

PIERRE CLOSTERMANN



L'instinct du chasseur

Par Christophe Cony (profils de Thierry Dekker)

Le 18 avril 1945, à l'occasion du retour en opérations du No 3 Sqn après un stage de tir au Royaume-Uni, le célèbre photographe Charles E. Brown est mandaté par la RAF pour immortaliser le plus grand as de l'escadron, un certain Pierre Clostermann... Le voici en vol sur son Tempest Mk V NV994 « JF-E » à proximité de la petite cité de Riesenbeck (au sud-est de Rheine) dont on aperçoit le clocher de l'église. L'Allemagne est déjà à genoux comme le montrent tous les ponts détruits sur le parcours du canal Dortmund – Ems. (RAF Museum)

[1] « Une vie pas comme les autres », éd. Flammarion 2005.

Pierre ajustant son parachute devant un Bücker Bü 131 Jungmann de l'aéroclub du Brésil à Manguihos, au nord de Rio. (toutes les photos : coll. Pierre Clostermann, sauf autre mention)

UN SEUL BUT : DEVENIR AVIATEUR

Pierre, Henri, Clostermann est né le 28 février 1921 à Curitiba, petite ville de l'état brésilien du Paraná ; il est le fils unique de Jacques Clostermann, diplomate à São Paulo, et de Madeleine née Carlier. C'est à quatre ans qu'il découvre l'aviation lorsqu'un Breguet 14 de la CGEA – future Aéropostale – vient se poser sur la plage de Guarujá à Santos, au sud-est de São Paulo. *J'accompagnais mon père et, curieux, je m'étais approché de l'avion dont les capots étaient remis en place. L'hélice lancée péniblement à la main, le moteur Renault démarra soudain dans l'énorme pétarade et le vacarme des douze cylindres déchaînés (...). Hurlant de frayeur, je me réfugiai dans les jambes paternelles [1]...* Sanglé dans sa veste de cuir, le pilote Paul Vachet coupe le contact puis s'approche d'eux : *Ah ! Monsieur le consul, je crois bien que vous n'avez rien à craindre, votre fils ne sera jamais pilote !* Vachet ne sait pas encore que près de vingt ans plus tard il devra féliciter Pierre pour ses premières victoires aériennes...

La même année, il est mis en pension en France, le sort classique à l'époque des enfants de diplomates en poste à l'étranger. Étudiant à l'école religieuse Notre-Dame de Boulogne à Auteuil, il profite de ses temps libres pour dévorer les récits sur Guynemer,

Navarre et Fonck, les héros de l'aviation française... Il faut dire que son oncle Robert Aubry, à qui l'ont confié ses parents, est un ancien pilote de la Grande Guerre. Quant aux vacances, elles sont ponctuées par de longues parties de pêche, une passion qui lui a été très tôt transmise par son grand-père maternel. Au cours d'un séjour sur l'étang de Biscarosse,



en 1935, l'adolescent effectue son baptême de l'air à bord de l'hydravion géant Latécoère 521 *Lieutenant de Vaisseau Paris*. Ayant réussi ses deux baccalauréats latin-sciences et sciences-langues à quinze et seize ans avec dispense d'âge, Pierre part rejoindre ses parents à Rio de Janeiro où son père est désormais consul. Au Brésil, tout en passant cette fois un bac de philosophie, il s'inscrit à l'aéroclub local où il obtient dès le 27 novembre 1937 son brevet de pilote. *Mes parents m'ont offert le diplôme. Pour le reste, je gagnais mon argent de poche en écrivant des articles dans différents journaux [2]*. Curieuse ironie de l'histoire pour celui qui deviendra le plus célèbre des pilotes de chasse français libres, son moniteur Arthur « Karl » Benitz et les appareils qu'il pilote – des biplans d'acrobatie Bücker Jungmann et Jungmeister – sont tous allemands !

Après avoir obtenu une bourse de la Pan American Airways, Pierre gagne les États-Unis à l'été 1938 afin d'y passer les diplômes de pilote commercial et d'ingénieur aéronautique. Il suit à San Diego les cours de la *Ryan School of Aeronautics*, une école de pilotage qui propose également des formations d'ingénieurs et de mécaniciens. Lorsque la guerre éclate en Europe en septembre 1939, Clostermann décide de s'engager bien que n'étant pas encore majeur et demande audience au consul général de France à Los Angeles. Celui-ci le reçoit en lui lançant : « *Alors, vous aussi, vous voulez sauver la France ?* », puis (il) *m'a gentiment renvoyé*. Tant pis ! Il lui faudra donc attendre ses vingt ans révolus, c'est-à-dire mars 1941, pour entrer à l'École de l'Air et enfin piloter les Curtiss H-75 et autres Dewoitine 520 dont il rêve. Pour l'instant et entre deux cours sur la mécanique des fluides, le jeune homme se contente d'effectuer de l'acrobatie sur Ryan ST, ce qui n'est déjà pas si mal. D'autant qu'il peut passer ses loisirs sur les plages de Malibu à regarder défiler les starlettes de Hollywood...

FACE À SON DESTIN

En juin 1940, l'effondrement brutal de la France lui fait l'effet d'un coup de tonnerre. *J'appartenais à la génération des fils de 14-18. Pour nous, l'Armistice était difficile à avaler. Par-dessus le marché, j'étais Alsacien, de mère Lorraine et issue d'une longue lignée militaire !* Quelque temps après, il reçoit de son père une lettre qui lui demande de rechercher tous les articles de presse traitant d'un certain général



« Cloco » est breveté pilote fin 1937, à 16 ans et 1/2...

Le 1^{er} novembre 1939, sensation à Rio de Janeiro avec l'arrivée du quadrimoteur NC 2234 n° 01 *Camille Flammarion* parti à la recherche du cuirassé de poche allemand *Graf Spee* ! De gauche à droite : Jacques Néri, Paul Codos, Henri Guillaumet et un jeune étudiant nommé Pierre Clostermann qui écrit sous un pseudonyme ses premiers articles en portugais pour le *Correio da Manhã*...



[2] Interview de Pierre Clostermann (1994) parue dans *Air Actualités* n° 552 en juin 2002.

Portant sur sa poitrine l'insigne de l'aéroclub du Brésil, Pierre s'appuie sur un North American NA-46 (BT-9), un des prédécesseurs à train fixe du fameux T-6 Texan d'entraînement.



Fasciné par le dérisoire canon installé sur le paquebot *Rangitata*, lors de la traversée vers l'Angleterre « j'étais l'image même de Tintin parlant à la guerre ! » dira-t-il...

de Gaulle, qui appelle depuis Londres les Français à continuer le combat. Après avoir déniché dans la bibliothèque de son école une coupure du *Washington Post* dans laquelle paraît la fameuse formule « La France a perdu une bataille, mais elle n'a pas perdu la guerre », il l'envoie à Jacques qui lui répond en substance de Rio un mois plus tard : *Je pars rejoindre le général de Gaulle avec le colonel Valin [3]. Je te confie ta mère et madame Valin ; charge-toi d'organiser leur voyage vers Brazzaville.* Puis dans un long post-scriptum son père ajoute : *Tu es maintenant un grand garçon. On n'a pas souvent l'occasion de faire quelque chose pour sa patrie. Dans le fond, c'est très rare. Alors rappelle-toi que l'histoire ne repasse pas les plats. Tu es libre de tes choix, mais j'espère que tu seras à Londres dès que tu le pourras. Valin s'occupera de te faire rentrer ou bien dans une escadrille FAFL s'il y en a déjà de formée ou une escadrille anglaise dans la RAF.*

Ci-dessous et page suivante en haut à gauche : le journaliste interviewé... Présenté sur ces clichés officiels comme « ancien correspondant du *British News Service* en Amérique du Sud », Pierre Clostermann fournit en ce 24 mars 1942 quelques détails sur son ralliement aux FAFL. (IWM)

Les dés sont jetés ! Ce n'est pas un Dewoitine que pilotera Pierre, mais un Hurricane ou un Spitfire de la Royal Air Force – cette RAF dont il a pu régulièrement lire les exploits au cours de la « bataille d'Angleterre ». Un problème se pose cependant : s'il est déjà titulaire de sa licence de pilote professionnel américain avec 315 heures de vol, sa qua-

trième année d'études n'est pas terminée... Ayant confié sa décision au directeur de son école, celui-ci se montre compréhensif et lui permet huit jours plus tard d'obtenir après un solide examen oral son diplôme d'ingénieur en aéronautique. Dès lors, plus rien ne le retient aux États-Unis. Mais pour regagner Rio au plus vite il lui faut d'abord traverser le continent américain d'Est en Ouest. Donald A. Hall, l'ingénieur qui dessina quinze ans auparavant le Ryan NYP *Spirit of Saint Louis*, travaille alors au bureau d'études de Consolidated Aircraft dont l'usine est à proximité immédiate de la Ryan School ; il écrit à Charles Lindbergh (vice-président de la Panam) et huit jours plus tard Clostermann reçoit par la poste un billet gratuit Miami – Rio de Janeiro auquel est épinglée une carte de visite de l'illustre vainqueur de l'Atlantique avec les mots *Good luck !* Le trajet San Francisco – Miami est effectué en août 1941 en Douglas DC-3 des Eastern Airlines ; c'est ensuite l'arrivée à Rio via Panama et Natal en hydravion Sikorsky S-42 de la Pan Am.

Au Brésil, il lui faut encore quatre mois pour organiser le départ des dames vers l'Afrique du Sud d'où elles rejoindront Brazzaville [4] devenue la capitale de la France Libre. L'ambassade de France étant désormais administrée par les autorités de Vichy, c'est grâce au soutien de celle de Grande-Bretagne que leur transfert est rendu possible. L'attaché de l'Air britannique lui fait ensuite gagner l'Uruguay comme reporter, officiellement pour y couvrir la coupe de football sud-américaine pour le compte du *British News Service* ! Il passe la Noël 1941 dans un petit hôtel de Montevideo, dans l'attente du bateau qui lui permettra de rejoindre l'Angleterre. En janvier 1942, c'est chose faite. Il embarque clandestinement à bord du MV *Rangitata*, un paquebot néo-zélandais de 16 737 tonnes dont il sera 40 jours durant l'unique passager. L'Atlantique sud est franchi en solitaire malgré la menace ennemie ; le *sister-ship* du *Rangitata*, le *Rangitane*, a pourtant été coulé plus d'un an auparavant par le corsaire allemand *Orion*... À la première escale, Freetown en Sierra Leone, le navire se remplit de troupes sud-africaines et intègre un convoi qui est escorté jusqu'à l'arrivée à Liverpool en mars 1942.

ÉLÈVE PILOTE DANS LA ROYAL AIR FORCE

Lorsqu'il débarque sur le quai avec ses cannes à pêche sous le bras – dame ! Il a confiance en la victoire alliée, pourquoi se priverait-il de ce plaisir ? – Pierre est pris en charge par un policier et deux officiers des services de sécurité qui l'escortent en train jusqu'à Londres. Là, il est conduit à la *Patriotic School* où il est longuement interrogé par le MI-5 jusqu'à ce que ses interlocuteurs soient bien persuadés qu'il n'est pas un espion allemand... Le 18 mars 1942, il peut enfin signer son engagement (numéro matricule 30 973) dans les Forces Aériennes Françaises Libres ; son cursus scolaire et ses heures de vol lui valent d'être promu d'office sergent. Quelques jours plus tard, il vient se présenter « ému et tremblant » au général de Gaulle, première rencontre avec un chef imposant qui le marquera à jamais : *Cet homme qui me fait face a quelque chose en lui d'inexplicable. Je suis à l'âge où l'on est sceptique et ce n'est qu'un homme, mais je sais soudain*





que je le suivrai, qu'il me guidera vers des chemins droits, escarpés peut-être, mais droits, au service de la France (...) !

Puis c'est le cheminement classique du futur élève-pilote : visite médicale, test d'anglais (passé bien sûr brillamment – il parle aussi le portugais, l'espagnol et l'italien) et enfin tests d'aptitude au pilotage afin de déterminer son éventuelle affectation. Son premier vol se déroule le 1^{er} mai 1942 sur un biplan De Havilland DH.82 Tiger Moth (serial BB706), le fameux « Tigre Mou », à la No 6 *Elementary Flying Training School* de Sywell située au nord-est de Northampton. Après 40 minutes qu'il termine par un magnifique tonneau déclenché, son instructeur le S/Ldr Turner lui fait déjà signe de revenir se po-

ser. Tout va bien, il a passé l'épreuve haut la main. L'instructeur lui précise quand même en lui rendant son carnet : *Si ça vous intéresse, le déclenché est interdit en Tiger Moth. Il perd sa queue !* Au rythme d'un à trois vols par jour, Pierre enchaîne jusqu'au 8 juin – seul ou en doubles commandes – 43 heures et 30 minutes de vol, toutes à bord de DH.82 sauf une séance d'acrobaties de 30 minutes en solo, le 3 juin, sur un monoplan à train fixe Miles Magister Mk I. L'appréciation du chef-pilote instructeur de la No 6 EFTS à l'issue de ce mois de formation se résume en un mot : « average », dans la moyenne... Ce qui est un peu vexant. Il accomplit dans le même temps treize séances – 9 heures – de simulateur de vol, ou *Link Trainer*. Du 10 au 16 juin, le jeune homme effectue un bref passage à la No 28 EFTS de

Un Tiger Moth Mk II en vol au-dessus de la campagne britannique. C'est le premier type d'appareil de la RAF dont « Cloclo » prendra les commandes... (DR)

[3] En mars 1940, le Cdt Martial Valin a été affecté à la mission militaire française à Rio de Janeiro. Promu colonel à titre mission, il a rallié le général de Gaulle qui l'envoie à Brazzaville, puis en mars 1941 en Angleterre où il se verra confier la formation des Forces Aériennes Françaises Libres (FAFL). Il sera nommé général de brigade et chef des FAFL à l'été suivant.

[4] Son père y dirigera durant la guerre les services de renseignement de la France Libre en Afrique australe.



... Suivi de près par le célèbre Link Trainer, bien pratique pour continuer à s'entraîner lorsqu'il ne fait pas beau ! (DR)



Tennis à Cranwell. Tout le matériel, chaussures, balles, raquettes, est fourni par l'école !

Le 20 août 1942, Pierre profite d'un des rares jours de soleil à Cranwell devant des Miles Master Mk I et Mk II. Il va effectuer ce jour-là deux vols sur le N7552 bâché au premier plan, dont le second se terminera par un atterrissage forcé. Le Master Mk I se distingue de la version Mk II par son moteur en ligne Rolls-Royce Kestrel de 715 ch.



Wolverhampton, au nord-ouest de Birmingham, où l'on teste à nouveau son potentiel au cours de sept vols sur Tiger Moth [5] totalisant 5 h 5 min.

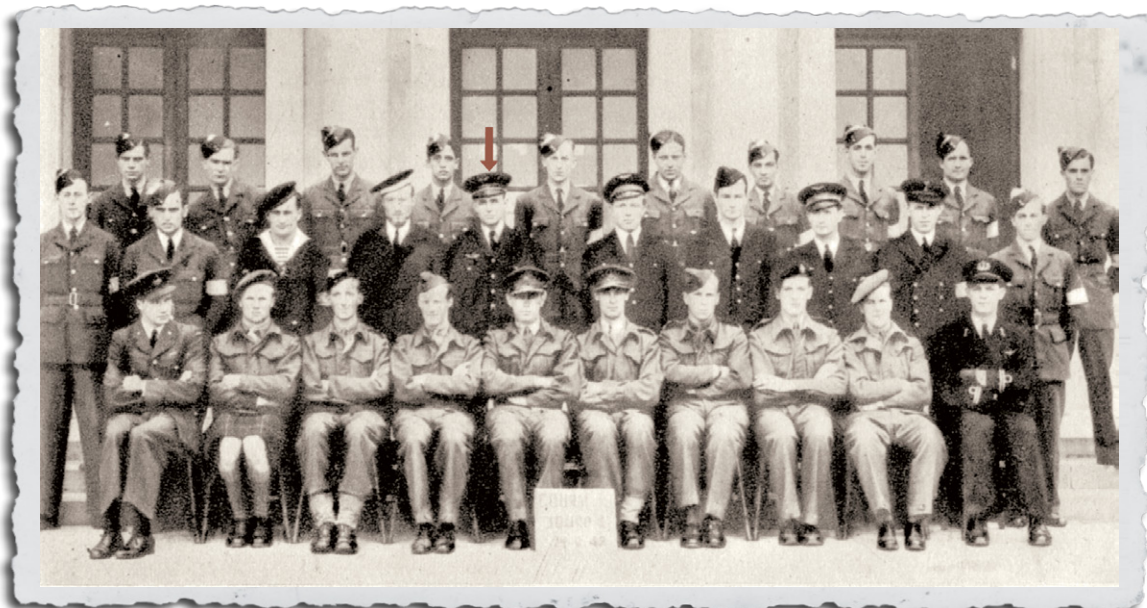
Après une semaine d'attente à Camberley, le camp de transit des FAFL, notre sergent se voit convoqué à l'Air Ministry où on lui annonce que ses compétences le désignent pour devenir instructeur en Rhodésie ou au Canada. Devant son refus, il est sélectionné pour suivre les cours d'élève-officier au *Royal Air Force College* de Cranwell, l'école de l'Air britannique, où il arrive le 26 juin. Il y reste quatre mois à se perfectionner au pilotage et à la navigation dans le brouillard typiquement britannique du Lincolnshire, accumulant plus d'une centaine d'heures de vol supplémentaires [6]. Les monoplans à train rentrant

Miles Master qu'il utilise à Cranwell sont nettement plus puissants que les « Tigres Mous » et leurs 130 ch puisqu'ils sont équipés d'un moteur Bristol Mercury en étoile de 870 ch dans leur version Mk II, celle qu'il pilote presque systématiquement. Pierre ressort de Cranwell le 26 octobre, crédité cette fois en pilotage de la mention « above the average » (au-dessus de la moyenne) assortie d'excellentes notes à l'écrit ; par exemple 48 sur 50 en interprétation des photos et 100 sur 100 en reconnaissance des appareils. Durant ce cours n° 39, il n'a connu que deux incidents : un atterrissage forcé lors d'une séance d'acrobaties le 20 août sur le Master Mk I N7552, suite à une fuite de glycol, et un autre le lendemain, près du petit village de Wellingore, sur le Mk II DL196 [7].



-À mon cher Papa adoré avec toute l'affection de son « petit » Pierrot. Pierre Henri Clostermann - 25.7.1942 - Somewhere, in a RAF Station.

Les participants du cours n° 39 au RAF College de Cranwell, fin septembre 1942. Au second rang, cinquième en partant de la gauche, le Sgt Pierre Clostermann.



[5] Clostermann aura piloté 17 DH.82A différents à la No 6 EFTS : serials N6773, R5027, R5113, R5115, R5202, T5676, T5677, T6057, T6161, T6389, T7391, T7700, T7790, T7881, BB706, BB715 et BB788, plus 5 autres à la No 28 EFTS : R4878, R5240, R5835, T5629 et T5835.

