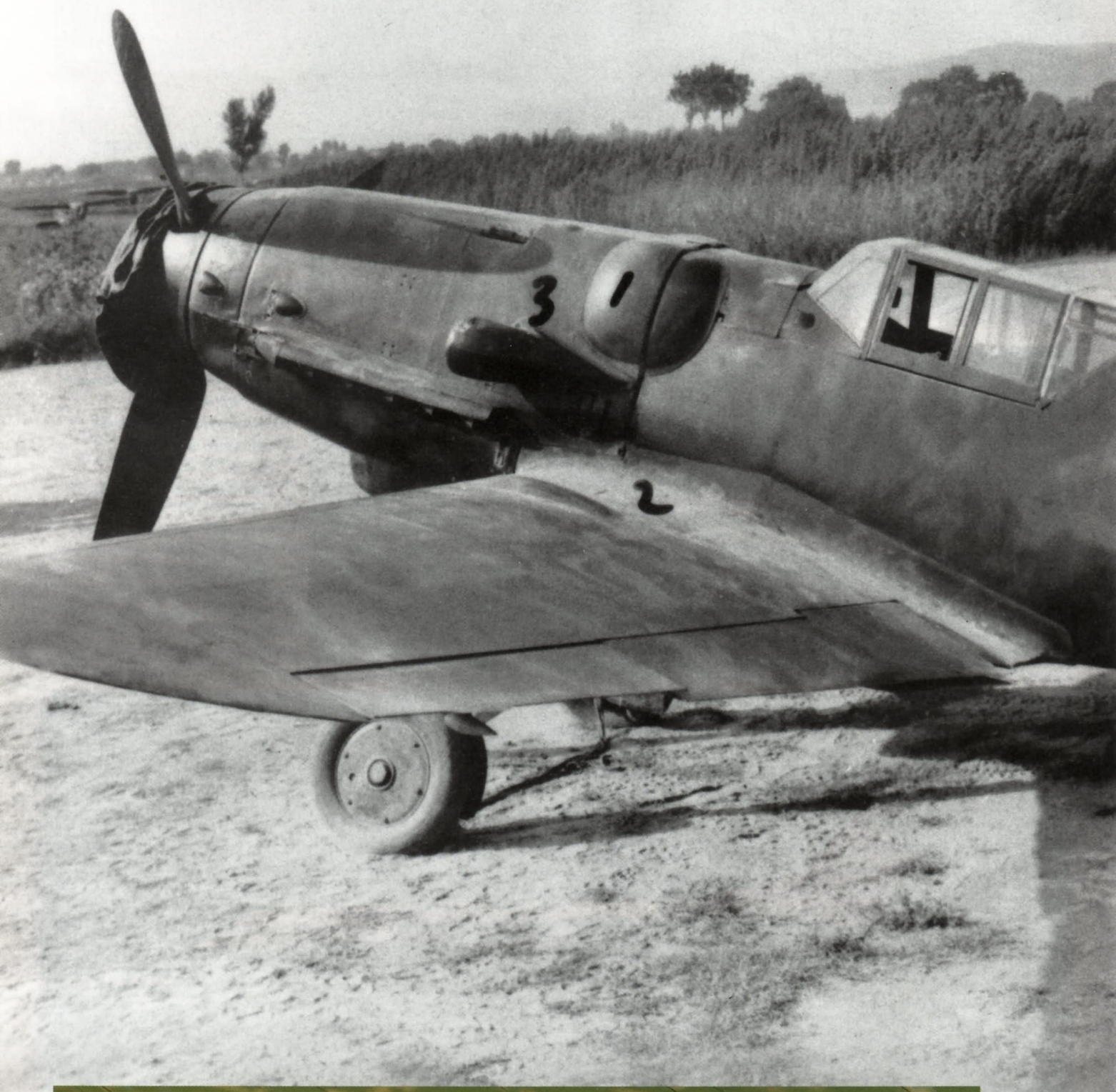


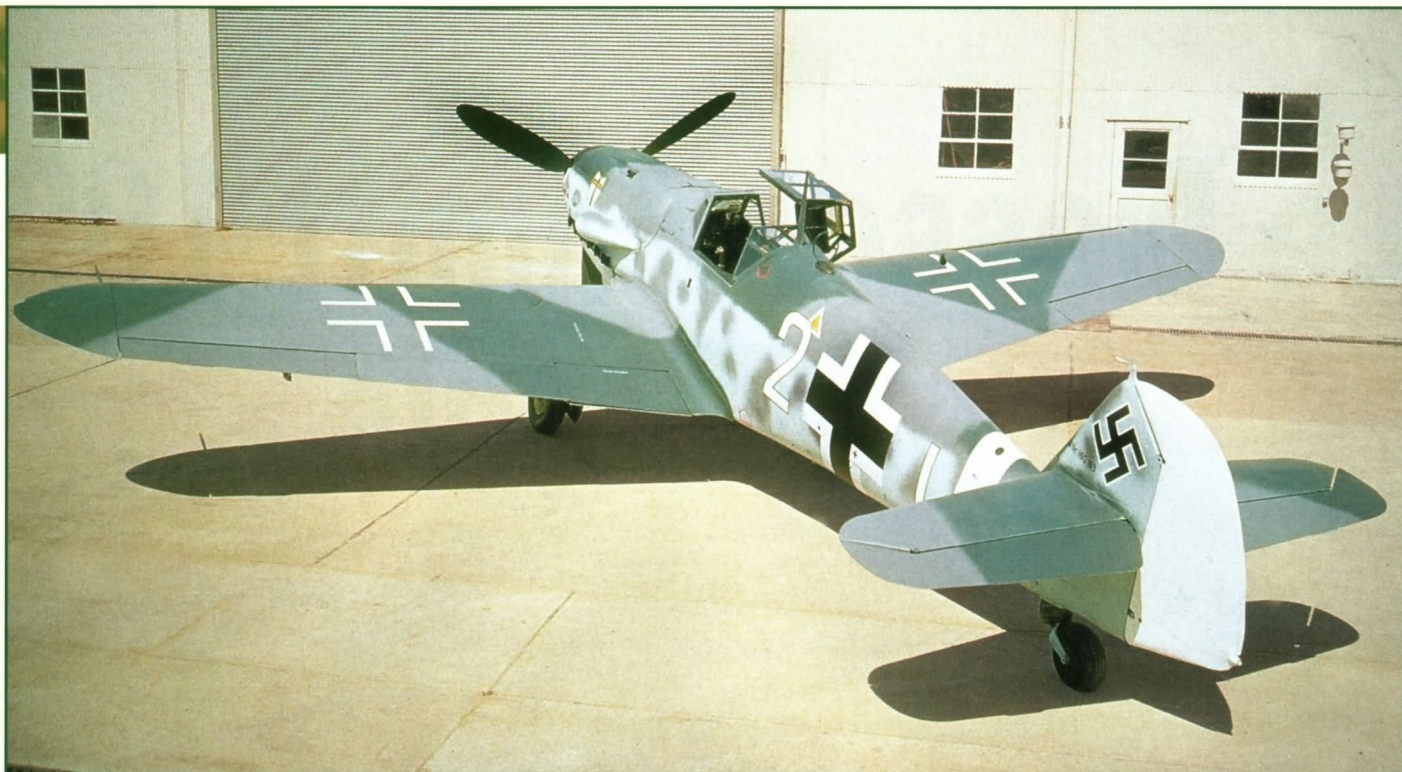
Il est exposé à Washington



Sur l'aérodrome de Santa Maria, non loin de Naples, en juillet 1944, un Messerschmitt 109G-6, le WNr 160756, vient de se poser au milieu des Piper L-4 et Stinson «Sentinel» de l'armée américaine. Surprise : son pilote parle en français. (Collection Rick Chapman, *Jet & Prop*)

Le Messerschmitt 109 du Français





L'avion des pages précédentes, peu après sa restauration aux États-Unis, et tel qu'on peut le voir aujourd'hui. (National Air & Space Museum)

Le Messerschmitt 109 exposé au National Air and Space Museum à Washington, capitale des États-Unis, est une pièce de musée précieuse ; c'est un des très rares Me 109G originaux encore préservés. Assez curieusement, son histoire est restée très mal connue pendant longtemps, ce qui fait qu'il n'a pas été restauré sous ses couleurs originales, mais a été repeint, un peu par hasard, sous celles d'un « 2 Blanc » du 7^e Staffel de la Jagdgeschwader 27.

Le mystère qui entoure cet avion n'a été que récemment levé. Quelques recherches nous permettent d'ajouter de nouveaux éléments à cette histoire extraordinaire : ce Messerschmitt 109G-6 fut livré volontairement aux Alliés, en pleine guerre, par un Français !

Pendant près de 40 ans, à partir de la fin de 1944 vraisemblablement, c'est-à-dire à partir du moment où l'avion fut emporté aux États-Unis vers la base aérienne de Freeman Field, dans l'Indiana, plus personne n'a su ce qu'était cet avion, faute de documents d'une part, d'autre part parce que, vers la fin de 1945 ou au début de 1946, sa peinture originale fut décapée, ses instruments de bord démontés, tandis que ses plaques d'identification étaient subtilisées, probablement à cette occasion.