[6] Exactement : 125 h et 20 min réparties en 97 h 30 min de jour et 20 h 45 min de nuit, plus 23 séances de *Link Trainer* d'une durée de 20 h 30 min.

[7] Clostermann a piloté 32 Master différents au RAF College : Mk I N7552 ; Mk II DK822, DK829, DK830, DK832, DK836, DK838, DK859, DK934, DK974, DK978, DK984, DK986, DL120, DL123, DL124, DL192, DL193, DL194, DL196, DL284, DL285, DL286, DL292, DL341, DM381 (EM381 ?), DL822, DL830, DL832, DL833, DL837 ; Mk III W9094 ; plus deux vols sur les bimoteurs Oxford Mk I T1057 et Mk II X6979.

Un instructeur (à gauche) et son élève-pilote devant un Spitfire Mk IIA à la No 61 OTU de Rednal, dont le code TO est bien visible.

On l'expédie finalement le 20 novembre 1942 à la No 61 *Operational Training Unit* [8] de Rednal, au Pays de Galles, qui est une école de chasse sur Spitfire. Il y retrouve un autre volontaire français, Jacques Remlinger, qu'il avait déjà croisé à Sywell et qui devient très vite son meilleur ami. « Cloclo », comme l'ont baptisé ses camarades, effectue son premier vol sur Spitfire à bord du Mk IIA « TO-S » le 23 novembre, une expérience qui le marquera pour la vie tellement cette machine lui semble *un chef d'œuvre d'harmonie et de puissance*. Durant les deux mois que dure le stage, achevé le 17 janvier 1943 sur la petite base satellite de Montford Bridge, ce ne sont plus que vols en formation, exercices de combat, cours de tactique, tirs aériens et sur cibles au sol... En plus de ses 46 h 35 min de vol sur divers types de Spitfire – Mk IA, Mk IIA et Mk IIB [9] –, Pierre a accompli six séances sur simulateur pour un total de 7 h 50 min. Il sort de l'école à nouveau reclassé « dans la moyenne », mais l'essentiel est fait : il est désormais sergent pilote de chasse !

AU NO 341 SQN « ALSACE »

Clostermann est envoyé en Écosse où il rejoint le 26 janvier 1943 à Turnhouse son affectation : le No 341 (*Free French*) *Squadron* « Alsace » qui se forme sur Spitfire Mk VB. Il y effectue son premier vol, une reconnaissance de secteur, le 2 février à bord du « NL-E ». Jacques, quant à lui, a gagné depuis un mois le No 602 *Squadron* britannique. Vivant en Grande-Bretagne depuis son enfance, il est vrai qu'il parle mieux anglais que français ! L'« Alsace » est dirigé par une des grandes figures de la France Libre, le commandant René Mouchotte ; ses adjoints sont eux aussi deux pilotes d'exception, les capitaines Christian Martell [10] et Michel Boudier [11] qui commandent respectivement la première et la deuxième escadrille (« A » et « B » *Flight* en anglais).



Affecté au *Flight* « A » de Martell, Klostermann avec l'inconscience de ses vingt-deux ans est persuadé qu'il va très vite s'illustrer aux commandes du Spitfire, l'orgueil de la RAF. L'apprentissage sera un peu plus long que prévu comme le montrent ces extraits particulièrement humoristiques du journal de marche du groupe « Alsace », dus à la plume du lieutenant Philippe Béraud :

Le 24 février 1943

Les « Glider Pilots » arrosent quelque chose... au Mess. Maridor va leur demander « Quoi ? » Il rentre saoul le soir tard et ne sait toujours pas à quel propos. (...) Le sergent Klostermann se déclare satisfait de lui.

Le sergent Klostermann rencontre le commandant qui l'engueule « rapport » à « une des petites conneries » journalières. Il revient en déclarant : « Le Commandant a été glacial. Mais correct, oui... correct. »

Le 25 février 1943

À la suite de la troisième disparition de sa bicyclette, le Lt Maridor a déclaré de sa voix calme : « Puisque c'est comme ça, je ne travaille plus. » Le Lt Maridor après 20 jours de squadron totalisait alors 1 heure de vol et 6 heures de présence du flight. 5 jours de permission et 14 jours d'une disparition qui serait complète sans une présence aussi assidue que bruyante aux heures de repas. Il a tenu parole. (...)

*Clostermann est content de lui.
Maridor tient parole.*

[8] En abrégé OTU, unité d'entraînement opérationnel.

[9] On relève ainsi les codes TO-O, TO-P, TO-Q, TO-R, TO-S, TO-T, HX-M, UU-A, UU-C, UU-D, UU-E, UU-H, UU-I et UU-X.

[10] De son vrai nom Pierre Montet, « Christian Martell » étant un nom de guerre destiné à protéger sa famille restée en France d'éventuelles représailles.

[11] La biographie de cet as aux 8 victoires confirmées est récemment parue dans AVIONS n° 224 « Spécial As », avec celles du « baron rouge » Manfred von Richthofen, Hans Philipp, Alex Vraciu et Maurice Becquet.

Le Cne Christian Martell, commandant la 1^{re} escadrille « Mulhouse », explique une perte de vitesse au Lt Philippe Béraud. Un des « moustachus » du « A » *Flight*, Béraud sera tué le 17 avril 1943 ; c'est lui qui rédigeait le journal de marche de l'« Alsace ».

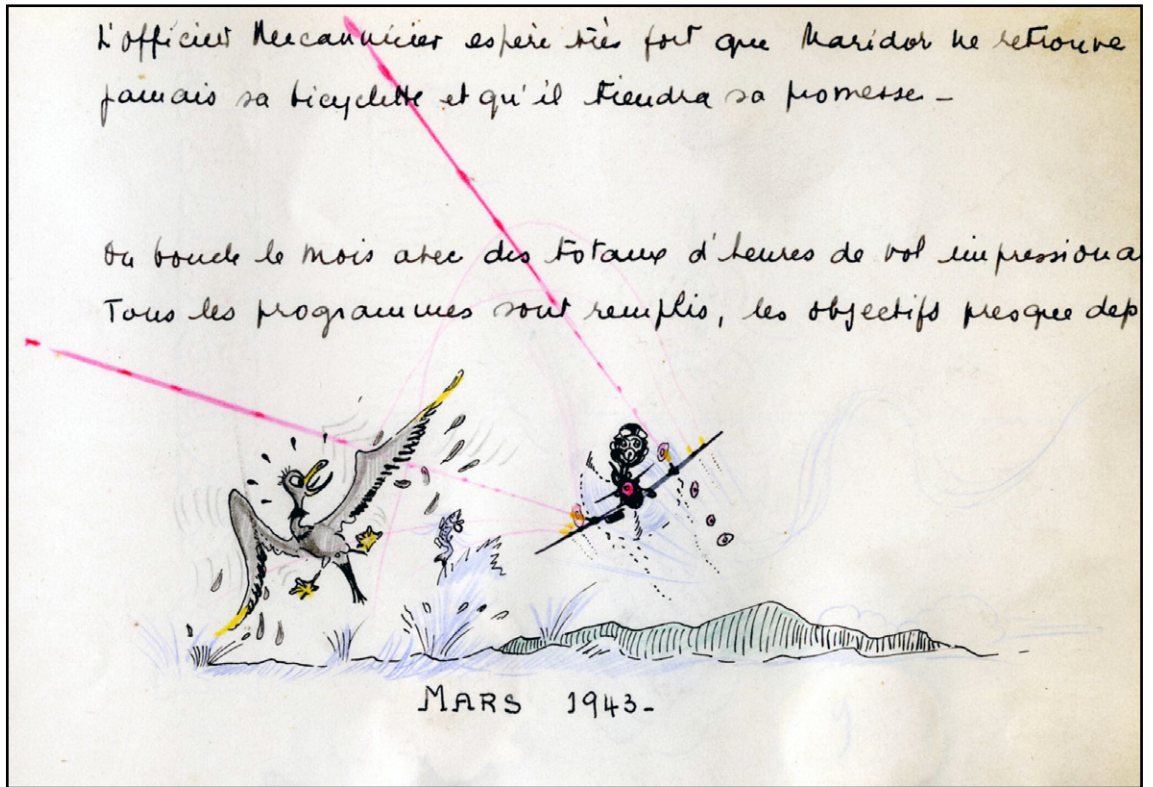


En novembre 1942, Pierre retrouve à la No 61 OTU un ex-condisciple français de Cranwell : Jacques Remlinger, qui devient vite son meilleur ami.



En janvier 1943, le Sgt Klostermann est affecté à un escadron de chasse français libre en cours de formation, le No 341 (*Free French*) *Sqn* « Alsace ».

La première victime de Pierre Clostermann dans la RAF, une mouette qu'il n'a même pas touché selon ses camarades (2 mars 1943)... Mais comme il l'écrira plus tard dans son livre « Une sacrée guerre ! » : *La modestie des pilotes de chasse n'a d'égale que la haute opinion qu'ils ont d'eux-mêmes.* (EC 1/30 « Alsace » via Bertrand Hugot)



Le 26 février 1943

Le sergent Clostermann « score » la 2^{ème} victoire du Flight A en ramant un tracteur au cours d'un très « low » et très « level attack » [12]. Le conducteur de tracteur sans doute très expérimenté tondeur d'aérodrome est parvenu à échapper à notre pilote. Ce succès presque complet a été durement rapporté dans son « log book ». Le premier nous a déclaré Cloclo entre deux sanglots (après 900 heures de vol on comprend l'émotion du pilote devant son premier succès que nous tous qui le connaissons bien, attendions « at any time »). (...)

Clostermann a l'air moins content de lui. Maridor tient toujours parole.

Quatre jours plus tard, le 2 mars :

Le lieutenant Maridor (91 Sq. C de G. Palmes variées. DFC) part en chasse avec le Lt Martell. Ils rencontrent le Lt Boudier et le Gremlin du « B » Flight.

Après dix minutes d'engagement, Gremlin « through the gate » essaie vainement de prendre de la déflection sur son propre leader (simple mistake).

Tandis que dans un autre coin du ciel, Maridor et Martell s'accrochent mutuellement en hurlant « Salaud de Boudier, je t'aurais ! » Maridor rentre écoeuré. Apparemment il avait encore un avion qui ne marchait pas. Il vocifère, gesticule, jusqu'à ce qu'il obtienne la promesse qu'on va lui retirer ses mitrailleuses. L'officier mécanicien espère très fort que Maridor ne retrouve jamais sa bicyclette et qu'il tiendra sa promesse.

Le sergent Clostermann rentre outré et peu satisfait de lui-même (fait très rare).

- Mon lieutenant, explique-t-il, j'ai fait mon tir sur une mouette. Je n'ai pas pu l'avoir, pourtant, je tirais au canon [13].

Nous lui avons suggéré une faute de déflection. Le même sergent Clostermann, d'un très joli dessin, nous illustre sa mésaventure. Seule sa modestie coutumière et bien connue doit être tenue responsable du manque de conformité entre les faits et le dessin (rapport aux plumes qui tombent). Après étude du film, l'oiseau est définitivement rentré à sa base.



[12] Aux commandes du Spitfire Mk VB « NL-H ».

[13] Sur le Spitfire Mk VB « NL-K », au cours d'un entraînement aux missions *Rhubarb* et à l'attaque.

Marcel Bouguen, René Mouchotte et Henri de Bordas s'amuse en mars 1943 d'un des dessins de « Cloclo » devenu l'illustrateur attitré du journal de marche de l'escadron.

Le 20 mars 1943, l'« Alsace » quitte l'Écosse pour être affecté au 11^e groupe du *Fighter Command* sur la base de Biggin Hill, au sud-est de Londres, la plus prestigieuse de la Royal Air Force. Il y remplace le No 340 *Squadron* « Île de France » dont il récupère avec satisfaction les puissants Spitfire Mk IXA. Après 65 vols d'entraînement sur Spitfire Mk V, Pierre effectue sa première sortie de guerre le 24 du mois, une reconnaissance de secteur à bord du « NL-D ». Ce vol est suivi le 28 mars d'un départ sur alerte vers les plages de Douvres avec le « NL-E », puis le même jour d'une patrouille sur ce qui deviendra son appareil personnel : le Spitfire Mk IXA « NL-B » *serial* BS538.



Prise à Biggin Hill le 1^{er} mai 1943, voici une photo inédite du réglage des armes du premier Spitfire IXA « NL-B » de Pierre Clostermann. L'appareil, placé en ligne de vol par les armuriers du No 3101 *Servicing Echelon*, s'apprête à faire feu sur des cibles situées à 45 m (50 yards) de façon à ce que son tir converge à 228 m (250 yards) devant lui. Il s'agit probablement du BS538, un ancien Spitfire Mk V converti, hérité du No 340 Sqn « Île de France » et qui sera utilisé par l'« Alsace » jusqu'au 5 mai. Il sera ce jour-là endommagé (Cat. B) sur l'île de Wight par le S/Lt Pierre Laurent suite à une panne moteur.

Si le sergent Clostermann ne participe pas à la première sortie de l'unité sur la France occupée, le 3 avril, il est de celle du lendemain, le *Ramrod 51* au cours duquel les 341^e et 611^e *Squadrons* escortent jusqu'à 40 km à l'intérieur des terres 70 Forteresses volantes partant bombarder les usines Renault de Boulogne-Billancourt. Ailier du capitaine Martell lors cette mission sans histoire, il doit se poser au retour à West Malling en compagnie du sous-lieutenant Borne, tous deux s'étant retrouvés à court de carburant.

C'est seulement le 17 que l'escadron est engagé par la Luftwaffe, lors du *Circus 286* dont « Cloclo » ne fait pas partie. Hélas pour les Français, la chasse allemande se montre ce jour là la plus forte puisqu'elle abat dans le secteur du Havre les lieutenants Raoul-Duval (prisonnier), Béraud (tué) et Pabiot (sauvé). L'ambiance au groupe s'en ressent évidemment, même si depuis deux jours il a eu le plaisir d'être rejoint par Jacques Remlinger arrivé du No 602 *Squadron* avec déjà plusieurs dizaines de



Le 15 mai 1943, la base de Biggin Hill est la première à atteindre le chiffre magique de mille victoires homologuées. On reconnaît le S/Ldr « Jack » Charles (A) commandant le No 611 Sqn, le W Cdr « Al » Deere (B) commandant le *Wing* de Biggin Hill, le Gp/Capt « Sailor » Malan (C) commandant la base de Biggin Hill, le Cdt René Mouchotte (D) commandant le No 341 Sqn, le Cne Michel Boudier (E) et le Cne Christian Martell (F) par-dessus l'épaule de qui se dresse la tête de « Cloclo » ! (IWM)

Les deux vainqueurs de la millième victoire : le « patron » du No 341 Sqn le Cdt René Mouchotte (à gauche) et celui du No 611 Sqn le S/Ldr Edward Charles.

(coll. Norman Franks)



[14] Ce Bf 109 lui sera en effet homologué « endommagé » le 17 juin suivant. Il s'agit sans doute du Bf 109 G-4 W.Nr. 19435 de l'Uffz. Werner Grundig de la 5./JG 2 qui doit effectuer un atterrissage forcé à Croissanville, 20 km au sud-est de Caen, après avoir été touché en combat (65% de dégâts).

[15] Fin 1943 les Spitfire Mk IXB seront officiellement désignés LF IX, les Mk IXA (moteur Merlin 61 - 63 - 63A) devenant des F IX et les types IX à moteur Merlin 70 (très haute altitude) des HF IX.

missions à son actif et un Fw 190 endommagé le 8 avril précédent. Le 11 mai, de retour du *Circus* 295 (une escorte de six B-25 Mitchell), Pierre rate son atterrissage. Le capitaine Martell en colère l'interdit de mission opérationnelle pendant cinq jours et lui intime l'ordre d'effectuer sur le champ deux séries de vols acrobatiques sur un vieux Spitfire Mk VB ! La mauvaise humeur de son chef ne dure pas longtemps car celui-ci ouvre le palmarès du 341^e trois jours plus tard en abattant un Fw 190 au sud de Dixmude... À son retour au combat le 17 mai, Pierre

participe au *Circus* 299, un *Sweep* sur Rouen au cours duquel il est l'ailier du commandant Mouchotte lors de l'escorte de deux *Squadrons* de bombardiers Boston. La formation est interceptée par les Messerschmitt Bf 109 G et les Focke-Wulf Fw 190 A des I. et II./JG 2 dont trois sont descendus par Mouchotte, le capitaine Boudier et le sous-lieutenant Bouguen. Tout en protégeant consciencieusement son leader, Clostermann se met lui aussi en évidence comme il l'inscrit dans son carnet : *Grande bagarre. Le squadron descend 3 boches. Je me fais serinquer par un 109 G au ras de la flotte. Je tire aussi et le manque. Je me pose à Tangmere. Trouille ! (ce 109 m'est accordé endommagé plus tard [14]).*

Deux jours plus tard, lors d'un vol d'essai, Pierre doit faire un atterrissage forcé, hélice en croix, son moteur ayant stoppé à 6400 mètres d'altitude. C'est finalement à la mi-juin, au moment où il est promu sergent-chef, que sont livrés les premiers Spitfire Mk IXB plus performants que les précédents grâce à leur moteur Rolls-Royce Merlin 66 à injection [15] ; si les pilotes sont contents, les mécaniciens le sont moins car ils doivent maintenant entretenir trois types d'avions et de moteurs différents puisque l'unité utilise encore des Spitfire Mk VB pour l'entraînement ! Clostermann accomplit son premier vol sur le nouveau type le 3 juillet à bord du *serial* EN630 qui deviendra définitivement son appareil personnel, codé NL-B, à partir du 20 de ce mois.

Le 15 juillet, après avoir escorté douze Boston du No 107 Sqn partant bombardier l'aérodrome de Poix à l'occasion du *Ramrod* 142, Pierre doit poser sur le ventre le Spitfire IXA « LN-H » suite à un problème de train. Douze jours plus tard en fin d'après-midi, les pilotes de l'« Alsace » ainsi que ceux du No 485 *Squadron* sont durement engagés par des Fw 190

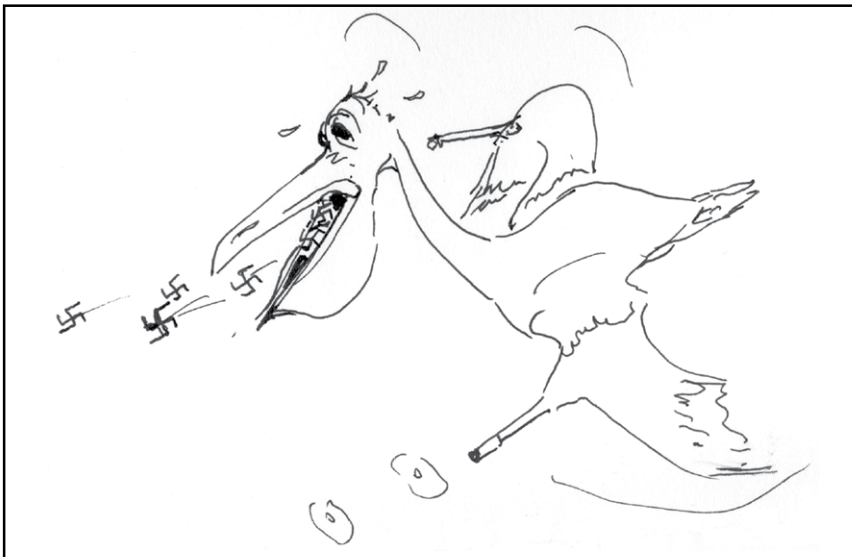


Pierre Gallay et « Cloco » sont d'alerte immédiate... On remarque le petit carénage en goutte d'eau présent sur les premiers Spitfire Mk IXA du côté gauche, juste derrière la casserole d'hélice. Il abrite le démarreur à cartouche Coffman.

Posant avec Jacques Remlinger, Pierre dévoile l'insigne qu'il a fait peindre sur son nouveau Spitfire IXA « NL-B » : un pélican baptisé *Le Gueulard*.

Dessin original du *Gueulard*, bec grand ouvert, qui n'en finit pas de pourchasser des croix gammées... *Ne gueulez pas !* lui disait toujours Christian Martell qui lui conseilla ce surnom en apprenant qu'il désirait baptiser son chasseur.

(Pierre Clostermann, coll. Christophe Cony)



de la *Jagdgeschwader 2* au-dessus de la Normandie, alors qu'ils protègent dix-huit B-26 Marauder du 323rd BG ayant pour objectif l'aérodrome de Triqueville. Tandis que le sergent René Brunot abat un chasseur ennemi, le capitaine Martell et le sergent-chef Clostermann réalisent chacun un doublé. Ceux du 485^e font à peine moins bien en annonçant quatre Fw 190 « sûrs » et un « endommagé » [16]. Les deux victimes de « Cloclo » tombent à 18h40 au sud de Trouville. Laissons-le décrire son premier succès confirmé, obtenu alors qu'il tentait de dégager le capitaine Martell :

Deux boches se glissent en ciseaux dans sa queue. J'ouvre le feu bien qu'ils soient hors de portée ; je les manque, mais les oblige à dégager vers moi... C'est ma chance ! Je fais une chandelle rapide, et avant qu'ils puissent compléter les 180° de leur virage je suis – à bonne portée cette fois – derrière le deuxième. Je redresse. Une légère pression sur le palonnier, et je l'encadre dans le collimateur. J'en crois à peine mes yeux, c'est une correction facile à moins de 200

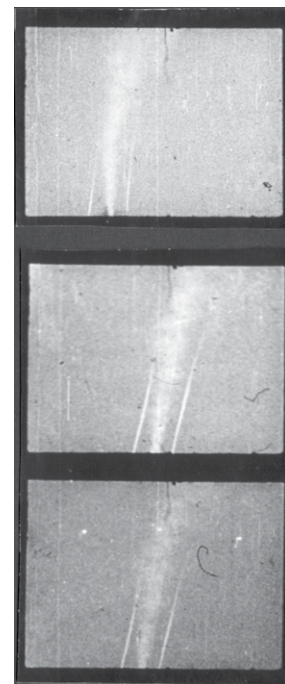
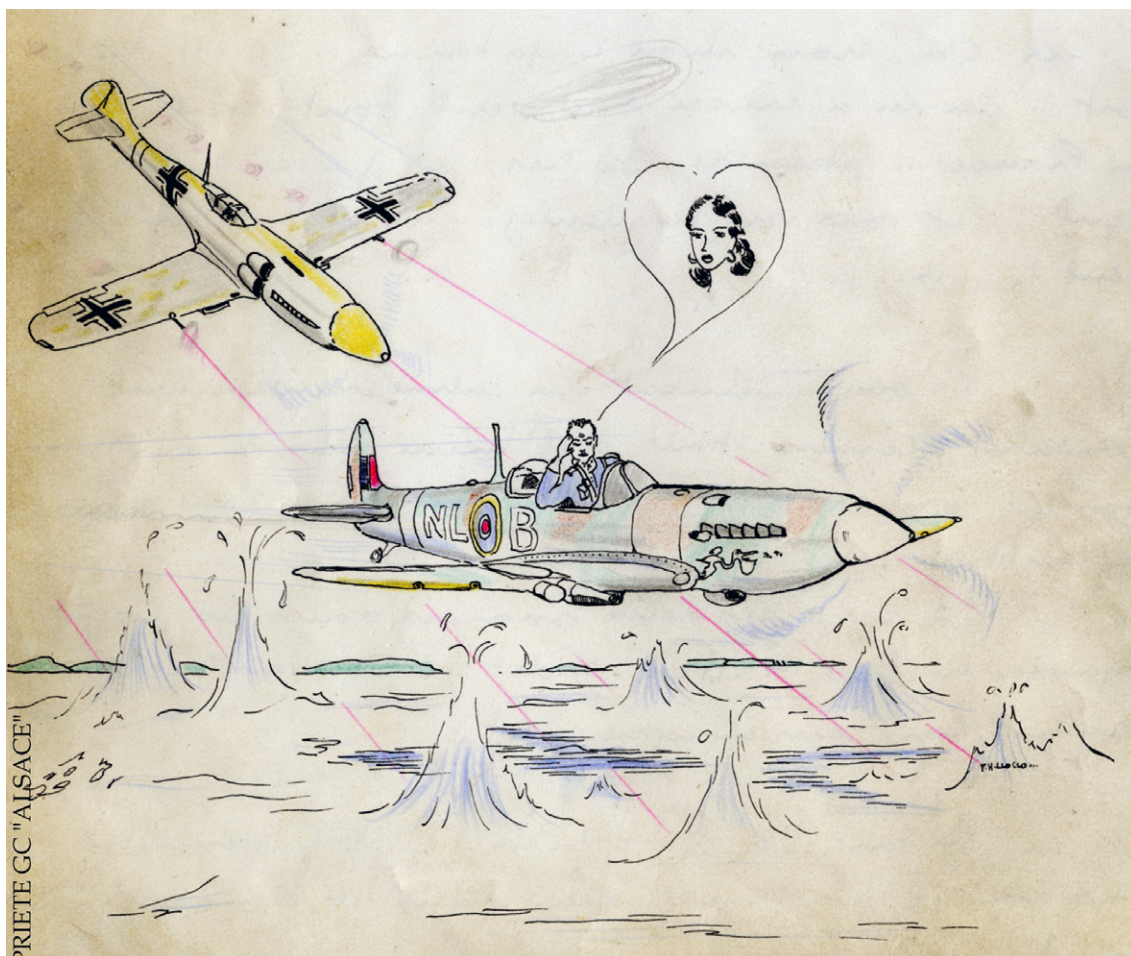
mètres de distance... Vite j'écrase la détente de mes canons. Miracle ! Son fuselage s'illumine d'explosions. Ma première rafale est au but, et durement.

« Soudain le Focke-Wulf éclate comme une grenade ! »

Le Focke Wulf prend feu sur-le-champ. De longues flammes intermittentes s'échappent de ses réservoirs

crevés, léchant le fuselage. Ça et là des lueurs incandescentes se noient dans la lourde fumée noire qui enveloppe l'appareil... Le pilote allemand se

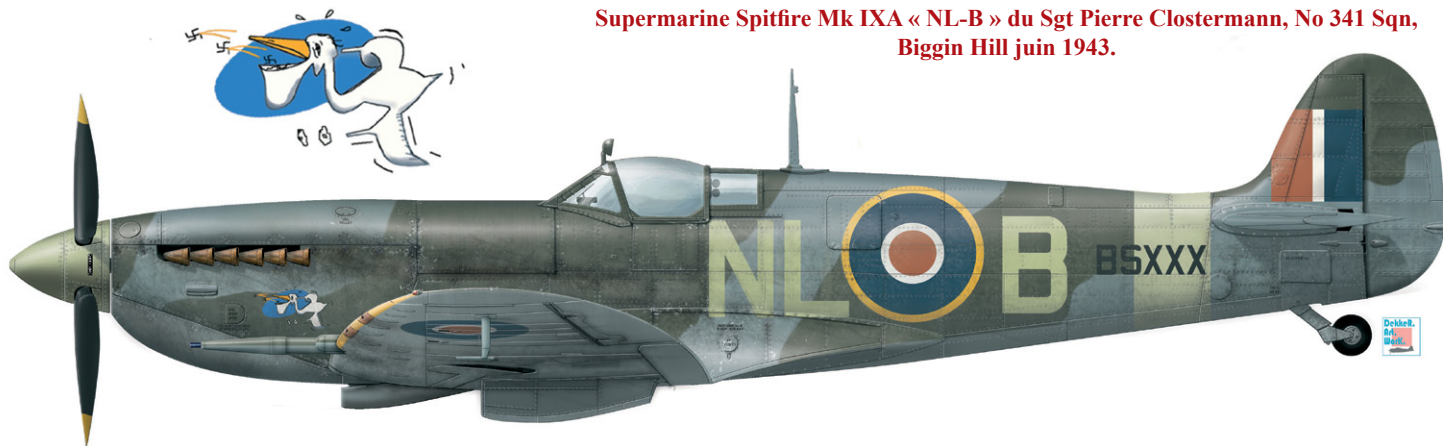
[16] Son doublé peut figurer parmi les trois Fw 190 A-6 suivants, dont les pilotes ont tous été tués : W.Nr. 530149 (Lt. Reinhold Thiel) du *Stab JG 2* tombé à Notre-Dame-de-Courson ; W.Nr. 530139 (Lt. Horst Zettel) du *Stab I./JG 2* écrasé à Gonneville-sur-Mer et W.Nr. 550161 (Uffz. Fritz Stückemann) de la *2./JG 2* tombé à Annebault.



Les débris de la première victoire aérienne confirmée de Pierre Clostermann, obtenue le 27 juillet 1943 aux dépens d'un Fw 190 A-6 de la *JG 2*.

Voici ce qui arrive quand on rêve un peu trop aux belles brunes... Illustration par « Cloclo » du combat du 17 mai 1943 à l'issue duquel il déposera sa première revendication de victoire. On peut noter que l'insigne du pélican est également peint du côté droit du capot-moteur. (EC 1/30 « Alsace » via Bertrand Hugot)

Supermarine Spitfire Mk IXA « NL-B » du Sgt Pierre Clostermann, No 341 Sqn, Biggin Hill juin 1943.



lance dans un virage désespéré. Dans l'air froissé par le bout de ses ailes, deux fins filets blancs de condensation se forment... Soudain le Focke Wulf éclate comme une grenade ! Un grand éblouissement, un nuage noir et les débris voltigent autour de mon avion... Le moteur tombe comme une boule de feu. Une des ailes arrachées par la déflagration descend plus lentement, virevoltant sur elle-même, montrant alternativement son intrados jaune pâle et son extrados vert olive [17]...

[17] « Le Grand Cirque 2000 », éd. Flammarion 2001.

[18] La 3./JG 26 perd le Fw 190 A-5 W.Nr. 152532 écrasé à Saint-Nicolas et la 5./JG 26 le Fw 190 A-4 W.Nr. 142379 « 5 noir » (pilote Uffz. Heinrich Krieg) tombé 2 km au sud de Saint-Venant après combat avec des Spitfire.

[19] Nom de guerre du baron Bernard Sternberg de Armella, qui terminera la guerre avec 7 victoires aériennes sûres, 1 probable et 4 avions endommagés.

LA DISPARITION DU COMMANDANT MOUCHOTTE

La carrière du futur as vient de démarrer sur les chapeaux de roue... Le 25 août, Mouchotte qui apprécie ce jeune sergent-chef extraverti et plein d'allant fait de lui son équipier lors d'une « reconnaissance météorologique » très spéciale, puisqu'elle consiste à détecter dans le secteur de Sommerey le train chargé de chars Tigre d'une brigade blindée allemande. Les deux hommes trouvent bien le train qu'ils attaquent en rase-mottes, mais aussi la *Flak* qui manque de peu de descendre « Cloclo ». Deux jours plus tard, Pierre ignore qu'il décolle pour ce qui sera sa dernière mission en formation au No 341 Squadron, une escorte de B-17 de la 8th Air Force (*Ramrod 8*) partant pilonner l'ouvrage spécial de Watten, un site de lancement de V1, au nord de Saint-Omer. Il est de nouveau l'ailier du commandant Mouchotte.

La chasse allemande, plutôt tranquille depuis quelques semaines, intervient cette fois en force alors que les Spitfire volent à 5500 mètres, l'altitude critique du changement automatique d'étage de leurs compresseurs. Alors que son chef exécute un virage serré très cabré pour faire face aux Focke-Wulf des JG 2 et 26, le moteur de « Cloclo » coupe net. Séparé du reste de sa formation, il part en perte de vitesse et ne peut relancer le Merlin que mille mètres plus bas, au beau milieu des Fw 190 dont deux tentent de lui « faire la peau ». Sa lenteur le

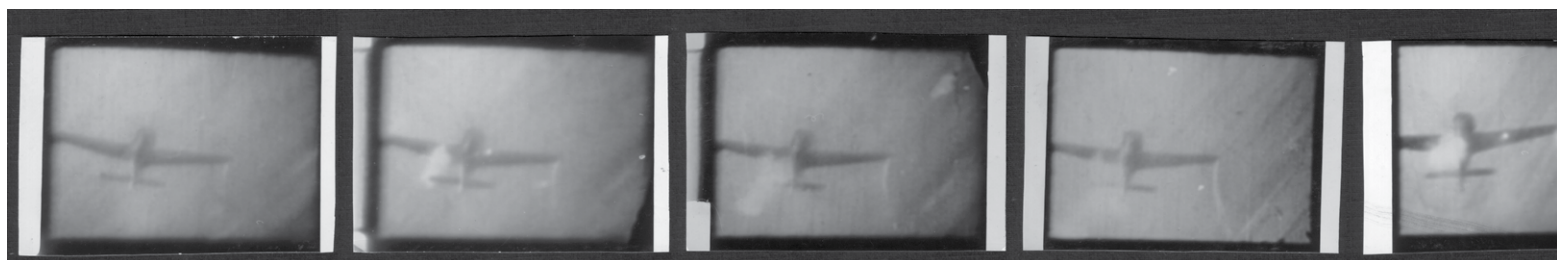
sauve ; dépassé par le duo, il tire l'ailier à bout portant entre Saint-Pol et Mardyck. Il est 18h45, Pierre Clostermann vient de remporter sa troisième victoire confirmée [18]. Hélas, malgré les bons résultats de l'escadron au cours de cette mêlée générale – capitaine Boudier : un Fw 190 sûr, sous-lieutenant Laurent : un Fw 190 probable et un endommagé, aspirant Buiron : un Fw 109 endommagé –, il manque le sergent Magrot et surtout le commandant Mouchotte qu'on ne reverra jamais vivant.

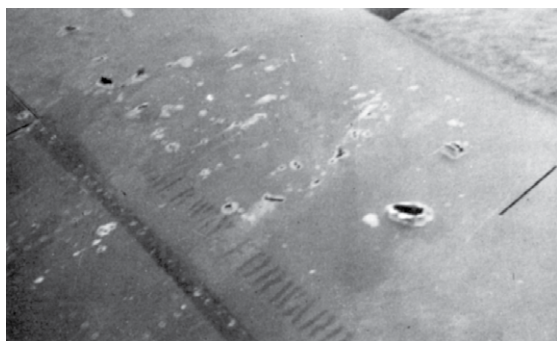
Au retour à Biggin Hill le commandant Bernard Dupérier [19], ancien chef du No 340 Sqn « Île de France » qui vole en surnuméraire au 341^e, met immédiatement aux arrêts Clostermann pour avoir « abandonné son leader ». Également suspendu de

René Mouchotte et le W/Cdr « Al » Deere, commandant du Wing de Biggin Hill.



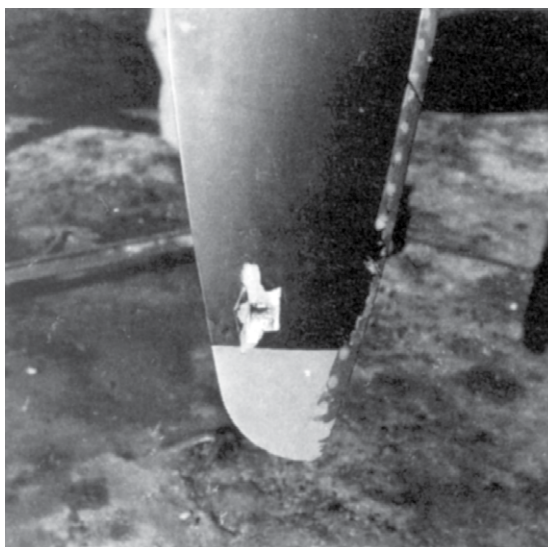
Le Fw 190 abattu par Clostermann le 27 août 1943.





vol de groupe, Pierre écrira par la suite ne jamais avoir expliqué l'attitude de celui qui allait devenir le nouveau patron de l'« Alsace », si ce n'est par sa nature soupçonneuse et peut-être envieuse envers les succès de ses camarades. Il est vrai que Dupérier avait déjà fait scandale fin 1941 en osant remettre en cause le palmarès du grand as Français Libre Jean Demozay. L'affaire était à l'époque remontée jusqu'à l'Air Vice-Marshal Trafford Leigh-Mallory (commandant du 11^e Fighter Group) qui avait très mal pris ces accusations, et il avait fallu toute la diplomatie du général Valin pour éviter que des sanctions ne soient prises à son égard...

Sa mise à pied réduit drastiquement l'activité de Pierre, qui n'inscrit plus dans son *logbook* que trois vols de reconnaissance météo et trois séances d'acrobatie pendant les quatre semaines suivantes. Mais il trouve encore le moyen de faire parler de lui lors de ce qui sera son ultime sortie opérationnelle au sein du No 341 Squadron ! Le 25 septembre, il décolle à l'aube pour une mission de calibration de la station radar « Appledore » qui contrôle le Wing de Biggin Hill. Prévenu par radio de la présence d'un appareil ennemi au-dessus de lui, « Cloclo » le laisse approcher avant de cabrer brusquement et de virer derrière son adversaire, un Messerschmitt Bf 109 G qui après l'avoir loupé est parti en vrille en cherchant à s'échapper. Il touche à plusieurs reprises le Gustav qui pique à 05h12 vers le sol, à mi-chemin entre Beauvais et Saint-Omer, secoué par des explosions régulières. Curieusement, cet avion qu'il revendique clairement avoir endommagé dans son carnet de vol n'apparaît pas dans l'*Operation Record Book* [20] du No 341 Squadron. Est-ce une ultime brimade du commandant Dupérier ? Impossible à dire, mais son adversaire lui sera bel et bien homologué « endommagé » le 18 octobre suivant. Conscients qu'il a le potentiel pour devenir un très bon pilote de chasse (*avec plus de discipline*, se rappellera Pierre) mais surtout des problèmes causés par les circonstances de la mort de Mouchotte, le Group Captain « Sailor » Malan et le Wing Commander « Al » Deere, respectivement comman-



dants de la base et du Wing de Biggin Hill, proposent à Clostermann de le transférer dans une autre unité. Celui-ci demande à rejoindre le No 602 Squadron où il va pouvoir retrouver Remlinger qui y est revenu depuis le 19 août. De janvier à septembre 1943, Pierre a effectué 174 vols au sein de l'« Alsace » dont 46 opérationnels.