S'il fut bien immatriculé FE-496 ou T2-496 (1) aux États-Unis, on ne sait toujours pas s'il y vola. Car c'est complètement dénudé, sans documentation mais presque complet, qu'il fut cédé, en mai 1946, au 803^e dépôt spécial de Park Ridge, dans l'Illinois, lequel abritait à l'époque une usine d'assemblage de Douglas C-54, et qui est aujourd'hui l'aéroport international de Chicago O'Hare (2). Il y resta stocké jusqu'au début des années 70 et la création du grand musée aéronautique fédéral

américain, le National Air and Space Museum de Washington. En fait, lorsque la guerre de Corée éclata, la collection d'avions accumulée par l'Air Force à Park Ridge dut libérer la place sans délais, et aurait certainement été ferrailée sur place si un certain Paul Garber ne lui avait trouvé un hébergement temporaire, en plein air, à Suitland, dans le Maryland. Garber fit démonter les avions, les fit mettre dans des containers, que, finalement, il fit transporter vers son entreprise de restauration.

La restauration

Lorsqu'à la fin des années 60, le bâtiment principal du NASM commença d'être bâti, à Washington, encore assez petit, l'avion le plus célèbre de Willy Messerschmitt fut considéré comme l'une des machines qui devaient y être exposées, puisqu'il avait été le fer de lance de la chasse allemande pendant la Seconde Guerre mondiale.

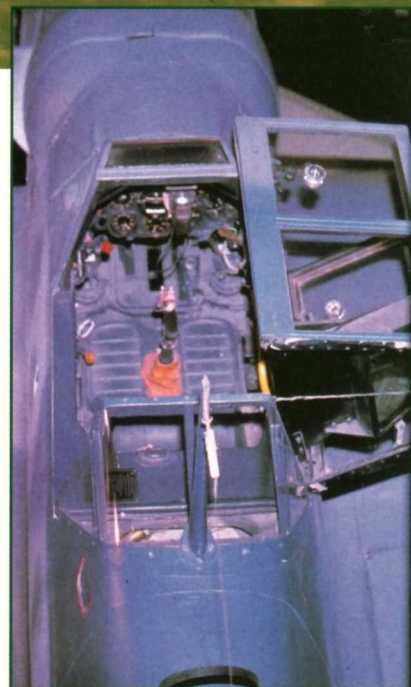
Mais ce Messerschmitt tout aluminium (à l'exception de marquages factices, dont une



Tel qu'il arriva au National Air and Space Museum, le Messerschmitt 109G-6 de Santa Maria, décapé, avait perdu son identité. (NASM)



La photo du Messerschmitt 109G-6/Trop. du 7^e Staffel de la JG 27 qui servit de modèle à la restauration.