LE NO 602 SQN « CITY OF GLASGOW »

Arrivé au « A » Flight du No 602 Squadron le 26 septembre 1943, Pierre y effectue dès le lendemain ses deux premiers Sweeps sur le Spitfire LF VB BM529 « LO-Q » : l'escorte de douze B-25 Mitchell allant bombarder la gare de triage de Rouen-Sotteville, puis la protection de 72 B-26 Marauder revenant de frapper l'aérodrome de Conches. Le vieux Spit LF VB qui équipe le 602^e, avec ses ailes raccourcies et son compresseur optimisé pour la basse altitude, a mauvaise presse auprès des pilotes qui l'ont baptisé le « clipped, cropped and clapped Spitty » (le Spit raccourci, rogné et crevé). Le futur as n'effectue que trois autres missions de guerre à bord du BM529, toutes le 3 octobre, avant de passer comme ses camarades sur Spitfire Mk IXB ; sa monture personnelle devient dès lors le MH512, lui aussi codé LO-Q. Depuis le 1^{er} octobre, le sergent-chef (F/Sgt) Clostermann a été nommé aspirant, c'est-à-dire Pilot Officer (P/O).

L'escadron, qui ne dépend plus du Fighter Command mais du No 83 Group de la Tactical Air Force, s'entraîne en vue du futur débarquement sur le continent et les pilotes couchent donc sous la tente à Newchurch puis à partir du 12 octobre

Détails des dégâts causés par des éclats à l'hélice et à l'aile du Spitfire de Pierre Clostermann lors de la reconnaissance du 25 août 1943 menée avec le Cdt Mouchotte.

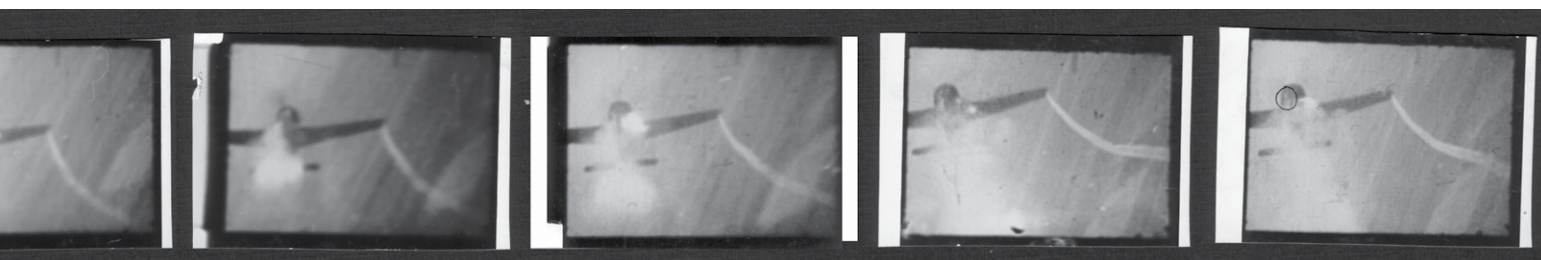


Le Cdt Bernard Dupérier, qui prendra la direction de l'« Alsace » après la disparition de René Mouchotte et écartera aussitôt « Cloclo » des opérations.



Blason du No 602 « City of Glasgow » Sqn, avec la devise Cave Leonem Cruciatum (« Méfie-toi du lion crucifié »).

[20] ORB : équivalent britannique, en un seul volume, du journal de marche et d'opérations (JMO) ainsi que du relevé journalier des services aériens (RJSA) français.



Supermarine Spitfire Mk IXB « LO-Q » (MH512) du P/O Pierre Clostermann,
No 602 Sqn, Detling octobre-novembre 1943.



Cet appareil sera abattu par la *Flak* le 1^{er} juillet 1944, son pilote (F/Lt H.J. Cleary) tué.

à Detling, également dans le Kent. Le 602^e partage ce terrain (125 *Airfield*) avec les Spitfire Mk IXB du No 132 Sqn et les Hurricane Mk IV anti-tanks du No 184 Sqn. Son *Squadron Leader* « Mike » Beytagh est remplacé dans le même temps par le commandant du « B » *Flight* « Max » Sutherland avec qui Clostermann entretiendra toujours d'excellents rapports. Le 16 octobre, pour sa 49^e mission de guerre (une reconnaissance météo dans le secteur Blankenberge – Ostende), il revendique sur le MH512 un Bf 109 endommagé alors qu'il mitraillait sous le feu de la *Flak* des barges dans un canal au sud de Dunkerque. Cet appareil sur lequel on sait peu de choses ne lui a apparemment pas été homologué comme le confirment les divers clichés publiés dans cet article ; s'il le mentionne dans une courte note au début de son second carnet de vol en juin 1944, en se trompant d'ailleurs sur la date de sa revendication (27/10/43, une journée au cours de laquelle il ne vole pas), « Cloclo » lui-même ne le reprendra pas dans la liste de ses victoires compilée à la fin de son premier tour d'opérations en septembre 1944.

La fin de l'année 1943 s'avère plus calme pour Pierre qui ne participe ni à la fameuse attaque du cargo forceur de blocus *Münsterland* le 24 octobre, ni au grand combat qui voit les « Lions de Glasgow » affronter le 21 décembre une quarantaine de Fw 190 du II./JG 26 dans la région de Cambrai [21].

Compagnon de Clostermann pendant dix mois au 602^e, le P/O James McConachie s'appuie ici en novembre 1943 à Detling sur un des canons de 20 mm de son Spitfire LF IX. Il obtiendra sa seule victoire confirmée le 2 juillet 1944, le jour même où Pierre remportera ses dernières sur Spitfire...

Les 7 et 8 décembre 1943, le S/Ldr Ronald Sutherland accompagné de huit pilotes et « rampants » écossais du No 602 Sqn vient passer deux jours dans la ville marraine de l'escadron, Glasgow. L'équipe du 602^e, avec son commandant à gauche, est ici reçue par l'ancien maire de la ville Sir Patrick Dollan (au premier plan) ; on y remarque le P/O John Blair et le F/Sgt James McConnachie, respectivement 5^e et 3^e en partant de la droite. (No 602 Sqn)



S'il vole à présent régulièrement sur le Spitfire LF IX « LO-K » (MH504), c'est aux commandes d'un Tiger Moth qu'il doit effectuer deux atterrissages forcés les 9 et 12 décembre, l'un à Kirkby la Thorpe et l'autre sur le terrain de football de Maidstone... Le 7 janvier 1944, le P/O Clostermann refait parler de lui lors du *Ramrod* 433 qui voit 24 Spitfire des No 132 et 602 *Squadrons* protéger plus de 400 B-17 et B-24 rentrant d'Allemagne où ils sont allés bombarder les usines IG Farben de Ludwigshafen. Pilotant son MH504 « LO-K », il surprend à 13h50 trois Fw 190 à travers les nuages et réussit à tirer une rafale de deux secondes sur l'un d'eux malgré un pare-brise qui se couvre de glace. Il note sur son carnet : *J'endommage (ou peut être démolis) un FW-190 au-dessus de Rue. Je me pose à Lympne sans une goutte d'essence. J'ai eu chaud. Grande bagarre.* Le chasseur allemand, touché à l'aile et au fuselage, lui sera homologué « endommagé » à une quinzaine de kilomètres à l'est d'Abbeville [22].

[21] Le 602^e obtient 2 victoires sûres, plus 1 probable pour le troisième français de l'escadron, le Cne Pierre Aubertin.

[22] La Luftwaffe admet la perte de trois Fw 190 A-6 dans ce secteur : W.Nr. 470206 « 1 blanc » de la 5./JG 26 (Lt. Rolf Saligmann tué) vers Halloy, 5 km à l'est de Doullens ; W.Nr. 470233 « 7 blanc » de la 5./JG 26 (Uffz. Gerhard Falkner parachuté blessé), 800 m au sud de Boisbergues, 8 km à l'ouest de Doullens ; W.Nr. 550727 « 2 noir » de la 6./JG 26 (Lt. Kurt Vavken tué) à Cocquerel, 12 km au sud-est d'Abbeville.

[23] Opération « Posthorn », du 10 au 12 février 1944.

[24] Bf 109 G-6/R3 W.Nr. 20357 « A6+XH » de la 1.(F)/120 (Oblt. Helmut Quednau tué).





Clostermann dans un des Spitfire Mk VII « strato » du Skeabrae *Station Flight*. Peint en gris-bleu clair, le *serial* MD114 qui porte encore le code « DU-G » de son précédent utilisateur le No 312 Sqn. (coll. Bertrand Hugo)



Le Spitfire LF VB « LO-D » (BL686) posé sur le ventre le 7 mars 1944 par le F/O Bruce Oliver, quelques heures avant l'accident de Clostermann qui confondra d'ailleurs cette photo avec celle du « crash » de son propre avion dans « Le Grand Cirque ».

CAP SUR LES ORCADES !

Dix jours plus tard, le 17 janvier, l'escadron est mis au repos pour trois mois dans les îles Orcades, un petit archipel situé au nord de l'Écosse. Il laisse à Detling ses Spitfire LF IX qui feront le bonheur du 453^e escadron australien arrivé sur place deux jours plus tard... Le terrain de Skeabrae, nouveau logis du 602, est en hiver *une succursale du pôle Nord* remarque Pierre qui a pourtant la chance de ne pas faire partie du « B » *Flight* détaché encore plus au Nord, à Sumburgh dans les îles Shetland... L'unité est chargée de protéger la grande base navale de Scapa Flow, une tâche assez tranquille puisque celle-ci est déjà fort bien défendue. Le personnel constate avec déplaisir qu'il doit de nouveau se contenter de vieux Spitfire LF VB, bien qu'il ait aussi à sa disposition les quelques Spitfire Mk VII d'interception à haute altitude du *Station Flight* local. Le 19, « Cloclo » effectue sa première sortie sur ce nouveau théâtre d'opérations : une patrouille au crépuscule à bord du LF VB *serial* AB209. Quatre jours plus tard, il a la joie de passer une journée avec ses compatriotes à bord du cuirassé *Richelieu* tandis que le S/Ldr R.A. Sutherland, le F/Lt J.O. Carpenter et le F/O M.D. Morgan font de même sur le HMS *Furious*. Le bâtiment français, qui a rejoint après une refonte complète aux États-Unis la *Home Fleet* à Scapa Flow, participera quelques jours plus tard à la couverture

du porte-avions britannique parti à l'attaque du trafic naval allemand au large de la Norvège septentrionale [23].

Pour s'occuper pendant le séjour aux Orcades, Pierre Clostermann met au point avec son complice Jacques Remlinger la « tournée des œufs » qu'il entame le 17 février à bord du Tiger Moth de la base, raflant tous les œufs qu'il peut trouver dans les fermes de l'archipel. Cet apport énergétique obtient au début l'adhésion de tous mais au bout de quinze jours de ce régime à tous les repas, son chef d'escadrille écoeuré lui annonce que des plumes commencent à lui pousser dans le dos ! Rompant la monotonie quotidienne, le P/O « Ian » Blair parvient le 20 février à abattre un Messerschmitt Bf 109 G de reconnaissance équipé de réservoirs sous les ailes [24] avant de devoir poser sur le ventre le Spitfire Mk VII « DU-G » (MD114) touché par les débris de sa victime. Le lendemain, c'est au tour de « Cloclo » d'étreindre le Spitfire Mk VII « DU-Z » lors d'une patrouille de nuit dont l'atterrissage s'avère scabreux... Le temps souvent mauvais provoque son lot d'accidents dont le plus grave frappe le 2 mars deux permissivonnaires du 602 embarqués à bord d'un bimoteur De Havilland Dominie qui se rend de Sumburgh à Glasgow. L'appareil s'écrase peu avant d'arriver à destination sur une colline où il prend feu, blessant sérieusement le F/O A.W. Manson et plusieurs autres



Bruce Oliver, l'autre « héros » du 7 mars 1944...

Supermarine Spitfire LF VB « LO-V » (EP767) du No 602 Sqn, Skeabrae (îles Orcades) février-mars 1944.



Cet appareil sera accidenté par le P/O Pierre Clostermann le 7 mars ; il rejoindra après réparations la *Bomber Support Development Unit* le 11 décembre 1944 et sera enfin livré au Portugal en juin 1947.



Les pilotes du No 602 Sqn à leur retour à Detling fin mars 1944. Le S/Ldr Max Sutherland est le second en partant de la gauche, avec derrière lui le commandant du « A » *Flight* Ken Charney. Derrière le canon d'aile du Spitfire LF IX, Jacques Remlinger ; assis nonchalamment contre le cockpit, Pierre Clostermann.

(No 602 Sqn)

son carnet : *Je me pose de nuit avec les roues rentrées – mon train refusait de se verrouiller. Grande panique. Je m'en tire avec un bleu au genou.* Son Spitfire LF VB « LO-V » (EP767) est bon pour l'atelier de réparations... Plus tôt dans la journée, le F/O Bruce Oliver a fait encore mieux en effectuant deux atterrissages forcés d'affilée ! Parti en patrouille à l'aube avec le F/O Danny Morgan, il a dû se reposer aussitôt, une pipe d'huile du *serial* AR376 ayant pris feu juste après le décollage. Il est reparti à 07h45 sur le BL686 « LO-D » dont le moteur l'a lâché à son tour quarante minutes plus tard, le contraignant à atterrir en catastrophe sur la petite île de Shapinsay. C'est « Cloclo » qui est allé chercher l'infortuné pilote aux commandes du Tiger Moth. Le rédacteur de l'ORB du No 602 *Squadron* conclura avec une ironie grinçante : *Toute trace de constipation restante après le premier épisode, à ce moment-là, avait été complètement éliminée.*

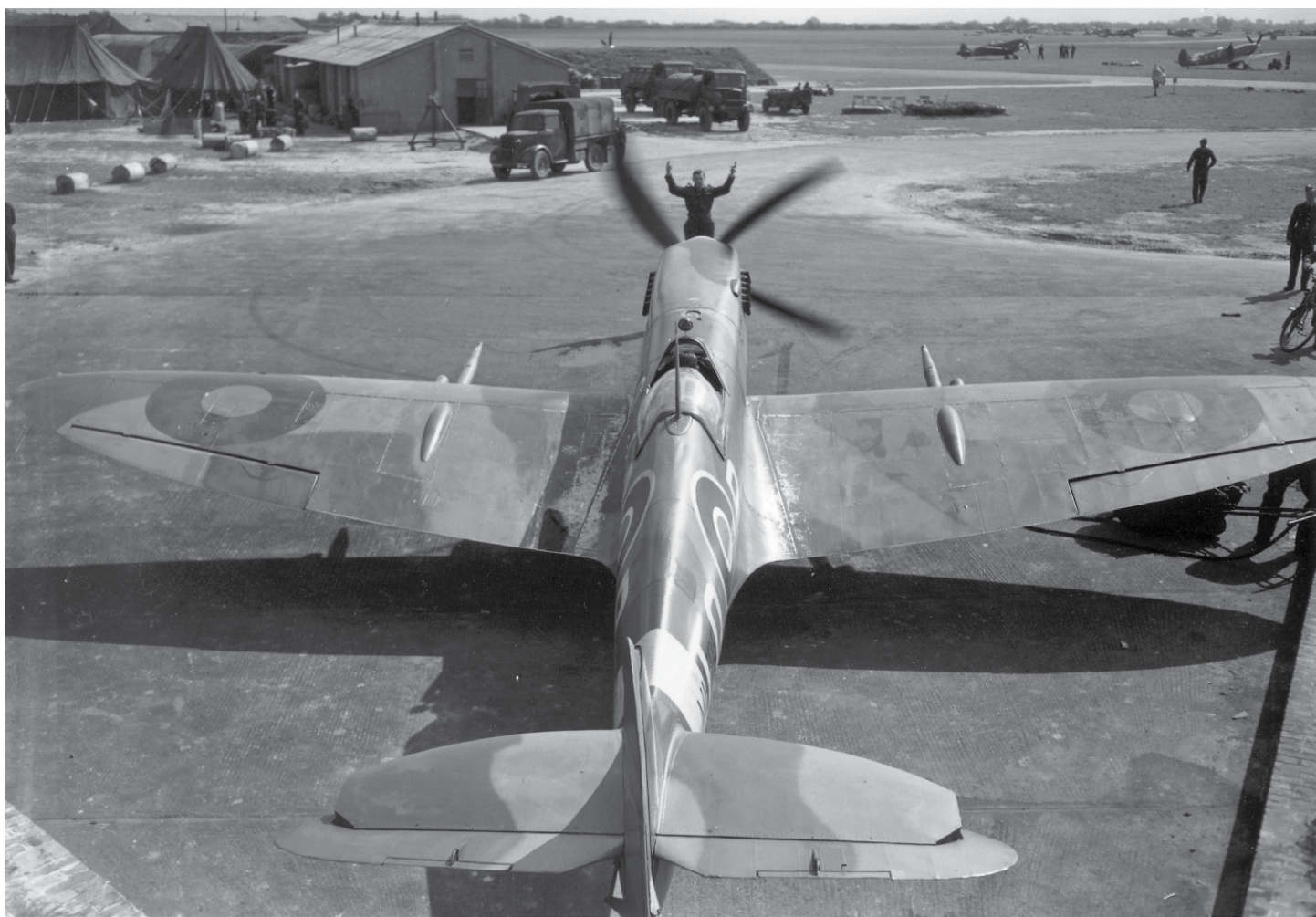
passagers. Trois jours plus tard, un Ju 88 trop audacieux se fait descendre par une batterie de canons Bofors juste avant d'être rejoint par la patrouille P/O R.J. « Bob » Gourlay – F/Sgt R.W. Hook, ce qui rend les deux hommes furieux...

Le 7 mars, Pierre connaît une forte émotion pour son dernier vol de guerre aux Orcades. De retour d'une patrouille effectuée entre 18h50 et 20h16 en compagnie de Jacques, à la recherche d'un Ju 88 fantôme, il est victime au moment d'atterrir d'une pompe à fluide hydraulique cassée et inscrit sur

RETOUR DANS LE SUD

Le 12 mars 1944, c'est enfin le retour du 602^e à Detling où l'escadron touche à nouveau des Spitfire LF IX. L'unité accomplit à partir du lendemain et jusqu'au 20 mars un stage à l'*Armament Practice Camp* (polygone de tir) de Llanbeder, au nord du

Le 27 avril 1944, le Spitfire LF IX MH708 « LO-P » du No 602 Sqn est guidé hors de son dispersal à Ford. À l'arrière-plan, deux autres Spitfire de l'unité puis des Mustang III (P-51B) des No 19, 65 et 122 Sqn. (IWM)



pays de Galles, pour y mettre au point le bombardement en piqué des sites de lancement des bombes volantes V1 à l'aide de projectiles de 250 kilos. Le 22 mars, « Cloclo » reprend les missions opérationnelles à bord d'un nouveau « LO-K », le MJ305 qui devient sa monture pendant quatre semaines. Le 30 du mois (noté par erreur 9 avril dans son carnet !), c'est pourtant à bord du MK611 « LO-A » que l'aspirant Clostermann effectue avec le capitaine Aubertin, le P/O J.W. Kelly et le F/O B.J. Dumbrell une *Ranger* sur le secteur de Bruxelles. Une bonne partie du parcours s'effectue en vol rasant, au milieu des éclatements de la *Flak* : *un voyage excitant*, comme le rapporte l'ORB du No 602 Sqn, *mais sans apercevoir quoi que ce soit...*

Le 13 avril, Pierre et ses camarades font partie – avec ceux du 132^e – de la première mission de bombardement en piqué menée par des Spitfire sur la France, en l'espèce le *Noball* 84 situé à Bouillancourt-en-Séry, au sud-est du Tréport. Le lendemain ont lieu deux nouvelles sorties *Noball*, dont la deuxième constitue sa centième mission offensive ; le futur as va effectuer quinze autres missions de ce type jusqu'à la fin du mois de mai, en alternance avec les traditionnels *Sweep*. Depuis le 18 avril, le No 602 Sqn est venu prendre ses quartiers sur l'aérodrome de Ford, près de Brighton. « Cloclo » change encore d'avion le 6 mai, récupérant cette fois le MH526 « LO-D » qu'il va régulièrement utiliser jusqu'au 14 juin 1944. Le 10 du mois, lors d'une escorte de B-26 Marauder sur la gare de triage de Creil, le I./JG 26 abat le P/O M.W. Frith mais le S/Ldr R.A. Sutherland s'offre un Fw 190 « sûr » et un autre « probable ».

Les 16 et 17 mai, puis à nouveau le 2 juin, Clostermann accompagne le commandant du 15^e Sector qui chapeaute les 122^e et 125^e Wings, le *Group Captain* « Jamie » Rankin, au quartier général des forces aériennes alliées à Uxbridge ; il participe en tant qu'aide de camp à l'élaboration des plans des opérations préliminaires de la chasse pour le Débarquement. De retour dans son unité, il lui est interdit de voler au-dessus des territoires occupés jusqu'au Jour-J passé de dix heures. Les secrets dont il a désormais connaissance – en particulier les informations concernant les premières heures du Débarquement – ne doivent surtout pas tomber entre les mains allemandes ! En attendant de pouvoir reprendre l'air, il effectue à partir du 3 juin 1944 cinq séances de vol aux instruments sur *Link Trainer* (3 heures au total) à la No 5 (*Pilot*) *Advanced Flying Unit* de Ternhill.



Pierre dans un Spitfire « Free French » du No 602 Sqn sur lequel la croix de Lorraine est bien visible, sans doute en mai 1944. Il s'agit vraisemblablement du LF IX serial MH526 « LO-D » qui connaîtra une longue carrière dans l'escadron puisqu'il ne sera transféré dans une autre unité que le 3 octobre 1944 alors qu'il y était affecté depuis le 6 octobre 1943.



Le nez d'un Spitfire LF IX du 602 Sqn au début du débarquement en Normandie. Les canons d'ails ont été peints en blanc.

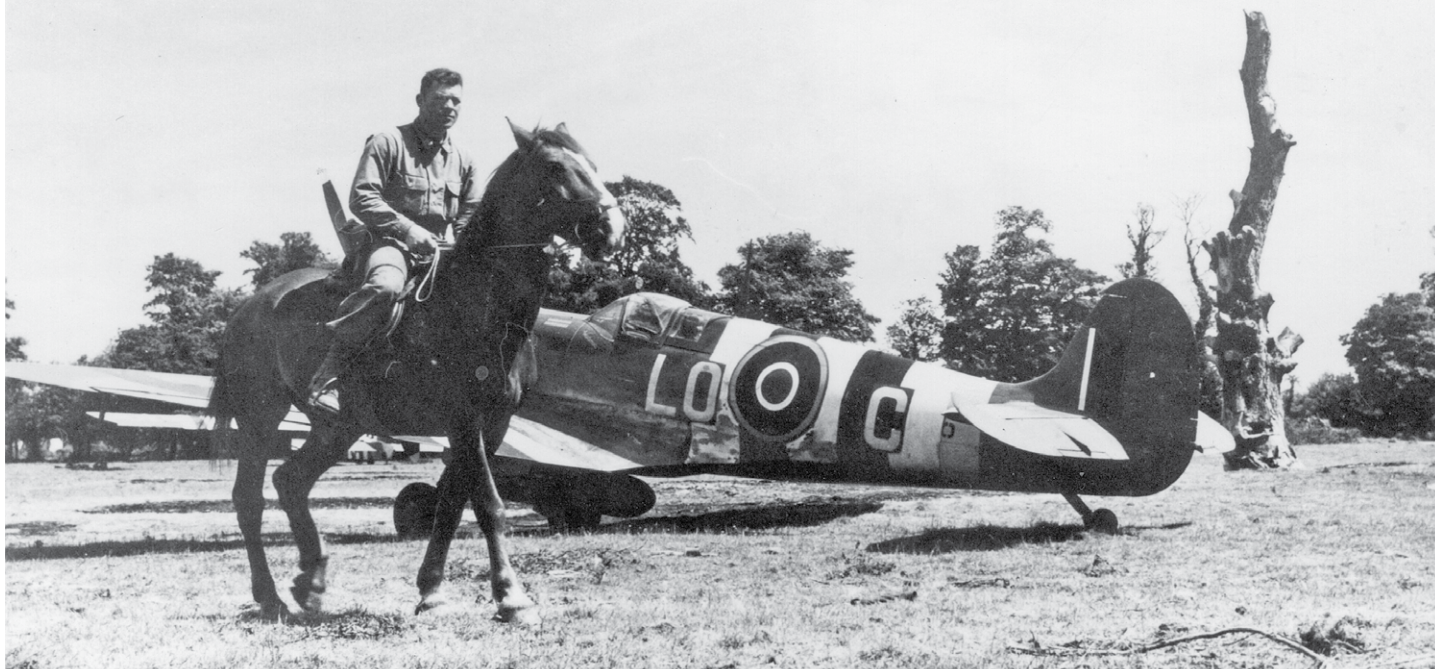
(coll. Chris Thomas)

LE DÉBARQUEMENT EN NORMANDIE

Le 6 juin, « Cloclo » ne peut donc participer qu'à la dernière patrouille du jour, effectuée entre 21h30 et 23h10 au-dessus de Carantan, Isigny, Valognes et Saint-Lô. Il note dans son carnet : *Les Américains se font sonner à Bayeux. Des LTC et des tanks brûlent sur les plages*. Il multiplie les sorties dans les jours suivants, toujours en couverture des plages du débarquement sauf dans la soirée du 8, lorsqu'il écrit : *Je pars seul à la recherche de 12 Stirlings paumés dans les environs du Havre, les retrouve et les ramène à Ford*. Les malheureux quadrimoteurs, chargés de larguer du ravitaillement vers Caen, s'étaient perdus dans les nuages ! Privés d'adversaires car les premiers

Supermarine Spitfire LF IX « LO-D » (MH526) du P/O Pierre Clostermann, No 602 Sqn, Ford 6 juin 1944.
Affecté au 602^e en octobre 1943, cet avion ne quittera l'escadron qu'un an plus tard. Il sera livré à l'Italie en juin 1947.





Le Spitfire LF IX MJ276 « LO-C » posé en urgence par le F/O G.L. Robinson le 15 juin 1944 sur l'ALG A.6 de La Londe, un terrain avancé construit par les Américains au nord-est de Sainte-Mère-Église. Au premier plan à cheval, le Lt Herbert J. Moore de la 9th Air Force. L'avion arbore 24 missions de bombardement peintes devant le pare-brise. (USNA)

[25] Sans doute le Bf 109 G-6 W.Nr. 163609 « 3 jaune » du *Stab JG 3* (Ofhr. Alfred Rossmeißl parachuté blessé) tombé aux Andelys, 31 km au nord-est d'Évreux.

[26] Bf 109 G-6 W.Nr. 412681 « 2 blanc » de la 1./JG 27 (pilote Lt. Siegfried Günther tué) tombé dans le secteur de Caen.

Un Bf 109 G abattu par un chasseur allié en juin 1944. (USNA)

jours du débarquement n'entraînent qu'une faible réaction de la Luftwaffe, Pierre et Jacques décident le 15 juin d'aller mitrailler l'aérodrome de Saint-André de l'Eure, à une trentaine de kilomètres au sud-est de Paris. « Max » Sutherland accepte de leur laisser carte blanche, même si ce n'est pas très réglementaire... Partis à 10h57 selon leur rapport de combat, les deux hommes surgissent au-dessus du terrain grouillant d'appareils à 11h40. Un Bf 109 est justement en train de se poser, que Clostermann abat aussitôt au sud de la piste principale [25]. De son côté Remlinger détruit deux He 111 au sol, dont un « probable », malgré une *Flak* désormais déchaînée. Ce sont les premières revendications du No 602 Sqn depuis le Jour-J ! Les autorités vont fermer les yeux sur cette incartade qui leur apporte la confirmation que les Allemands font bien parvenir des renforts sur le « front d'invasion ».

Pierre peut enfin fouler le sol français dans la soirée, lorsqu'il se pose avec le NH345 sur le terrain avancé de Bazenville (ALG B.2). Il regrette vite d'avoir pour l'occasion mis son uniforme de sortie tant la piste dégage de poussière et passe la nuit à la belle étoile, inconfortablement salué par les bombes allemandes dont l'une le rate de peu... Heureusement, car le ca-

mion sous lequel il s'était réfugié était chargé d'obus de 20 mm ! Le lendemain matin, c'est la panique générale quand une quinzaine de Fw 190 et de Bf 109 passent au-dessus du terrain, sans pouvoir être rattrapés malgré le décollage en urgence de tous les appareils disponibles. De retour à Ford dans la journée, il prend pour la première fois les commandes du MJ586 « LO-D » qui va devenir jusqu'à la fin de son tour d'opérations son nouveau Spitfire personnel. Le 17, c'est avec lui qu'il effectue une ultime sortie de bombardement en piqué à l'est de Fruges, dans le Pas-de-Calais. Le débarquement ayant pleinement réussi, les missions commencent à se diversifier et une de ses deux sorties du 18 juin consiste à escorter 54 bombardiers Mitchell de la RAF qui vont attaquer un dépôt de munitions au nord-ouest de Le Bourg.

Le 24 juin, « Cloclo » se pose de nouveau en France (sur l'ALG B.9 de Lantheuil) à l'issue de sa patrouille. Le 25 à l'aube, tandis qu'on ravitaille son appareil pour la première sortie, il a la satisfaction de voir un Spitfire norvégien descendre un « 109 » à proximité du terrain... Son vainqueur est le W/ Cdr George Keefer, commandant du No 126 *Wing* RCAF. Pierre l'imité dès le 26 au départ de Longues (ALG B.11), le terrain sur lequel vient de s'installer le No 602 Sqn : *Volant comme 1 Bleu, j'ai décollé en alerte vers 11h10. J'ai immédiatement grimpé à travers les nuages (8-10/10^e entre 600 et 2100 m). Immédiatement un Me 109 a fait une passe frontale sur moi. J'ai tiré mais l'ai raté. Je suis parti patrouiller au nord de Caen. J'ai vu 4 Me 109 sous moi à travers un trou dans les nuages. J'ai tiré sur celui de gauche, ouvrant le feu avec une déflexion de 15° et me rapprochant rapidement. À la seconde rafale mes coups ont porté sur l'aile gauche, avec pour effet que le canon sous l'aile est tombé. L'a/e (avion ennemi, NdA) a grimpé sec dans un nuage en lâchant une épaisse fumée noire. Je l'ai suivi, tirant sur les vagues contours de l'appareil ennemi. L'a/e est subitement passé sur le dos (à 1000 m dans les nuages) et a piqué en perdant des pièces [26].*

Le contrôleur aérien l'envoie ensuite au sud de Cabourg où se rassemble une forte formation enne-





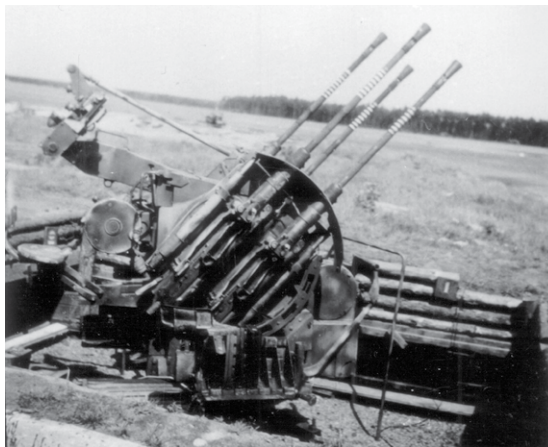
mie : *À peine arrivé au-dessus de Caen-Carpique, j'ai été engagé par 4 Focke Wulf 190 dont le chef de patrouille m'a attaqué en chandelle par en dessous. J'ai fait face, ouvrant le feu à 800 mètres d'une rafale continue jusqu'à ce que la portée soit réduite à 40 mètres. Une série d'explosions s'est produite sur le bord d'attaque de l'aile gauche du FW. Le capot du moteur s'est détaché, fracassant le gouvernail de direction. L'a/e est entré en vrille et malgré les efforts apparents du pilote s'est écrasé près du hangar sud-ouest de l'aérodrome. J'ai réussi à me débarrasser des trois autres. Si son Bf 109 demeurera « probable », le Fw 190 va lui être rapidement confirmé comme sa cinquième victoire aérienne. Pierre Clostermann fait désormais partie du clan très fermé des « as » et il ne va pas s'arrêter en si bon chemin puisqu'à partir de cette date, son*

« Le capot du moteur du FW s'est détaché, fracassant le gouvernail de direction »

nom sera celui qui reviendra le plus souvent dans l'ORB du No 602 Squadron au chapitre des avions abattus...

Le 28 juin, « Cloclo » réalise sur le MJ586 deux missions dont il mélange un peu les détails dans son logbook... Lors de la première, une reconnaissance armée entre Caen et Falaise entre 11h30 et 12h25, il mitraille trois camions de la Wehrmacht, une magnifique voiture d'état-major dont les officiers s'éparpillent dans un fossé et enfin un QG allemand bien camouflé dans les arbres. Lors de la seconde, une reconnaissance armée dans le secteur Argentan – Bernay entre 18h50 et 19h50, il mitraille encore deux camions puis attaque trois Fw 190. Il *en accroche un en particulier, l'assassine mais il se file dans les nuages.* Cet appareil qui n'est

À gauche : un sport que Clostermann et ses camarades du No 602 Sqn vont beaucoup pratiquer en Normandie, le mitraillage des véhicules de la Wehrmacht. (USNA)



Ci-contre : l'ennemi mortel des avions alliés lors des attaques au sol, la terrible et omniprésente Flak. Ce montage quadruple de 20 mm (2 cm Flak Vierling 38) capturé en Normandie a revendiqué huit appareils alliés.

Missions journalières à Longues-sur-Mer (ALG B.11), un terrain avancé occupé par le No 602 Sqn du 25 juin au 12 août 1944. Pour damer la piste, une jeep tire un rouleau agricole alourdi par deux bombes de 227 kg. Au volant le F/O Dudley Osbourne, contrôleur aérien, accompagné des P/O J.W. Scott au premier plan et C.A. Rice à droite, deux pilotes australiens du No 453 Sqn. Le Spitfire LF IX « LO-D » à gauche est le MJ586 de Clostermann, le « LO-B » chargé d'une bombe qui décolle au fond à droite étant le MK624 sur lequel Pierre a volé à quatre reprises au mois de mai précédent. On notera que la « tour de contrôle » improvisée n'est autre qu'une guérite de sentinelle repeinte ! (IWM)





Les Spitfire LF IX du No 602 Sqn décollant de Longues dans un nuage de poussière.
(coll. Chris Thomas)

pas mentionné dans l'ORB du No 602 Sqn lui sera crédité « probable » ; il s'agit peut-être du Fw 190 A-7 W.Nr. 340026 « 11 jaune » de la 1./JG 11 (pilote Uffz. Hans Jaeger tué) qui est tombé à Madré ou à Villaines-la-Juhel, au sud-ouest d'Argentan.

Le 29 juin en début de soirée, treize Spitfire LF IX du 602^e partent effectuer une reconnaissance armée dans le secteur de Rouen. Pris à partie par la *Flak*, notre officier s'égaré dans les nuages à bord de son « LO-D ». Émergeant seul du coton, il repère un groupe de huit Fw 190 qu'il prend tout d'abord pour des appareils alliés. S'apercevant de

son erreur, il replonge dans la couverture nuageuse pendant cinq minutes puis pique pour rentrer à sa base. Trois minutes plus tard, il aperçoit un avion volant au ras du sol en direction du Sud-Est le long d'une route. Lorsqu'il s'en rapproche, il constate qu'il s'agit d'un Fw 190 gris clair, à croix noires et portant une barre rouge sur la queue. Il lui tire plein arrière une courte rafale entre 270 et 90 m, à la suite de quoi le monoplace effectue un atterrissage forcé au nord de Rouen et prend feu. C'est sa sixième victoire aérienne ! Constatant que sa cinématrice n'a pas fonctionné, l'as refait un passage sur l'épave secouée d'explosions, au cours duquel il prend dix

« Ken » Charney et « Cloclo » se serrent la main pour la presse après leur combat victorieux du 2 juillet 1944, au cours duquel le premier nommé a remporté sa 5^e victoire confirmée.



secondes de film. Il constate que *Les habitants d'un petit village à côté sont fous de joie, lançant leurs chapeaux en l'air etc...* Égaré et à court de carburant, il rentre ensuite sur le cap que lui fournit le contrôleur aérien, tirant au passage sur un camion.