L'habitacle de l'avion restauré. (Ph. Ph. Couderchon)

croix gammée inversée), n'avait plus grand-chose à voir avec ce qu'il avait été; il avait besoin de quelques réparations, mais, surtout, d'une nouvelle décoration. Hélas, à cette époque, personne ne savait plus quoi que ce soit de son passé, si bien que l'équipe de restauration fut obligée d'improviser. Malheureusement, en ce début des années 70, 25 ans après la Deuxième Guerre mondiale, la connaissance des camouflages et marquages des avions de la Luftwaffe était incomplète; le sujet commençait tout juste à intéresser des historiens peu connus. Il existait, bien sûr, des photos en noir et blanc de Messerschmitt Bf 109 opérationnels, mais l'interprétation des couleurs véritables était encore souvent assez fantaisiste.

Après, donc, avoir comparé des photos de 109G et l'épave du 109 capturé, les restaurateurs américains en arrivèrent à la

conclusion quelque peu hâtive que cette machine présentait de fortes similitudes avec le Bf 109G-6/Trop. (tropicalisé avec un filtre à sable sur la prise d'air du compresseur), codé « 2 Blanc », et appartenant au 7./JG 27. La photo de ce dernier était publiée dans des ouvrages de Karl Ries et de William Green. Entre la fin 1973 et le début 1974, l'inconnu du NASM fut donc repeint avec la livrée reconstituée du « 2 Blanc ». Cette restauration fut néanmoins considérée comme l'une des

meilleures dans le genre (voir *Le Fana de l'Aviation* n° 78 de mai 1976).

Les teintes de camouflage choisies, qui interprétaient assez fidèlement les trois tons de gris référencés RLM 74/75/76, classiques pour un intercepteur allemand de cette époque, rompaient enfin avec le postulat selon lequel les avions de la Luftwaffe avaient tous été peints dans une combinaison de deux tons de vert foncé (RLM 70 et 71), avec le dessous bleu ciel (RLM 65) (3).

La position et la taille des marquages, même les plus petits, furent méticuleusement respectées, ce qui était assez nouveau. La seule concession, volontaire, fut l'ajout, sur le capot du moteur, de l'insigne du III^e Gruppe de la JG 27, que le « 2 Blanc » ne portait pas, mais que d'autres G-6/R 6/Trop. de la même unité portaient.

Comme le Werknummer (numéro de série) de l'avion avait été perdu, l'équipe de restauration choisit arbitrairement de lui attribuer le numéro 160163, en



Le Messerschmitt 109G-6 au cours de sa restauration, il y a une trentaine d'années. On ne savait plus alors quelle avait été son histoire extraordinaire. (Photo Russ Snadden)

(1) FE pour « Foreign Evaluation » ou T2 pour « T2 office of Air Force intelligence ».

(2) L'indicateur OACI de cet aéroport (K) O.R.D. (ord pour « Orchard ») est une survivance de cette époque.

(3) Ces références sont celles du ministère de l'Air du Reich (Reichluftministerium, RLM).

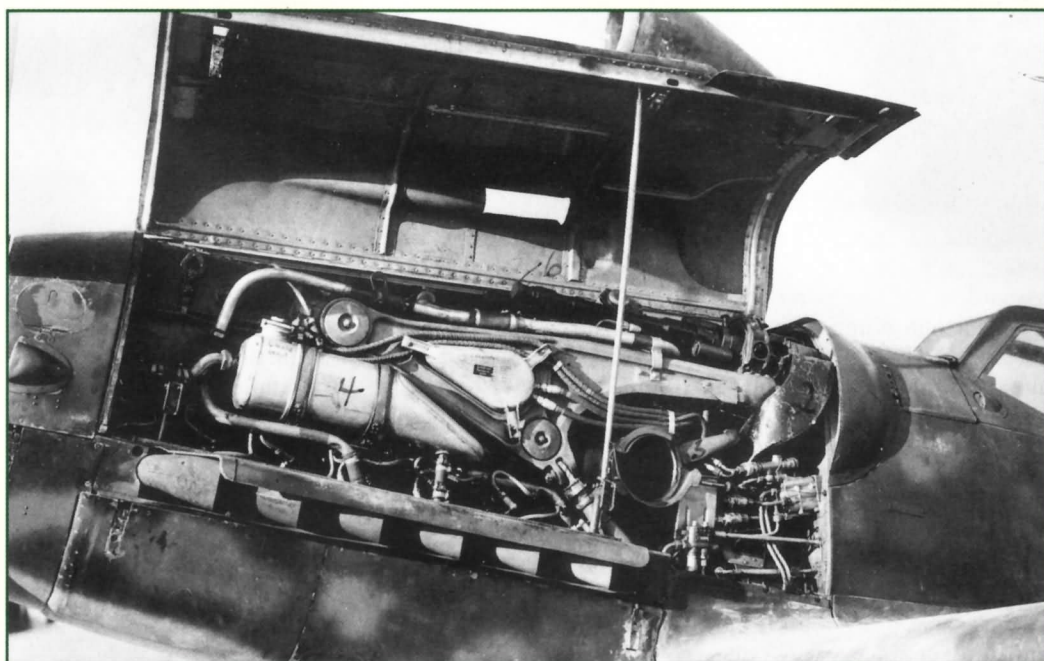


se basant sur les mêmes documents photographiques. L'histoire montre qu'elle ne tomba pas très loin de la vérité ! Ce numéro fut donc peint sur le côté gauche de la dérive, comme c'était l'usage, et, le 17 avril 1974, le «Gustav» restauré fut présenté publiquement dans sa nouvelle et resplendissante décoration, à Silver Hill, dans le Maryland, dans le centre de restauration Paul Garber, devenu une annexe du National Air & Space Museum.