Le 30, rebelote lors d'une reconnaissance armée au sud des lignes entre Briouze et Saint-Lô, toujours sur le MJ586 « LO-D ». Alors qu'il mitraille des camions-citernes avec le P/O McConachie, le contrôle signale des avions allemands dans le secteur ; il grimpe aussitôt à travers les nuages, lâchant McConachie qui ne peut le suivre. À sa sortie Pierre voit surgir un Messerschmitt Bf 109 G qui s'apprête à faire un mauvais sort à deux Spitfire à sa gauche. Il attaque immédiatement : *Je lui décoche trois rafales de canon, toutes au but. Au moment où je vais lui donner le coup de grâce un autre 109 me tombe sur le dos et me crève une canalisation d'huile. Je réussis à échapper et ramène mon avion couvert d'huile.* L'appareil lui sera crédité « probably destroyed ». L'ORB du 602^e, notant qu'il se trouve certainement sur son terrain de chasse favori, ajoute *l'escadron est fier de le compter parmi nous.*

Mais le jour de gloire du No 602 Squadron et de « Cloclo » est encore à venir. Le 2 juillet 1944, trois missions effectuées dans l'après-midi vont amener les pilotes de l'escadron à revendiquer douze appareils ennemis ! Clostermann décolle à 15h42 sur le MJ305 « LO-K » avec six camarades, comme ailier du *Flight Lieutenant* Kenneth Charney ; le dispositif est intercepté à 16h03 par une importante formation de Fw 190 juste au sud de Cabourg. Au cours de la mêlée qui s'ensuit, il parvient à toucher cinq de ses adversaires dont un lui est homologué « sûr » et les quatre autres « endommagés » [27]. Voici son rapport de combat : *J'ai décollé en alerte comme 2 Rouge. Après quelques minutes de vol vers l'Est j'ai vu à 9 heures au-dessus de nous une masse d'une quarantaine de FW 190 qui ont largué leurs*



Pierre donne à manger à des oies normandes pour les photographes du *Daily Mail*...

réservoirs supplémentaires et on piqué pour nous attaquer. 1 Rouge et moi avons viré vers eux et j'ai touché de face l'un d'eux. Puis j'ai suivi mon N° 1 attaquant un FW 190 qu'il a descendu. À ce moment-là un autre a attaqué mon N° 1 en se plaçant entre lui et moi. J'ai ouvert le feu à 230 m derrière le boche qui piquait, avec environ 10 degrés de déflexion, d'une rafale d'une seconde et demie. L'a/e a été touché à l'emplanture de l'aile droite qui s'est repliée sur le fuselage. J'ai ensuite tiré à la volée sur divers 190, notant des coups au but sur trois autres dont l'un a perdu sa verrière. La plupart de ces coups ont pu être placés au moment où les 190 redres-

[27] Le 20 août 1944, le No 83 Group dont dépend le No 602 Sqn requalifiera deux des Fw 190 endommagés, l'un (celui qui a perdu sa verrière en vol) comme « détruit » et l'autre comme « probablement détruit ». Cette double confirmation figure dans le carnet de vol de l'as.



Le S/Ldr Ronald Sutherland photographie le meilleur de ses pilotes dans son MJ586 début juillet 1944. L'as revendique à cette époque 17 appareils (7 sûrs, 3 probables et 7 endommagés) dont 2 seront requalifiés le 20 août suivant.

Joli profil du MJ586 « LO-D » en juillet 1944. Le chasseur sera généralement piloté par le F/O Bruce Oliver après le retrait des opérations de Clostermann.
(coll. Chris Thomas)



En bas à droite : dans l'habitacle d'un Spitfire LF IX en Normandie, « Cloclo » qui porte ici son uniforme français apparaît les traits marqués.

Gros plan sur le tableau de chasse de Pierre Clostermann qui détaille l'ensemble de ses revendications, moins celle du 16 octobre 1943 qui ne lui a pas été homologuée.
(coll. Chris Thomas)



saient brusquement pour éviter le sol. Mon canon gauche s'est enrayé et je suis rentré à la base sous les nuages. J'ai vu deux appareils brûlant au sol 8 à 16 km au sud de Cabourg, pas très loin du canal de l'Orne. Ma cinématrice fonctionnant, j'ai pris 5 secondes de film. PS. Des observateurs au sol ont vu deux avions s'écraser lors du combat.

Les vols ininterrompus depuis un mois l'ont pourtant usé, aussi bien nerveusement que physiquement. Le lendemain, son tour terminé, il est retiré des opérations... Après avoir perdu huit kilos, il est au bord de l'épuisement et ce retrait arrive à point nommé : *Cela me fait peine de quitter mon escadrille, surtout maintenant, mais je suis arrivé à ce*

stade de dépression nerveuse où l'on n'a plus peur de rien, où l'on n'a plus conscience du danger. C'est aussi le moment où les réflexes n'existent plus, où l'on pilote mécaniquement dans une sorte de béatitude artificielle produite par la benzédrine [28] et la fatigue... C'est la recette pour se faire tuer. En tenant compte du fait que l'as a oublié de noter dans son logbook deux patrouilles les 29 juin et 2 juillet 1944 – ce qui en dit long sur son état –, Pierre a accompli lors de son tour d'opérations 158 sorties offensives dont 3 de nuit consistant pour moitié en escortes de bombardiers ; le reste se répartissant en *Sweeps*, bombardements en piqué, reconnaissances armées, reconnaissances météo, chasses libres et *Rangers*. Il a aussi effectué 25 sorties défensives dont 2 de





Supermarine Spitfire LF IX « LO-D » (MJ586) du P/O Pierre Clostermann, No 602 Sqn, Longues-sur-Mer (ALG B.11) 2 juillet 1944.
Arrivé à l'escadron le 15 juin 1944, cet avion sera transféré le 16 août suivant à l'état-major du 127^e Wing.



nuit consistant en décollages sur alerte, accumulant au total 310 heures et 20 minutes de vols de guerre.

Tandis qu'il patiente en attendant le bateau qui va le reconduire en Grande-Bretagne pour y poursuivre un repos bien mérité, Ronald Sutherland qui s'est blessé en jeep à l'issue d'un repas normand un peu trop bien arrosé avec les trois Français de l'escadron est temporairement remplacé par le *Squadron Leader* Johannes Le Roux, un sud-africain enragé qui revendiquera huit chasseurs allemands du 15 au

31 juillet avant de disparaître dans la Manche le 29 août. Jacques Remlinger, quant à lui, termine son propre tour d'opérations dans un tourbillon d'attaques au sol, sa grande spécialité.

Le 7 juillet 1944 le *Marshal* Charles Portal, commandant de la Royal Air Force, vient rendre visite aux unités basées à Bazenville en compagnie du ministre de l'Air britannique *Sir* Archibald Sinclair. Ce dernier remet à l'aspirant Pierre Clostermann la *Distinguished Flying Cross* qui lui a été décernée pour avoir détruit « au moins 11 avions ennemis » – on notera au passage que pour la RAF, seuls les avions endommagés sont considérés comme douteux... Dans la soirée, « Cloclo » qui a enfin reçu son *return ticket* embarque en compagnie du F/Lt Frank Wooley à bord de la barge de transport de tanks LCT 322 pour traverser la Manche ; les deux hommes seront suivis au début du mois d'août par Jacques qui aura eu l'occasion d'ajouter à son palmarès, le 16 juillet, un Fw 190 endommagé en combat aérien au nord-ouest de Bayeux.

[28] La Benzédrine, largement utilisée par les deux camps durant la Seconde Guerre mondiale, est une amphétamine destinée à éviter l'endormissement. Si elle accroît les capacités physiques et psychiques, elle provoque aussi une augmentation de la confiance en soi, une excitation générale, une anorexie et un état dépressif à court terme. Ses effets sur la santé étant désastreux à moyen et long terme, elle sera interdite en 1959.



Les « enfants terribles » de la RAF devant un Spitfire à Longues-sur-Mer en juillet 1944.



Le 7 juillet 1944 à Bazenville, à l'occasion d'une inspection du No 602 Sqn par des autorités supérieures, « Cloclo » est décoré de la DFC par *Sir* Archibald Sinclair, le ministre de l'Air britannique. Derrière eux, le F/Lt Charney surveille du coin de l'œil un Fw 190 qui passe en rase-mottes sur le terrain voisin !

Deux des Spitfire LF V de la *Central Gunnery School* de Catfoss où Clostermann effectue un stage en août 1944. Au premier plan le « D-P », à droite le « D-A ».

(coll. Chris Thomas)



SÉJOUR À L'ARRIÈRE

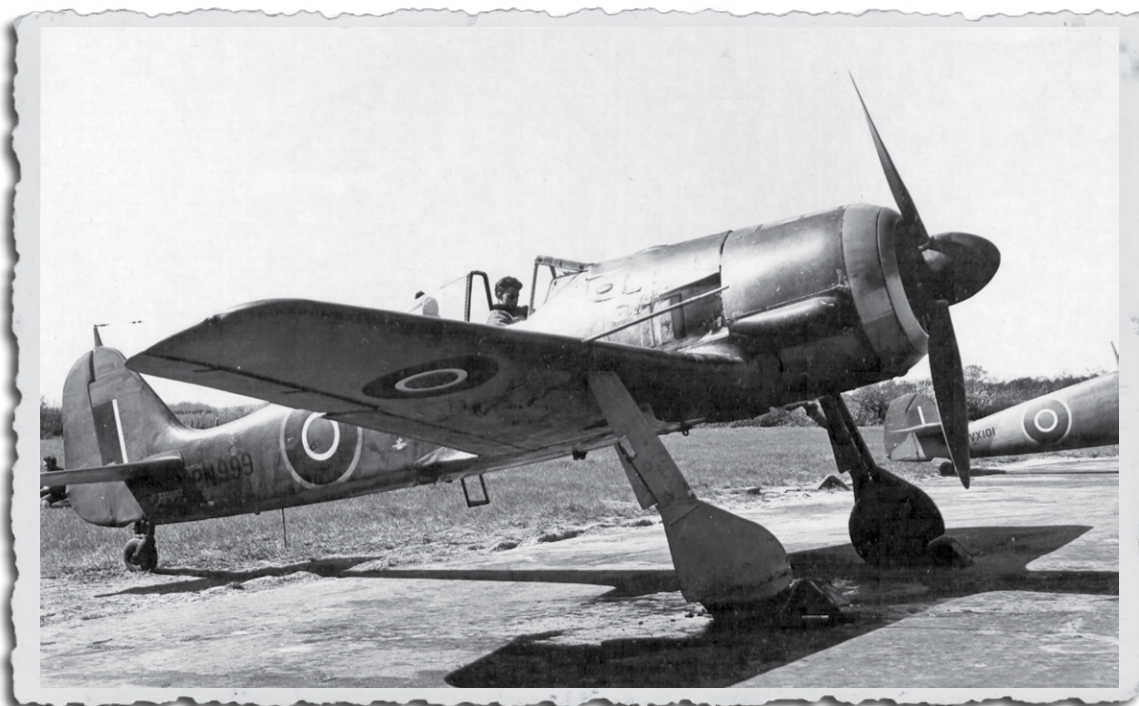
Durant sa permission Pierre effectue quand même, à partir du 12 juillet, dix nouvelles séances d'entraînement – 6 heures – sur simulateur de vol à la No 5(P) AFU. Il est ensuite envoyé à la *Central Gunnery School* de Catfoss, l'école supérieure de tir de la RAF basée sur la côte orientale du Royaume-Uni, où il réalise son premier vol le 5 août. Après treize séances d'entraînement diverses, pour la plupart sur de vieux Spitfire, il inscrit à l'issue d'un exercice de tir aérien le 12 août : *107 buts sur 350 balles tirées*, un résultat plutôt honorable... Un court aller-retour en Fieseler Storch pour la France (à Chartres) le 13, et le 15 il peut enfin tester pendant 40 minutes le dernier-né de chez Supermarine : le Spitfire Mk XIV à moteur Rolls-Royce Griffon de 2050 ch et hélice à cinq pales. Son commentaire est simple mais élogieux : *Avion génial* (« terrific A/C »).

Le lendemain, nouveau vol sur un Spit XIV de l'*Air Fighting Development Unit* [29] précédé d'une prise en mains de son adversaire de toujours, un Focke-Wulf Fw 190 A capturé dont il remarque le *merveilleux contrôle latéral*. Une sortie sur Spitfire Mk XII, la première variante à avoir été équipée d'un Griffon, est perturbée le 17 par des problèmes de moteur. Le 20 août, l'as a le plaisir d'apprendre que deux des Fw 190 qu'il a endommagés le 2 juillet précédent ont été requalifiés par les services d'homologation, portant son score à 8 victoires sûres et 4 probables. Ce n'est que le 22 qu'il reprend l'air, cette fois pour tester pendant 35 minutes un Messerschmitt Bf 109 qui ne l'impressionne pas du tout (*pas fameux*, note-t-il dans son carnet). Une dernière séance d'acrobaties le 23 août, sur le Spitfire LF IX « B 25 », clôt son séjour à Catfoss. Il y a effectué vingt vols totalisant 15 h 25 min. Même s'il ne va désormais plus voler pendant cinq mois, Pierre continuera à « se faire la

[29] En abrégé AFDU, une unité dédiée au développement des tactiques de combat et aux tests des appareils ennemis.

Le Focke-Wulf testé par « Cloco » à la CGS le 16 août 1944 est sans doute ce Fw 190 A-5/U8 serial PN999 du No 1426 *Flight*, l'unité chargée de présenter les avions ennemis aux pilotes alliés. Il s'agit du W.Nr. 2596, ex « 6 blanc » de la 1./SKG 10 posé par l'Uffz. Werner Öhne à Manston le 20 juin 1943.

(coll. Christophe Cony)





main » en accomplissant du 27 août au 29 octobre 1944 treize séances d'entraînement sur *Link Trainer* à la No 53 OTU de Kirton-in-Lindsey ; au total 17 h 5 min consacrées essentiellement aux procédures radio et à la navigation.

Promu sous-lieutenant, il est affecté à l'état-major des forces aériennes françaises en Grande-Bretagne à la mi-septembre 1944. Son expérience de journaliste l'amène à rejoindre la rédaction du Bulletin des FAFL, installée à Londres, au sein de laquelle il retrouve des hommes comme Raymond Tournier, l'illustrateur Louis Masquelier et l'écrivain Romain Gary, tous anciens du groupe de bombardement « Lorraine ». *Notre rôle consistait à transformer pour la consommation de la presse parisienne et américaine, et sans trop énerver la censure britannique, les maigres communiqués de la RAF en hymnes triomphants célébrant l'héroïsme des pilotes français à l'occasion d'un fait d'armes de nos escadrons de chasse.* C'est dans le cadre du Bulletin n° 11 qu'il publie sous les pseudonymes transparents de « Pierre Henri » et « P.H.C. », en novembre 1944, les deux premiers extraits de ce qui deviendra son fameux best-seller « Le Grand Cirque » ainsi qu'un article intitulé « La vérité sur le Focke-Wulf 190 » qu'il termine en ces termes avisés : *En conclusion, le FW-190 est un chasseur rapide, bien armé et maniable qui cependant exige un haut standard de pilotage pour rendre de bons résultats... Pour la Luftwaffe, ce n'est plus un problème de matériel qui se pose, mais un problème de personnel.* Si son travail est évidemment de tout repos, Pierre reconnaît qu'il a hâte de retrouver la saine et



Affecté à la rédaction du Bulletin des forces aériennes françaises en Grande-Bretagne en septembre 1944, le S/Lt Clostermann fait admirer son uniforme de fantaisie à son camarade le Lt Tournier ainsi qu'à quelques jeunes « groupes » du QG des FAFL... Ses bottes lacées « à la Guynemer » et ses culottes de cheval plairont nettement moins au général de Gaulle quand il tombera dessus !



franche ambiance de l'escadrille ; celle *de l'état-major ne me convient pas précisément, et les trois mois que j'y ai passés au service de presse (...) ont été pénibles.* C'est de l'action qu'il lui faut !



Sur les conseils de Jacques, en poste depuis septembre au QG du *Fighter Command* à Stanmore, il obtient en décembre 1944 une entrevue avec le W/Cdr Peter Wickham, patron des affectations au *Fighter Command*, qui lui promet son appui pour retourner en opérations au sein du No 122 Wing de la 2nd *Tactical Air Force*, une escadre d'élite équipée des nouveaux « super-chasseurs » Hawker Tempest. Malgré une demande officielle transmise par la RAF au ministère de l'Air français,

celui-ci refuse le transfert de Clostermann que le général de Gaulle tient à conserver en vie comme un certain nombre d'autres héros des FAFL. Mais « Cloclo » est tenace : il arrive en janvier 1945 à arracher un accord de principe au général Martial Valin et rejoint aussitôt les rangs de la RAF. Jacques Remlinger, moins chanceux, demeure sous le commandement de l'armée de l'Air ; il devra attendre trois mois de plus pour rejoindre le No 340 Sqn « Île de France » le 14 avril 1945...

LE RETOUR SUR TEMPEST

Début février 1945, Clostermann vient donc se convertir à la No 55 OTU d'Aston Down (dans le Gloucestershire) au pilotage d'un chasseur à moteur Sabre, en l'occurrence celui du Hawker Typhoon, le prédécesseur du Tempest. Manier cet appareil à la fois lourd, puissant et instable n'a rien de commun avec la conduite presque instinctive d'un Spitfire... Malgré les conseils avisés de l'instructeur Tom McGovern, un as du « Tiffy », son premier vol le 9 février lui cause quelques sueurs froides ! Tout se termine cependant bien et il peut noter dans son carnet de vol : *Gros veau, mais franc à l'atterrissage.* Le lendemain, à l'issue d'une séance d'acrobaties au cours de laquelle il a effectué un simulacre de

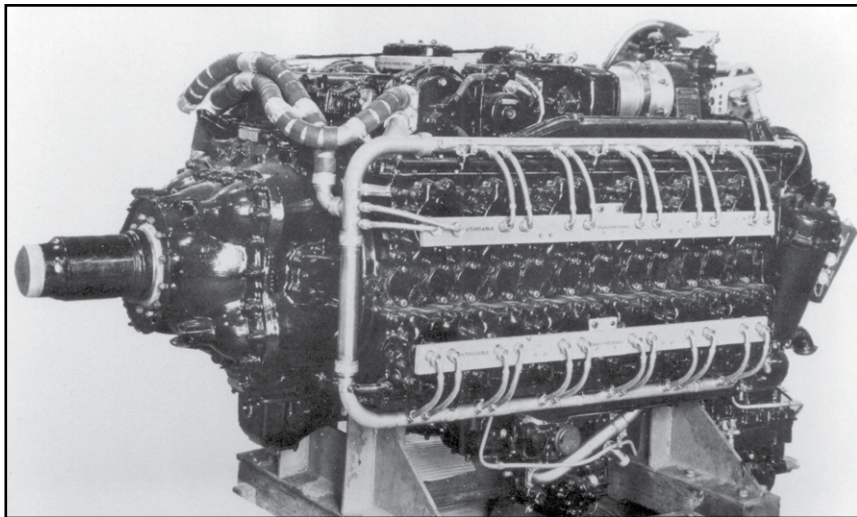
Pierre Clostermann (au dernier rang, quatrième en partant de la gauche) photographié en février 1945 lors de son passage à la No 55 OTU d'Aston Down. Le P/O A. H. Warming est troisième à ses côtés. (ww2images.com)

Alors que la 2^e DB vient juste de libérer Strasbourg, Clostermann et Remlinger, accompagnés d'un aumônier fin novembre 1944 pour le match de rugby Angleterre – Pays de Galles qui aura lieu le 25. Pierre vient de se casser le nez contre un lampadaire durant une alerte aérienne et Jacques qui s'est de nouveau laissé pousser la moustache arbore un beau coquard reçu en jouant au football...