Nouveaux indices, nouvelles questions

Petit à petit, avec la publication des nouveaux ouvrages et les échanges de documents qu'elle suscita, des bribes d'informations refirent surface. Ainsi, dès 1976, le chercheur et spécialiste ès Messerschmitt Thomas Hitchcock, auteur du livre *Messerschmitt O'Nine gallery*, avança, dans le *Close up n° 6* édité par Monogram et consacré au Me 109G, que l'avion du NASM était celui qui était tombé entre les mains alliées le 25 juillet 1944, à Santa Maria, en Italie.

La théorie de Hitchcock reposait sur le fait que cet appareil possédait, comme celui du NASM, à la fois une antenne radio longue et un cadre gonio, (contrairement au « 2 Blanc » qui avait servi de modèle, ce qui prouvait, au passage, qu'il ne pouvait pas s'agir du même



En haut et ci-dessus, à Santa Maria, l'avion livré par René Darbois attire les curieux. (Collection Rick Chapman, Jet & Prop)

avion), de même que des bosses et un enfoncement similaires sur une des petites écopes alimentant le couloir de refroidissement des bougies, sur la gauche du capot-moteur, ainsi que des indentations identiques sur les éjecteurs des maillons et douilles des mitrailleuses MG 131 de capot.

Ces constatations, assez précieuses car ces similitudes pouvaient, après 40 ans de manutention et de manipulations plus ou moins soigneuses, se retrouver sur plusieurs avions, ne constituaient pas de preuves irréfutables, étaient malgré tout

pertinentes, mais elles ne permettaient cependant pas encore de déterminer l'identité véritable de l'avion.

Enfin identifié

En 1988, le chercheur britannique Nick Beale découvrit dans les rapports de reconnaissance des forces alliées en Méditerranée (4), que cet avion ressem-

blait étonnamment à un autre Messerschmitt 109G-6, le WNr 160756, livré aux alliés en juillet 1944 par un pilote déserteur. Beale fit aussitôt part du résultat de ses recherches au NASM. En octobre 1989, Tom Dietz, aujourd'hui conservateur du NASM, constata que ce numéro était le même que celui d'une plaquette recouverte de peinture, retrouvée en 1974 à l'intérieur de l'habitacle, mais à laquelle personne n'avait prêté attention. On peut se demander pourquoi, d'autant que la scrupuleuse politique de restauration de la Smithsonian institu-

.....
(4) AFHRC 622650 Aug, Sept 1944, MAAF Field Intelligence Unit. AFHRC, SQ-LIA-72 HI, Juil. 1944. Unit History.



Ci-dessus, le Messerschmitt 109G-6 de René Darbois.

(Collection Rick Chapman, Jet & Prop)

En haut, avec les pilotes de «Spitfire» V de l'Escadron de Chasse I/3 Corse, en 1945, assis par terre, à gauche, René Darbois. (ECPA)

En médaillon, le Fhj-Uffz René Darbois, élève pilote en Autriche, en 1943. (Coll. R. C.)

tion, dont le NASM dépend, a toujours été de consigner avec soin tous les indices sur l'origine des pièces. L'explication peut être, sur le 109, et surtout le 109G, que peu de plaquettes mentionnent le numéro de série de l'avion. Outre la plaque principale, fixée sur le côté extérieur gauche du fuselage, à l'arrière du capot moteur, laquelle indique aussi les dates de fabrication et de réception, ainsi que l'identité codée du fabricant (un trigamme, en l'occurrence b.o.p. pour l'usine de Regensburg), une plaque triangulaire en acier épais était fixée sur le côté exté-

rieur droit du fuselage, à l'arrière, juste devant l'étambot, répétant le WerkNummer. Parfois, une autre plaque portant ce numéro de série était apposée à l'intérieur de l'habitacle, derrière la plaque de blindage, sur sa partie oblique. Cette dernière était manifestement encore en place au début de la restauration, et devrait toujours y être, sous quelques couches de peinture.

La plupart des autres plaques d'identification se rapportent plutôt à la pièce ou à l'ensemble de pièces sur lesquelles elles sont rivées et les

numéros qu'elles portent n'ont pas forcément de lien avec celui de l'avion.

En revanche, il n'était pas rare que le WNr de l'avion fût frappé directement sur la tôle de la cellule, en divers endroits peu visibles, ou même peint. Le 160756 relevé était probablement un de ces numéros ; il se peut qu'il ait été négligé par méconnaissance du système de numérotation pratiqué chez Messerschmitt.

Quoiqu'il en fût, malgré la disparition de la plaque d'identification principale, qui, comme le prouvent les photos, était

pourtant à sa place lors de la capture de l'avion, bien visible sous le bossage gauche du couloir d'éjection des maillons de MG 131, Dietz put établir que l'avion avait été construit par Messerschmitt à Regensburg, vraisemblablement en été ou à l'automne 1943. En réalité, les listes de production de l'usine de Regensburg établissent que le lot numéroté de 160745 à 160770, et portant les codes d'usine de KT + LA à KT + LZ, fut fabriqué en décembre 1943, le WNr 160756 étant donc immatriculé KT + LL.

Précisions techniques.

Comme l'avait remarqué Thomas Hitchcock, le 109 capturé à Santa Maria, à l'instar de celui du NASM, avait à la fois un mât d'antenne long et l'antenne cadre gonio «Peilrahmen» (PR 16) ; or, cette dernière est normalement associée à un mât court, sur les 109 sortant d'usine avec la version Z de la radio FuG 16. Cette configuration, peu courante, correspondait aux premiers 109G qui furent rééquipés après leur fabrication, voire leur mise en service, avec le nouveau poste FuG 16 Z, (Z pour Zielanflug) permettant, grâce à un canal particulier et à l'indicateur

AFN 2 sur la planche de bord, de capter et lire le signal d'une radiobalise, et donc, d'être utilisé aussi pour la radionavigation. Un commutateur supplémentaire (référence FS 16a), situé en bas à droite de la planche de bord, permettait au pilote de passer du mode FT (Funk Telefonie, téléphonie) au mode ZF (Zielanflug, radioguidage).

Ces équipements semblaient communs à l'avion livré en Italie et à celui du NASM. Malheureusement, ce dernier avait perdu, avant sa restauration, ledit commutateur.

Autre particularité, que beaucoup de 109G-6 partageaient au début, l'avion du NASM possède une planche de bord de 109G-4 modifiée pour recevoir ces nouveaux équipements, et présentant toujours un des orifices nécessaires au démontage des canons des mitrailleuses MG 17 des G-4. Cette spécificité se retrouve sur un autre 109G-6 très similaire, WNr 16416 (EB-102) (5) capturé par les Américains en Afrique du Nord en 1943, scrupuleusement étudié et photographié par la North American Aviation Inc.

Il s'agissait d'un 109G-6/Trop., fabriqué à Regensburg en mars 1943, codé DQ + IE, puis « 9 Blanc » dans la Luftwaffe. À la différence du 160756, il était équipé d'un filtre à sable, mais n'avait pas encore la version Z du FuG 16, apparue plus tard, et donc ni antenne gonio PR 16, ni indicateur AFN 2. Il semble que les Américains n'aient ramené chez eux pour les évaluer que deux G-6 à moteur DB 605 A avec le petit compresseur.

Sachant qu'il ne pouvait s'agir du WNr 16416, sérieusement endommagé à l'atterrissage le 1^{er} septembre 1944 et probablement ferraillé peu après, l'avion conservé par le NASM, au-delà des seules apparences extérieures, ne pouvait donc être que celui qui avait été récupéré intact en Italie.

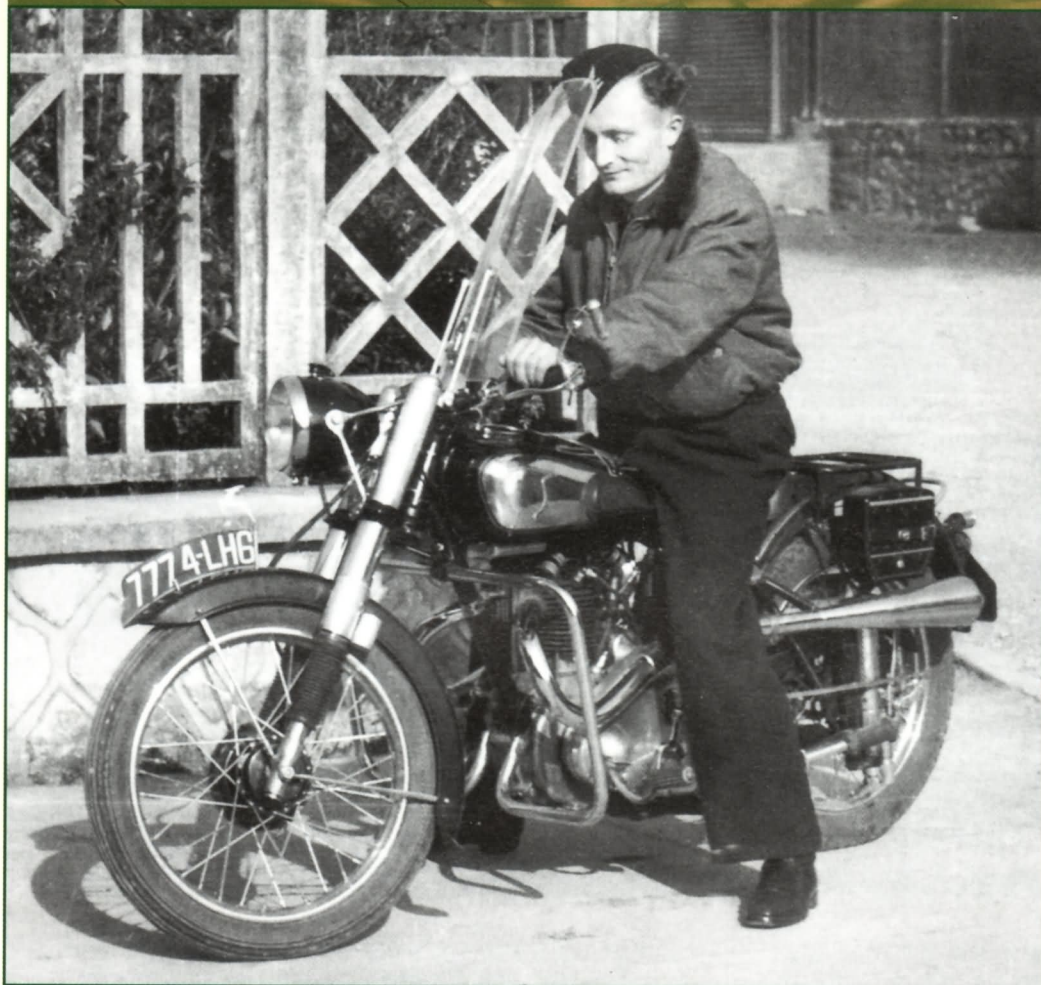
.....