Couverture du 11^e Bulletin des FAFL en Grande-Bretagne, paru en novembre 1944, dans lequel « Cloclo » publie les premiers extraits du « Grand Cirque ». (coll. Christophe Cony)



L'homme qui a converti Clostermann au pilotage des chasseurs à moteur Sabre : Tom McGovern, alias « Black Mac » ou par dérision « Immaculate Mac » en raison de son teint basané... Avant de devenir instructeur à la No 55 OTU, ce pilote australien a accompli un tour d'opérations sur Typhoon aux No 195 et 181 Sqn. Il en entamera un second peu après « Cloclo », comme *Flight Commander* au No 247 Sqn sur Typhoon, mais sera abattu par la *Flak* et fait prisonnier dès sa deuxième sortie le 19 mars 1945. (coll. Chris Thomas)



Le monstrueux moteur Napier Sabre, un engin de 24 cylindres en H sans soupapes qui dévore de l'essence à 130 d'octane et développe pas moins de 2420 ch dans la version IIB équipant les Tempest Mk V en 1945... Équipé d'un compresseur à un seul étage, il s'essouffle cependant assez vite en altitude et ne fournit plus « que » 2050 ch à 4200 m. En comparaison, le Packard-Merlin V-1650-7 (Merlin 68) à compresseur à deux étages du fameux P-51D Mustang développe 1720 ch à 1900 m et 1695 ch à 5900 m.

[30] Clostermann a successivement volé à la No 55 OTU sur les Typhoon codés L, N, B, Z et Y.

Les deux premiers Tempest sur lesquels Pierre Clostermann a volé en février 1945 : le EJ760 « 7S-H » (au second plan) et le NV918 « 7S-F ». Il effectuera au total cinq vols, soit 5 h 20 min, à la No 83 GSU de Dunsfold. (coll. Chris Thomas)

combat aérien et du vol en rase-mottes, il s'étonne lui-même en constatant que *les Typhoon peuvent tourner* (« Typhoons can turn !! »). Deux sorties en formation les 13 et 14 février clôturent son séjour [30]. Au bout de 4 h 30 min de vol, il est prêt à l'étape suivante : le Hawker Tempest...

Pierre passe alors à la No 83 *Group Support Unit*, un « pool » de pilotes et d'avions prêts à remplacer au pied levé les pertes des unités dépendantes du 83^e *Group*. C'est sur la base de Dunsfold, dans le Surrey, qu'il effectue ses deux premiers vols sur Tempest Mk V le 21 février 1945, à bord des EJ760 « 7S-H » et EJ689 « 7S-L ». Le chasseur lui plaît d'entrée comme le montre son seul commentaire : *Avion au poil*. Deux nouvelles sorties d'entraînement

Fiche technique : Tempest Mk V (février 1945)

Type. Monoplace de chasse de supériorité aérienne à basse et moyenne altitude.

Moteur. Un Napier Sabre IIB de 24 cylindres en H sans soupapes.

Puissance maximale. 2420 ch à 3850 tr/min au niveau de la mer et 2050 ch à 3850 tr/min à 4200 m.

Dimensions. Envergure 12,50 m. Longueur 10,22 m. Hauteur 4,27 m au sol et 4,90 m en ligne de vol. Surface alaire 28,06 m².

Masses. À vide 4088 kg. En charge normale 4850 kg. En charge maximale 5220 kg.

Performances. Vitesses maximale au régime normal : 660 km/h à 1370 m et 700 km/h à 5800 m. Vitesse de croisière maximum : 627 km/h à 6100 m. Vitesse de croisière économique : 459 km/h à 6100 m. Vitesse ascensionnelle au poids en charge maximum : 6100 m en 7 min 30 s. Plafond pratique : 11 280 m. Autonomie en croisière économique : 1094 km (maximum 1947 km avec deux réservoirs externes de 204 litres chacun).

Armement. 4 canons Hispano Mk V de 20 mm normalement approvisionnés à 150 coups par arme.

sur le EJ689 le 25 février (tirs air-sol et vols sur la campagne à basse altitude) sont suivies le lendemain d'une dernière, sur le NV918 « 7S-F », pour s'entraîner à la lecture de carte. Ces appareils que l'on désigne parfois comme des *Series 2* correspondent en fait aux trois derniers lots de production portant des *serials* en EJ, NV et SN ; ils diffèrent des *Series 1* – en fait des avions du premier lot portant des *serials* en JN – par leur moteur Napier Sabre IIB légèrement plus puissant, leurs canons Hispano Mk V à tubes courts, leur structure de fuselage arrière renforcée, leurs nouveaux ailerons et la possibilité d'emporter deux réservoirs supplémentaires largables de 45 gallons chacun, soit 204 litres. Malgré un poids en charge de presque cinq tonnes, les performances à basse et moyenne altitude du Tempest Mk V sont





Hawker Tempest Mk V « 7S-H » (EJ760) de la No 83 Group Support Unit, Dunsfold février 1945.
Livré à la No 83 GSU le 29 septembre 1944, cet appareil sera transféré en août 1945 à la No 5 School of Technical Training comme cellule d'instruction 5703M.

stupéfiantes puisqu'il atteint 700 km/h à 5800 m ! À titre d'exemple, les P-51D Mustang et Spitfire Mk XIV volent à peine 670 km/h à cette hauteur car ses célèbres rivaux ont tous deux été optimisés pour la haute altitude...

UN PASSAGE TRÈS BREF AU NO 274 SQN

Le 28 février 1945, le jour même de ses 24 ans, « Cloclo » rejoint enfin le 122^e Wing sur la base de Volkel en Hollande. Cette escadre dépendant du No 83 Group comprend cinq Squadrons de Tempest Mk V (No 3, 56, 80, 274 et 486) plus un de Spitfire Mk XIV, le No 41 qui la quittera dès le 7 mars. Le commandant administratif du Wing est le Group Captain Patrick G. Jameson, que seconde en tant qu'officier volant le Wing Commander Richard E.P. Brooker titulaire de 7 victoires aériennes sûres et 2 probables. « L'as des as » du 122^e Wing est le S/Ldr David Fairbanks, surnommé « la terreur du Rhin », un pilote américain qui commande le No 274 Sqn et

compte à l'époque 12 victoires sûres plus 2 au sol sur Tempest. Mais il est abattu et capturé le jour même de l'arrivée de Clostermann ! Son successeur va être le commandant du « B » Flight, l'as « Jesse » Hibbert (5 victoires) qui accueille avec plaisir le renfort que constitue Pierre – *a Frenchman of considerable experience* selon l'ORB du 274^e –, affecté le 1^{er} mars au « B » Flight en tant que Flight Lieutenant (capitaine) surnuméraire. Il y arrive sept jours seulement après un autre pilote français, le F/Lt Régis Deleuze [31], tué par la Flak le 25 février à sa première mission... Un troisième et dernier Français les avait précédés sur Tempest au No 274 Sqn : le commandant Jean Vaissier, hélas grièvement blessé au décollage le 8 décembre 1944.

Le 2 mars, « Cloclo » effectue une reconnaissance de secteur en compagnie du F/Lt D.M. Nicholls, puis il participe à sa première sortie sur l'Allemagne : un grand Sweep sur le secteur Rheine – Osnabrück à bord de l'avion de son Squadron Leader, le NV722 codé JJ-M. Les 24 Tempest des No 3, 80 et 274 Sqn rentrent bredouilles, Pierre ayant été le seul à aper-



Le F/Lt Pierre Clostermann à son arrivée au No 274 Sqn en mars 1945.
(R.V. Denis via Chris Thomas)

[31] Deleuze avait abattu 8 V1 au cours du second semestre 1944.

Une autre vue du Tempest « 7S-H » à Dunsfold. Pour l'anecdote, c'est sur cet aérodrome que sont toujours tournés la plupart des essais automobiles de la célèbre série télévisée « Top Gear »...
(coll. Chris Thomas)



Monture habituelle du S/Ldr Hibert, le Tempest Mk V NV722 « JJ-M » sera piloté à deux reprises par Clostermann, en particulier lors de sa première sortie sur l'Allemagne le 2 mars 1945. (coll. Chris Thomas)

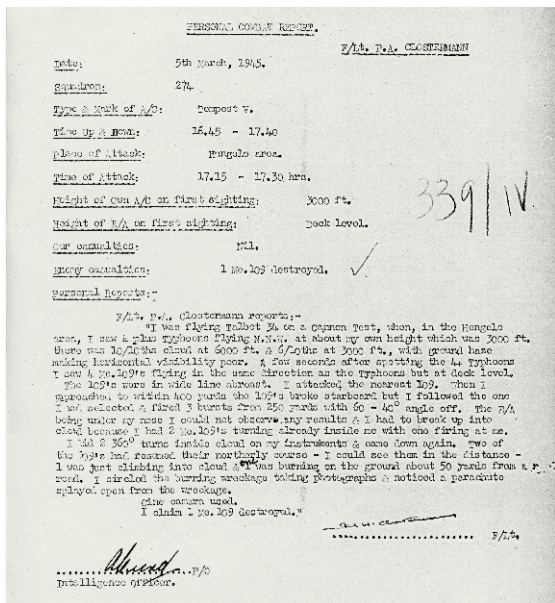


[32] Cette victoire probable lui sera confirmée deux mois plus tard, le 24 mai 1945.

Rapport de combat de la première victoire de Clostermann sur Tempest, qu'il remporte le 5 mars 1945 en désobéissant aux ordres donnés... (PRO via Chris Thomas)

cevoir trois Bf 109 qui se sont très vite échappés dans les nuages. L'ORB du No 274 Squadron résume l'opinion générale : *le Boche sait bien ce qui est bon pour lui, et ces sorties en masse ne semblent pas être propices au moindre incident.* Trois jours après,

il s'envole seul à bord du Tempest « JJ-W » (EJ893) pour tester ses armes dans la région de Nordhorn. La chance est avec lui puisque malgré le temps couvert, il repère au ras du sol quatre Bf 109 en échelon refusé qui se préparent à faire un mauvais parti aux quatre Typhoon qu'il vient tout juste de croiser. Il a le temps de tirer trois rafales avec 60 à 40° de déflexion sur le plus proche avant que les autres ne réagissent. Il sème ses poursuivants dans les nuages avant de revenir sur les lieux du combat où il aperçoit sa victime en train de brûler, un parachute déployé à proximité de l'épave qu'il photographie à plusieurs reprises pour être certain d'en obtenir l'homologation. Commentant sa victoire, l'ORB du 274 estime « qu'il a dû se perdre » pour tomber sur quatre Bf 109 vers Hengelo, d'autant qu'il est rentré « très embêté » à l'idée que son escapade soit considérée comme irrégulière... L'affaire n'ira pas plus loin pour cette fois.



Un nouveau vol d'essai de ses canons, transformé en « chasse libre » dans la région de Rheine le 6 mars, permet à « Cloclo » qui accompagne le S/Ldr W.J. Hibbert de dénicher malgré la Flak quatre trains et quatre réservoirs de mazout de 170 000 litres chacun ; si les réservoirs sont déjà en flammes, les deux hommes ne s'en prennent pas aux locomotives car

Hawker Tempest Mk V « JJ-M » (NV722) du S/Ldr Walter J. Hibbert, commandant du No 274 Sqn, Volkel (B.80) mars 1945.

Endommagé en avril et passé après réparation au No 486 Sqn, cet appareil recodé SA-Q sera abattu par la Flak le 2 mai 1945.





Les pilotes du No 274 Sqn en mars 1945. Le commandant de l'unité Walter Hibbert tient le blason de l'escadron au premier plan, tandis que « Cloclo » s'appuie nonchalamment sur deux de ses camarades, troisième en partant de la gauche...
(coll. Chris Thomas)

toute attaque au sol a été interdite aux chasseurs du 122^e Wing depuis la perte de « Foob » Fairbanks. Cet ordre daté du 1^{er} mars interdit aussi toute pénétration dans l'espace aérien allemand à des formations inférieures à seize appareils, ce qui fait que les *cannon tests* se multiplient bizarrement depuis lors... Le lendemain, Pierre qui effectue justement un essai d'armement avec le F/O B. Walker entend à la radio le contrôle annonçant que *des Boches se posent à Nordhorn*. Il abandonne aussitôt son équipier pour se précipiter sur place et voir les deux derniers chasseurs allemands rouler au sol à son arrivée, salué par la *Flak* ! À son retour, le *Squadron Leader* lui fait aimablement mais fermement remarquer qu'il commence à prendre un peu trop de liberté avec le déroulé de ses missions.

Après quatre sorties sans résultat, Clostermann qui n'a toujours pas d'avion personnel participe dans l'après-midi du 14 mars à deux *Sweeps* de seize Tempest des No 80 et 274 Sqn sur Hanovre puis sur le secteur Osnabrück – Hamm. Lors du second, entamé à 16h50 sur le « JJ-R » NV660, il fausse compagnie à « Jesse » Hibbert en emmenant avec lui ses alliés pour aller jeter un œil du côté du terrain de Wunstorf, 100 km plus à l'Est, où il espère trouver des « 109 ». Ne dénichant rien sur place, il décide de poursuivre vers le Nord quand soudain, à mi-chemin de Brême, une trentaine de Messerschmitt Bf 109 leur tombent dessus près de l'aérodrome de Hoya ! À l'issue d'une *Grosse bagarre avec (les) chasseurs boches*, il peut inscrire sur son carnet qu'il *en assomme trois* : un confirmé, un « probably destroyed » [32] et un endommagé, ajoutant que malgré le renfort d'autres Tempest *Nous perdons trois types mais le squadron descend 2 D. 2 P. 4 end. – un D. un P. et un E pour moi*.

Cette fois, c'en est trop ! Fou de rage, Hibbert interdit de sortie de groupe « Cloclo » ; et pour être certain que l'attitude irresponsable de ce « chien fou » ne déteigne pas sur les autres pilotes, il fait sup-

primer toute mention du résultat de cette mission dans les ORB du *Squadron* et du *Wing*. Le rapport de combat de Pierre ayant disparu des archives du *Public Records Office* – comme tant d'autres – à la fin des années 80, il est difficile d'en savoir plus sur ces victoires même si « Jesse » Hibbert en personne les a confirmées en contresignant son carnet de vol sur la ligne où elles sont reprises... Le lendemain, Pierre ne participe pas au *Sweep* de l'escadron sur le triangle Münster – Hamelin – Hamm ; il se contente d'effectuer un *cannon test* (un vrai, cette fois !) de 20 min aux abords de Volkel. Le 17 mars, lorsque le No 274 Sqn déménage pour rejoindre à Gilze-Rijen (B.77) le 135^e Wing en manque de Tempest, l'as n'en fait plus partie : un accord a été trouvé avec le commandant du No 56 Sqn, le S/Ldr MacKichan qui accepte de le prendre en surnuméraire dans son « B » *Flight* sous les ordres du F/Lt Francis MacLeod. Mais plus question d'en faire à sa guise ! Du 2 au 15 mars 1945, Pierre Clostermann a accompli onze missions de guerre au sein du 274^e, plus trois essais d'armement dont on a vu à quoi ils lui servaient, pour un total de 16 h 30 min de vol.

AU NO 56 « PUNJAB » SQN

Le 18 mars, aux commandes du Tempest EJ708 « US-W » du F/O William MacLaren, l'as va rendre visite à ses camarades français du No 145 Wing dont les Spitfire LF IX et LF XVI sont basés à Schijndel (B.85), au nord d'Eindhoven. *Belle occasion pour frimer un peu...* écrit-il dans « Le Grand Cirque ». Hélas pour lui, après avoir survolé l'aérodrome en rase-mottes et à pleine vitesse *dans un fracas de jugement dernier*, il oublie de sortir son train à l'atterrissage et n'est sauvé *in extremis* que grâce à l'intervention du capitaine Jacques Andrieux, le commandant du No 341 Sqn présent sur la tour de contrôle, qui tire une fusée rouge sous son nez ! C'est un « Jaco » hilare qui accueille « Cloclo » nettement moins fier à sa descente d'avion...



Après Bernard Dupérier en 1943, « Jesse » Hibbert va être le second commandant d'unité à virer « Cloclo » de son Squadron à la mi-mars 1945.
(coll. Chris Thomas)

Le lendemain, Pierre effectue sa première sortie de guerre au 56^e, de nouveau sur le EJ708, une escorte de Typhoon du No 121 Wing à l'issue de laquelle les Tempest « poussent » jusqu'au secteur de Rheine où Pierre aperçoit sur la piste huit Messerschmitt 262, les seuls qu'il rencontrera jusqu'à l'armistice. Hélas pour lui, aucun ne décolle pour lui laisser une chance de l'encadrer dans son viseur..

Le 23, l'interdiction des attaques au sol est enfin levée car la traversée du Rhin par les armées alliées doit être lancée le lendemain et ce sont les Tempest du 122^e Wing qui sont chargés de la protéger. Il enchaîne en deux jours cinq missions sans résultat en protection de la tête de pont, puis le 26 deux « reconnaissances armées » au cours desquelles il peut détruire sept locomotives et plusieurs véhicules. Le 28 mars, le naturel finit par reprendre le dessus et Clostermann quitte sa patrouille pratiquement dès le départ. Il inscrit dans son carnet de vol : *L'armée allemande semble en pleine déroute. Les routes sont littéralement couvertes de véhicules en fuite. C'est du massacre, mais on est sonné terriblement en revanche par la Flak. J'attaque 2 transports*



Interdiction de rail ! Un cliché pris par la cinématrailleuse d'un Tempest de la 2nd Tactical Air Force lors de l'attaque d'un train dans le secteur Kassel – Hamm au printemps 1945. (IWM)

Cette photographie inédite montre des mécaniciens du No 56 Sqn devant le Tempest Mk V « US-W » (EJ536) que Clostermann va régulièrement piloter du 31 mars au 5 avril 1945. Entré en service début juillet 1944 comme « US-R » puis « US-B », l'avion rentre d'Angleterre où il avait été évacué le 22 février 1945.

(coll. Chris Thomas)



citerne, deux longs camions chargés de troupes. Je détruis un avion de reconnaissance Fieseler 156 et j'intercepte une batterie lourde tractée (3 canons de 150 mm) sur laquelle je fais trois passes de mitraillage. Son rapport de combat donne quelques détails supplémentaires sur sa première victoire au sol : Je volais comme Nalgo jaune 3 pour une reconnaissance armée dans le secteur de Münster. Après avoir attaqué plusieurs objectifs au sol, j'ai vu un Fi.156 parqué entre deux maisons à la lisière d'un grand terrain herbeux. Trois véhicules d'état-major camouflés stationnaient à proximité. Le moteur de l'A/E tournait. J'ai effectué un long piqué sur une pente faible et j'ai tiré une longue rafale des quatre canons. L'A/E a immédiatement pris feu et une jambe du train d'atterrissage s'est effondrée. La flak de 20 mm a ouvert le feu depuis le bord du terrain alors que je rompais. Un survol à 1800 m après mon attaque m'a montré l'A/E et une des maisons qui brûlaient. Je revendique un Fi.156 détruit.