(5) E. B pour Engineering Branch.



Ci-dessus, à droite, René Darbois avec les pilotes de la Patrouille d'Étampes, en démonstration en Grande-Bretagne.

Ci-dessous, en 1941, René Darbois, en uniforme de l'Armée de l'Air, sur l'objet de sa passion : une moto NSU. (Photos Marcel Charollais)



Les spécialistes du NASM identifièrent le chasseur comme une version G-6/R3/Trop., bien qu'en matière d'attributs tropicalisés, il n'eut à l'envers du capot moteur gauche que les écrous prisonniers destinés à retenir la fixation du filtre à sable, et, dans l'habitacle, la poignée de commande dudit filtre. L'avion était aussi dépourvu des attaches du parasol de cabine (version préhistorique de la climatisation), pourtant typique de cette version

préparée pour les théâtres d'opérations d'Afrique.

Selon le NASM, le R3 de la désignation (Rutsätze 3, kit de modification n°3) indiquait que l'avion avait été modifié pour pouvoir emporter un réservoir supplémentaire de 300 litres. En réalité, cette caractéristique étant commune à la quasi totalité des 109 à cette époque, le suffixe R3 étant plutôt réservé à la version de reconnaissance à long rayon d'action, munie de deux réservoirs supplémen-

taires et équipée de caméras automatiques Rb 50/30x30mm ou Rb 12,5 de 7x9mm.

Des recherches ultérieures portant sur l'histoire du Squadron 72 de liaison de l'USAAF confirmèrent que le WerkNummer 160756 était bien l'avion de Santa Maria (4), et que le pilote, un sous-officier du 3./JG 4, René Darbois, lorrain enrôlé dans la Luftwaffe, selon les termes de son interrogatoire, avait prémédité sa désertion dès sa première mission opérationnelle.



Le Messerschmitt 109 de René Darbois quelques instants après son atterrissage à Santa Maria, en juillet 1944. (Coll. R. C.)

Il y avait encore d'autres surprises à découvrir, car, dès lors que l'identité de l'avion du NASM fut établie, des photos prises à Santa Maria furent retrouvées, sur lesquelles apparaît sans ambiguïté un WNr 160756, au camouflage pour le moins atypique. S'il est établi que tous les Me 109G de cette époque étaient livrés dans un camouflage standard composé de trois tons de gris (74, 75, 76), il n'était pas rare que des adaptations et améliorations fussent apportées en unité. Malgré cela, le camouflage de cet avion n'avait pas seulement été retouché – il ne ressemblait en rien au camouflage d'origine.

Darbois

L'essentiel des informations rapportées ci-dessous est extrait de documents officiels, toutefois, certains détails ont été confiés par René Darbois lui-même à des amis proches dont nous avons retrouvé certains. Par ailleurs, son aventure fut médiatisée dans l'immédiat après-guerre, notamment dans *France-Dimanche* dont il fit, malgré lui, la « une » en juin 1950, où, entre la baisse du prix de la viande et les ennuis de santé de Fausto Coppi, était succinctement racontée l'épopée de ce pi-

lote de l'Armée de l'Air, ancien pilote de « Messerschmitt » (sic).

René Darbois naquit à Metz le 23 octobre 1923. Décidé dès les premiers jours à mettre tout en œuvre pour échapper à l'annexion nazie, Il s'engagea dans la Luftwaffe, seul moyen, selon lui, d'une part d'éviter un enrôlement forcé qui l'aurait inévitablement conduit dans la Wehrmacht ou la Waffen SS, et aussi sûrement sur le front de l'Est, d'autre part d'endormir la méfiance des autorités du régime envers les Alsaciens et les Lorrains.

Pilote très doué, Darbois obtint rapidement son brevet de pilote de planeur grâce aux facilités offertes à l'époque par le régime nazi pour séduire la jeunesse masculine.

Parvenu à ses fins, malgré un léger daltonisme, il suivit une formation de base à Oschatz, puis fut affecté à l'école de pilotage (Luftkriegsschule 7) de Tulln/Vienne, de mai à décembre 1943. Sa formation fut poursuivie au sein de la Jagdgeschwader (JG) 103 à Châteauroux, jusqu'en mai 1944, puis au sein de l'EJG 1 (Ergänzungsjagdgeschwader 1) à Stargard en Poméranie (6), pour s'achever le 26 juin 1944. Ce jour-là Darbois fut affecté sur la base de Maniago, en Italie du nord.

Au cours d'une permission à Paris au début 1944, vraisemblablement lorsqu'il était encore à la JG 103, il aurait lâché discrètement à une personne qui faisait la grimace en voyant, dans le métro, son uniforme allemand : « *Ne vous en faites pas, ils n'en ont plus pour longtemps à vous emmerder* » !

La fuite

L'occasion d'accomplir son dessein se présenta le 25 juillet 1944 lorsque, avec 15 autres jeunes pilotes qui venaient de terminer leur instruction et leur entraînement opérationnel au sein du I./JG 4 de Maniago, au nord-est d'Aviano, non loin de l'actuelle frontière slovène, il reçut l'ordre de faire mouvement vers Ghedi, un aérodrome à environ 200 km à l'ouest, entre Brescia et Salò, non loin du lac de Garde, pour y être intégré au I./JG 77 avec son avion.

La formation, composée donc de 16 avions, 14 G-6 et deux G-12 biplaces, tous munis de réservoirs supplémentaires (7), décolla à 15 h 35 et mit cap au sud, guidée par son instructeur et chef d'escadrille, qui devait retourner à Maniago après avoir « cornaqué » ses jeunes pilotes.

Afin de respecter la consigne impérative du silence radio,

Darbois se rapprocha de son leader et lui fit comprendre par gestes qu'il était dans l'incapacité de continuer à cause de problèmes techniques.

Il reçut instruction de quitter la formation et de se poser à Trévis, dont ils étaient alors très proches. Darbois quitta le groupe et, afin de fausser compagnie à un équipier qui s'obstinait à le suivre, il se résolut à amorcer

.....
(6) Cette ville, appelée aujourd'hui Stargard Szczecinski, se trouve à l'est de Szczecin (Stettin), en Pologne.

(7) La consommation horaire du DB 605 A au régime de croisière économique (2 100 t/mn et 1.0 Ata) est d'environ 255 l. Avec une capacité interne de 400 l, l'autonomie du 109G-6 était largement suffisante pour effectuer le trajet de Maniago à Ghedi, même en contournant par Trévis. En revanche, avec une capacité interne réduite à 240 l pour le G-12 (à cause du deuxième siège), l'emport d'un réservoir supplémentaire largable de 300 l (285 l utiles) était indispensable pour le moindre voyage avec une marge de sécurité. Il est heureux que Darbois eut un réservoir supplémentaire car, dans le cas contraire, sa fuite vers le sud aurait été compromise.

Suite du texte page 44



LE MESSERSCHMITT G-6 DE RENÉ DARBOIS



Illustrations en trois dimensions, représentant le Messerschmitt 109G-6 livré par René Darbois.

S'il n'existe aucune preuve que les couleurs étaient bien celles-là, le schéma visible sur les photos rappelle étrangement un camouflage italien que l'on rencontre fréquemment.

Gaël Elégoët s'en est inspiré pour réaliser ces illustrations sur ordinateur, avec l'approbation pleine et entière de l'auteur.

Le schéma et les éraflures visibles sur les photos ont été très scrupuleusement respectés, mais sont

hypothétiques pour le côté droit de l'avion. Les croix sont à peine visibles sur les ailes.

La croix blanche sur le côté gauche du fuselage présente une anomalie, comme sur les photos.

En fait, une partie de cette croix était peinte sur une trappe qu'un mécanicien revissa à l'envers.

Nous supposons que cet avion fut livré avec le camouflage allemand gris standard

de son époque, mais que celui-ci fut recouvert, en Italie, avec un camouflage mieux approprié à la végétation locale et,

vraisemblablement, aux missions d'appui à basse altitude.



**Le Messerschmitt 109G-6, WNr 160756
de René Darbois. (Infographie de Gaël Elegoët)**

les manœuvres d'approche jusqu'à ce qu'enfin celui-ci s'éloignât. Dès qu'il estima être définitivement hors de vue de ses camarades, il modifia plusieurs fois son cap et son altitude, dans l'espoir de tromper les radars allemands.

Après avoir passé Venise, au sud de Trévis, il remonta à 7 000 ou 8 000 m, coupa son transpondeur FuG 25a, puis mit le cap au sud, en direction de Rome. Comme il n'avait pas de masque à oxygène, il prit l'embout du régulateur entre les dents ! Il longea ainsi la côte de l'Adriatique jusque vers Roseto degli Abruzzi, non loin de Pescara, que les Alliés occupaient depuis le 10 juin. Malgré quelques problèmes avec le système de régulation d'hélice, il parvint au-dessus des Apennins, cap à l'ouest, mais perdit ses repères à cause du mauvais temps. Il est possible qu'alors il préféra mettre cap au sud pour être certain de se poser chez les Alliés. Après avoir largué son réservoir supplémentaire et atteint une vallée, il se résolut à se poser sur le premier terrain visible, très au-dessous de la ligne de front.

Au débouché de la vallée, qui était celle du fleuve Volturno, il trouva l'aérodrome appelé Santa Maria Capua Vetere, à environ 8 km de Caserta, au nord de Naples, assez vaste pour avoir abrité des B-24 «Liberator», mais désormais occupé par les Piper L-4 «Cub» et les Stinson L-5 «Sentinel» du Liaison Squadron 72 de l'USAAF. Au-dessus de l'aérodrome, Darbois abaissa train et volets, balança les ailes et tourna en rond pour signifier ses intentions.

Du haut de la tour de contrôle en bois, une simple plate-forme



Le Caporal Davies, veilleur sur l'aérodrome de Santa Maria, considéra qu'en donnant le feu vert à Darbois pour l'atterrissage, il avait « capturé » son avion, et inscrivit le symbole de « sa » victoire sur sa lampe ! (Extrait de *Fighting Grasshoppers*, par Ken Wakefield)

surélevée, le Caporal Davies, préposé à la lampe de signalisation, vit cet avion et, sans savoir de quoi il s'agissait, le visa avec sa lampe, et finit par lui envoyer un signal lumineux vert. Il était environ 16 h 45 lorsque le Messerschmitt se posa. Un soldat noir s'approcha et lui aurait proposé de l'essence, avant de réaliser qu'il s'agissait d'un avion allemand et de donner l'alerte. La confusion peut s'expliquer car les marquages allemands n'étaient guère visibles, comme en témoignent les photos. Pour autant que l'on puisse en juger, il semble que le camouflage gris d'origine fut recouvert totalement de vert et de brun, très vraisemblablement avec des couleurs et selon un schéma assez courant à cette époque sur les avions italiens. C'est ainsi que nous avons reproduit cet avion, en trois dimensions. Presque

rien des marquages allemands ne subsistait, les « Balkenkreuz » de fuselage, le « 4 Jaune » et la croix gammée étaient très sommairement détournées. Les surfaces supérieures, repeintes dans le même style, recouvraient encore plus les croix, dont il ne subsistait que des traces. Seules les surfaces inférieures n'avaient pas été retouchées.

Darbois fut immédiatement conduit auprès d'un officier de l'unité pour interrogatoire, et c'est en français qu'il fit le récit de son parcours dans la Luftwaffe. Il remit également tous les papiers correspondants ainsi que les documents et photographies microfilmées qu'il avait discrètement collectés lors de sa formation en Autriche et en Allemagne. Très prolixe, il confirma la présence de trois groupes de chasse en Italie du Nord, révéla leurs indicatifs radio,

donna avec force détails des informations sur les plans de retraite d'Italie et leurs difficultés de mise en œuvre, l'armement des avions, etc.

Pendant ce temps, le jeune Davies, considérant qu'il avait capturé l'avion ennemi, peignit une svastika blanche sur sa grosse lampe !

Après son premier interrogatoire et une nuit étroitement surveillée, Darbois fut conduit à Rome pour y être à nouveau interrogé. Après dix jours de purgatoire et après analyse des documents remis, il fut finalement blanchi et, conformément à son souhait, remis aux autorités françaises après plusieurs semaines d'attente. Darbois, qui avait refusé la germanisation de son nom, fut porté disparu par la Luftwaffe avec le prénom germanisé de Renatus.

Une nouvelle identité lui fut donnée : Guyot – nom emprunté à un ami habitant les Charentes – afin de le protéger, et, surtout, de protéger ses parents, toujours en Lorraine occupée ; il avait convenu avec ces derniers que le succès de son évasion serait annoncé pendant l'émission de la France Libre sur la BBC, par le message personnel suivant : « *La Saint René se fête le lendemain de l'Armistice* ». Ce message ne fut jamais diffusé, et malheureusement, après la désertion, selon certaines sources, un article paru à Alger à cause d'indiscrétions aurait permis aux Allemands de découvrir la vérité. Les parents de René Darbois auraient alors échappé miraculeusement à leur arrestation, un «Thunderbolt» ayant fort opportunément

mitraillé la voiture des agents de la Gestapo venus les arrêter !

Légende ou vérité, quoiqu'il en fût, il revint brièvement à la case départ, l'école de chasse de Meknès, au Maroc, avec le grade de sergent ; il y affronta la suspicion et les brimades de ses camarades qui continuaient à douter de sa sincérité. Puis, nous retrouvons sa trace au sein du GC I/3 *Corse* à partir du 16 janvier 1945... volant sur « Spitfire » V ! Il effectua plusieurs missions de guerre en Allemagne... sous la surveillance rapprochée du chef de l'unité.

En 1947, Darbois fut affecté sur la base aérienne de Tours, puis en septembre 1948, instructeur sur Stampe SV4, il fit partie de la nouvelle Patrouille d'Étampes (en fait, l'EPAA 58), jusqu'à sa dissolution, en 1953. Il y effectua plusieurs prestations très remarquées, notamment en Alsace pour des raisons évidentes, comme en témoigne un article paru dans *Les Dernières Nouvelles d'Alsace*, en 1951.

Avant son départ pour l'Indochine, il suivit, d'octobre 1953 à janvier 1954, aux États-Unis, un stage de transformation sur hélicoptère, dont il sortit major. Il arriva à Saïgon (Tan Son Nhut) fin mars 1954, et y fut affecté à



Darbois sur Bücker à la Luftkriegsschule 7. (SHAA)

l'ELA 52, qu'il quitta le 20 juin 1954 pour l'ELA 53 à Hanoï (Gia Lam), puis pour l'Escadron d'hélicoptères moyens (EHM) 2/65 le 20 juillet. Il faisait toujours partie de cette unité lorsqu'il quitta l'Indochine, le 21 décembre 1954, à bout de forces. Pendant son d'opéra-

tion de 10 mois, il totalisa 320 heures de vol en hélicoptère, dont 193 au cours de 122 missions de guerre, la plupart sur Sikorsky H-19, mais aussi sur Hiller H-23. Il se distingua plusieurs fois par son courage au cours de plusieurs missions particulièrement dangereuses,

notamment le 7 mai 1954 quand, malgré une opposition violente, il réussit à ramener 185 blessés du secteur de Ban Phà Nop pendant l'évacuation de Diên Biên Phu. Ces services lui valurent la Légion d'honneur, quatre citations et l'attribution de la croix de guerre des TOE avec palme.

Mais, physiquement et moralement épuisé, il fut rapatrié à la fin décembre 1954. Très dépressif depuis, il se suicida, à Étampes, le 14 février 1955.

Puis on l'oublia. Jusqu'à ce que les Américains décident de se doter d'un musée de l'Air digne de ce nom, sur le Mall, cette longue et large allée, entre le Capitole et la rive du Potomac, à Washington, où les musées de la Smithsonian Institution, les uns à côté des autres, glorifient l'histoire des États-Unis d'Amérique.

J-M.G.

Remerciements à : Richard Chapman, Médecin-Général Valérie André, Général Michel Florence, Jean Goudenège, Jean Gisclon, Marcel Charollais, Oscar Gérard, Russ Snadden, Denis Brevet, Philippe Couderchon, Robert Roger, William Anderson. S.H.A.A.



Un Dewoitine 520 DC (biplace) d'Étampes. le pilote est peut-être Darbois. (Photo Marcel Charollais)