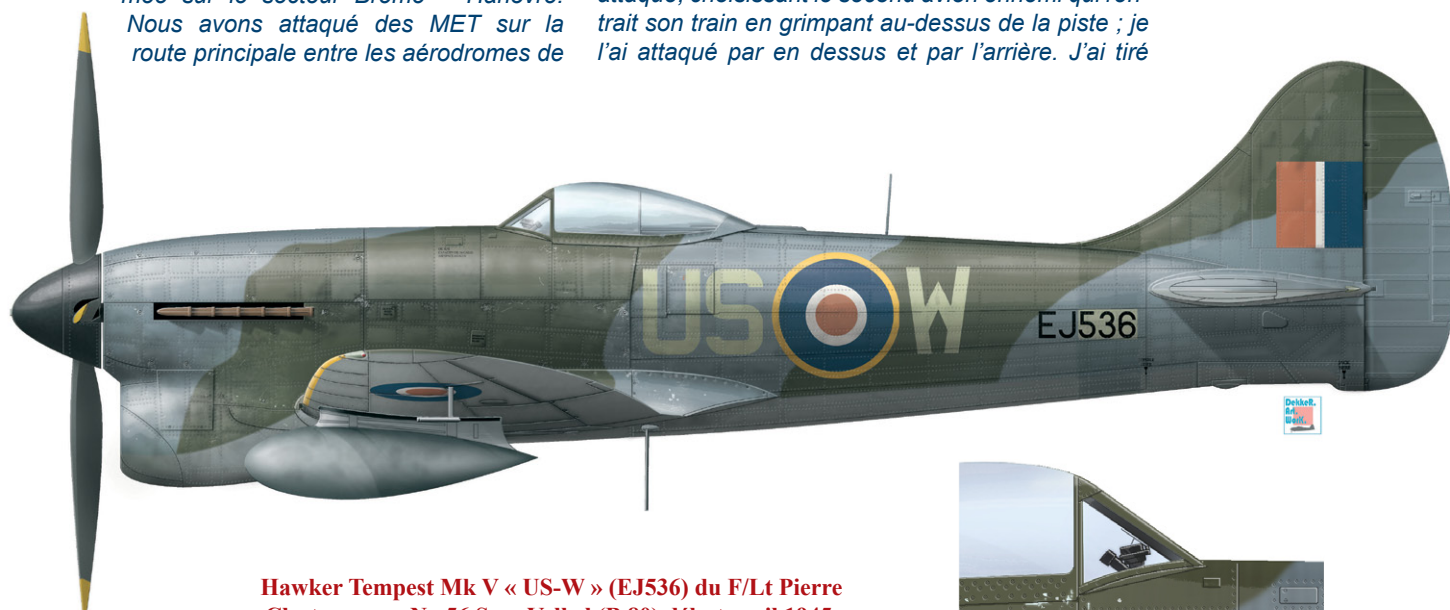
Plus tard dans l'après-midi, il recommence en abandonnant très tôt la patrouille emmenée par MacKichan pour dénicher vers Münster une colonne de onze Sturmgeschütz III qu'il mitraille aussitôt. Il constate avec surprise que l'un des blindés, sans doute effrayé par son attaque, se jette dans un fossé où il se retourne ! Plus tolérant que « Jesse » Hibbert, « Little Mac » le laisse faire tant que cela ne met pas en cause la sécurité de ses équipiers... Le 30, reprenant ses « chasses libres », il écrit : *Je tourne pendant 5 minutes autour du fameux aérodrome de Lippstaad [Lippstadt, NdA]. Au sol il y avait un Arado 234 à réaction et 15 Messerschmitt 109. Le courage m'a manqué. Cela aurait pu être stupide d'attaquer étant donné la formidable DCA.* Le 31 mars, « Cloclo » touche enfin un avion personnel, le serial EJ536 « US-W » aux commandes duquel il détruit six locomotives dans le secteur Brême – Hanovre, rentrant avec un avion dont l'aile droite commence à prendre feu après avoir été touchée par la Flak.



« Cloclo » appuyé sur son Tempest personnel après sa 12^e victoire confirmée, obtenue le 2 avril 1945. Les 4 avions qu'il a probablement détruits jusqu'à cette date figurent aussi sous le pare-brise du « US-W ».

Le 2 avril, c'est à bord du NV968 « US-G » que l'as effectue entre 18h10 et 20h00 sa vingt-neuvième mission de guerre sur Tempest : *Je volais comme Nalgo 2 Jaune dans une reconnaissance armée sur le secteur Brême – Hanovre. Nous avons attaqué des MET sur la route principale entre les aérodromes de*

Cloppenburg et Ahlhorn. Quand j'ai redressé à 1200 m après ma première attaque, j'ai vu deux avions ennemis décoller de ce dernier aérodrome, dont la Flak nous tirait dessus. J'ai prévenu à la radio et j'ai attaqué, choisissant le second avion ennemi qui rentrait son train en grim pant au-dessus de la piste ; je l'ai attaqué par en dessus et par l'arrière. J'ai tiré



Hawker Tempest Mk V « US-W » (EJ536) du F/Lt Pierre Clostermann, No 56 Sqn, Volkel (B.80) début avril 1945. Transféré à la No 151 Repair Unit le 20 juillet 1945, cet avion y sera ferrailé en novembre 1946.



[33] Le P/O « Jimmy Boz » Bosley, son Tempest NV927 « US-Z » gravement touché par la *Flak*, réussira cependant à rentrer à la base.

une rafale de 3 secondes à 370 m, me rapprochant jusqu'à 45 m. J'ai vu mes balles toucher la piste mais en remontant le nez tout en tirant à une altitude d'environ 10 m, j'ai arrosé l'avion ennemi que j'ai identifié comme étant un FW 190 long-nez. L'avion ennemi a basculé sur sa gauche et a piqué jusqu'au sol. Il a glissé au sol en se désintégrant et ses restes ont pris feu dans le périmètre de l'aérodrome. Mon appareil était couvert d'huile échappée du 190.

Le 190 restant était dans le circuit mais en raison de ma vitesse je n'ai pas pu tourner assez court pour l'engager. Il y avait une aire de desserrage dans les bois à environ 450 m de la fin de la piste, avec des bimoteurs dispersés. Poursuivant mon attaque j'ai ouvert le feu sur ces avions ennemis qui étaient des Ju 188. Il y en avait 4 ou 5 et j'ai mis des coups au but sur deux d'entre eux. Les coups étaient centrés autour des ailes et des capots moteurs. Aucun de ces avions ennemis n'a pris feu. Mon avion a alors été touché par un obus de Flak de 20 mm. J'ai mis le cap sur la base, détruisant 3 camions et remorques sur le chemin du retour.

Le lendemain, Clostermann accomplit trois sorties de « reconnaissance armée » sur le EJ536, emmenant lors de la dernière trois équipiers vers Lingen où les choses se gâtent : *Nous faisons un quart d'heure de rase-mottes sous une pluie battante. Visibilité très limitée. Une flak absolument atroce. Jimmy Bosley est gravement touché [33]. Je m'en tire par miracle, deux obus rebondissant sur mon aile.* Séparé des deux ailiers qui lui restent, sans doute en raison du mauvais temps, Pierre se venge en démolissant cinq camions dont une citerne qui flambe. Le 5 avril 1945, parti en reconnaissance à l'aube à la tête de quatre Tempest, Pierre effectue une nouvelle attaque au

sol : *Je mitraille 4 Junkers chasseurs de nuit sur l'aérodrome de Wunstorf. Un prend feu, ainsi que le camion citerne les ravitaillant, et j'en endommage trois autres. 2 trains à Hannover [Hanovre, NdA].* En milieu de journée, nouvelle reconnaissance sur le secteur Osnabrück – Uchte emmenée par le nouveau commandant du « B » Flight, le F/Lt « Joe » Payton. Alors que les six Tempest volent à 1000 m dans un ciel très couvert, « Cloclo » aperçoit tout d'un coup sept Fw 190 D-9 passer juste au-dessus d'eux. Il vire brutalement dans leur direction, largue ses réservoirs supplémentaires et se lance à leurs trousses, laissant sur place le reste de la patrouille qu'il ne peut que prévenir par radio. Rattrapant peu à peu la formation ennemie, il fait une passe frontale sur le leader qui disparaît sous lui, touché à l'emplanture de l'aile gauche et au fuselage ; après un demi-tonneau, il peut tirer une longue rafale entre 180 et 40 m de distance et avec 90 à 60° de déflexion sur un autre « long-nez » qu'il touche cette fois à l'extrémité de l'aile droite. Les « Dora » restants devenant agressifs, il se *tire gracieusement dans les nuages*. N'ayant pu utiliser sa cinémitrailleuse, ses deux victimes seront simplement classées « endommagées ».

Après une explication qu'on devine orageuse rentré à Volkell, MacKichan jette à son tour l'éponge : que cet officier incontrôlable aille se faire voir ailleurs ! La solution est vite trouvée en le transférant au No 3 Sqn qui effectue justement un stage de tir de quinze jours en Grande-Bretagne. Cela le calmera... Du 18 mars au 5 avril 1945, Clostermann a effectué 23 missions de guerre au sein du No 56 Sqn pour un total de 33 h 50 min de vol, plus deux vols non opérationnels de 40 min. Le lendemain 6 avril, le journal de marche de l'unité fêtant une très bonne

Le futur *Grand Charles* quelques jours avant son affectation en unité. Le Tempest NV994 a été livré le 5 avril 1945 à la No 83 GSU de Dunsfold où il est ici photographié juste avant que ses cocardes d'ailes ne soient cerclées de jaune. Il va rejoindre le 14 avril le No 3 Sqn à Warmwell où Pierre Clostermann se l'attribuera avec le code JF-E...
(coll. Chris Thomas)





Le Tempest Mk V NV994, le premier des fameux « JF-E » de Pierre Clostermann, immortalisé le 18 avril 1945 par Charles E. Brown depuis un petit Taylorcraft Auster de la RAF. On remarque que la lettre E est plus claire que le reste du code, ce qui est logique puisqu'elle n'a été peinte que quatre jours plus tôt. Son séjour sur le continent achevé, le célèbre photographe rentrera en Grande-Bretagne le lendemain. (RAF Museum)

journée (deux Fw 190 abattus par MacKichan et un par Payton) ne va même pas daigner mentionner le départ du Français, alors qu'il souhaitera la bienvenue à cinq nouveaux pilotes tout en regrettant que ses rangs se soient fort dégarnis suite à *plusieurs tours d'opérations terminés et (à) la perte de quatre sous-officiers.*

DERNIERS JOURS AU NO 3 SQN : LA LÉGENDE DES TEMPEST « JF-E »

Le No 3 Sqn a la particularité d'avoir détruit à l'été précédent près de 300 V1 grâce à ses Tempest, ce qui place l'unité largement en tête de ce palmarès très particulier. L'escadron, commandé par le S/Ldr « Bruce » Cole, stationne sur le polygone de tir de Warmwell où il parfait l'instruction de ses pilotes à l'attaque au sol et au tir aérien. Ses avions ont reçu sur place des lance-bombes grâce auxquels l'entraînement au bombardement en piqué et en vol rasant à débuté le 4 avec de bons résultats. Clostermann rejoint le Squadron comme commandant du « A » Flight où il remplace le F/Lt J.E. McCairns transféré au No 56 Sqn ; il y réalise son premier vol le 8 avril sur un Spitfire pour un exercice de tir avec déflexion à l'aide du viseur gyroscopique, puis entame le lendemain les bombardements sur Tempest. C'est le 14 qu'il perçoit son appareil personnel, le NV994 « JF-E » avec lequel il effectue jusqu'au 17 avril quatre séances de tir au canon et une de bombardement en piqué [34]. Le 18 du mois, la formation quitte Warmwell pour rejoindre le No 122 Wing sur le continent, non plus à Volkel qui est maintenant trop éloigné du front, mais à Rheine-Hopsten (B.112) en Allemagne. Si les lance-bombes ne seront finalement pas utilisés en opération, cet entraînement à l'attaque au sol va se montrer fort utile dans les derniers jours de la guerre...

Le W/Cdr Richard Brooker ayant disparu en combat le 16 avril, son successeur désigné est le comman-

dant du No 80 Sqn Evan Mackie, mais l'escadron et son chef ont remplacé le No 3 en stage à Warmwell et Mackie ne rejoindra effectivement l'escadre que le 2 mai 1945. Dans l'intervalle, les divers Squadron Leaders vont se charger de mener le Wing au combat. « Cloclo » va bénéficier en ce qui le concerne de plus de liberté en tant que commandant d'escadrille. Le 19, il emmène dans l'après-midi huit Tempest en reconnaissance armée sur Brême et Hambourg, puis repart en début de soirée mitrailler l'aérodrome de Rotenburg (40 km à l'est de Brême) avec deux volontaires, le F/Lt J. Bone et le F/O J.I. Adams. Passant à travers les tirs de la Flak, le trio se défoule sur quatre bombardiers quadrimoteurs Heinkel 177 dont deux leur seront confirmés (*on voyait les flammes à 40 kilomètres*), les deux autres demeurant « probablement détruits » au sol.

Le 20 avril, Pierre conduit en fin de matinée un premier Sweep sans résultat de huit Tempest sur la Baltique. Comme la veille, il enrôle deux volontaires pour aller rôder à la nuit tombante dans son secteur favori. Voici son rapport de combat : *Je commandais la section Filmstar blanc dans une patrouille au*

[34] « Cloclo » a accompli au total 9 h 45 min de vol au No 17 APC de Warmwell, dont 6 h 25 min d'exercices de tir et de bombardement.

« Cloclo » s'offre une cigarette devant le NV994 après l'atterrissage à Rheine, le 18 avril 1945. (RAF Museum)





Le « JF-E » NV994 photographié à Fassberg où le No 122 Wing est venu s'installer le 27 avril 1945.

[35] Vraisemblablement les Fw 190 D-9 des Uffz. Erich Schumacher et Joseph Simmer, de la 7./JG 26, disparus en soirée le long de l'autoroute Brême - Hambourg au nord de Soltau.

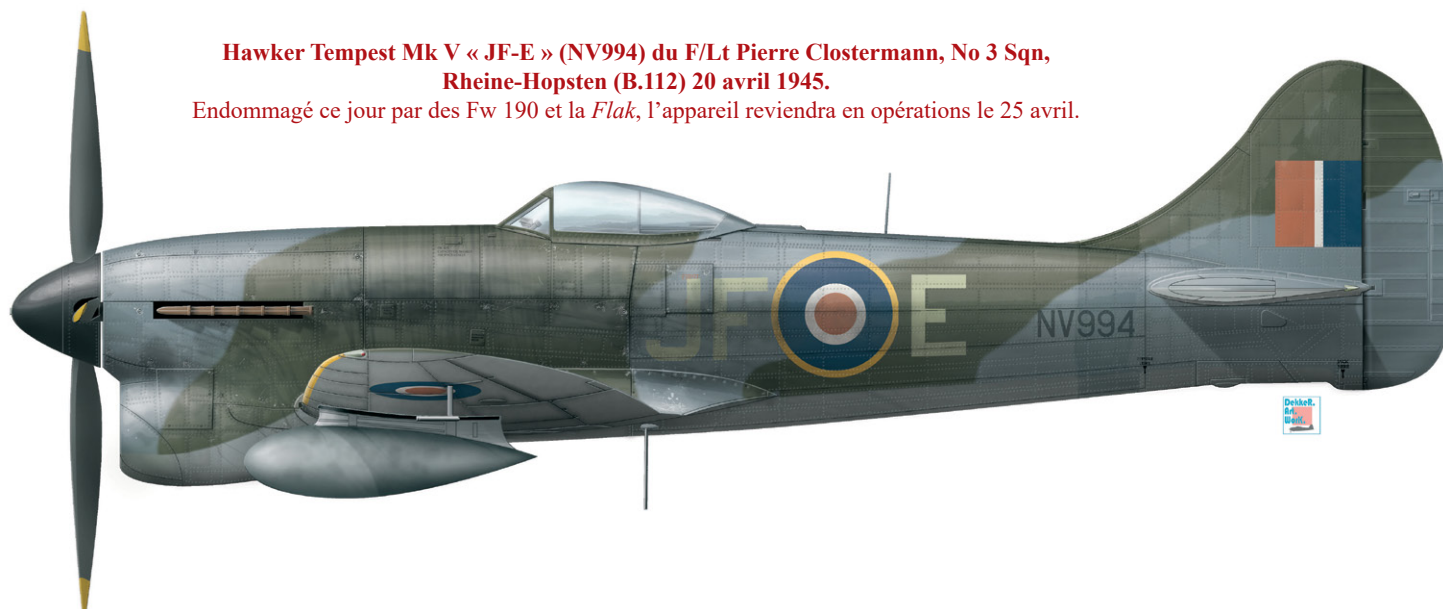
crépuscule entre Brême et Hambourg, à très basse altitude. Vers 20h30, au SO de Hambourg alors que nous volions vers le SO, j'ai aperçu un tir intense de DCA légère venant d'une colonne blindée amie derrière nous. Aussitôt d'autres armes de DCA légères ont ouvert le feu sur nous. Il pleuvait fort à ce moment et nous avons dégagé dans des nuages bas vers 250 m. Je suis redescendu plus loin et je me suis retrouvé au milieu de six FW 190 qui mitraillaient des objectifs au sol. Un combat général a suivi au milieu de la Flak légère, auquel une autre formation de six FW 190 s'est jointe. Je me suis retrouvé à environ 250 m derrière un FW 190, avec une correction de 30° ; j'ai tiré deux longues rafales et j'ai vu un grand éclair. Le FW 190 a basculé à environ 30 m et est tombé tout droit en feu près d'une de nos colonnes blindée. Peu

« Le FW 190 a basculé et est tombé tout droit en feu »

après ça, je me suis retrouvé à basse altitude au-dessus des docks de Brême en train de chasser un FW 190 tout en étant moi-même pris en chasse par six autres. Une Flak intense a ouvert le feu depuis le secteur des docks. Après trois minutes d'un combat tournoyant confus au cours duquel mon appareil a été touché, je me suis retrouvé juste au nord de Brême derrière un FW 190 qui ne semblait pas avoir remarqué ma présence. J'ai ouvert le feu plein arrière à une distance de 370 m et je n'ai noté aucun résultat sauf que l'avion ennemi a aussitôt fait un atterrissage sur le ventre. Je l'ai alors mitraillé au sol par deux fois et il a pris feu. Je revendique deux FW 190 détruits [35].

Ces 13^e et 14^e victoires aériennes, ses dernières, sont les seules remportées par le 122^e Wing en

Hawker Tempest Mk V « JF-E » (NV994) du F/Lt Pierre Clostermann, No 3 Sqn, Rheine-Hopsten (B.112) 20 avril 1945.
Endommagé ce jour par des Fw 190 et la Flak, l'appareil reviendra en opérations le 25 avril.



ce 20 avril 1945 et le rédacteur de l'ORB ne peut s'empêcher d'adresser des félicitations admiratives au casse-cou de l'escadre : *Un jour plutôt bon couronné par la destruction de deux FW 190 par le Français fou*. Mais ces succès ont un prix. Si le NV994 « JF-E » a été touché par la *Flak* puis par un « Dora », Clostermann a lui-même encaissé un éclat d'aluminium et un fragment de balle dans le mollet droit. Perdant son sang, l'as réussit quand même à ramener son appareil qui commence à cracher des étincelles jusqu'à Hopsten où il se pose avec sang-froid sur le ventre car le système hydraulique contrôlant le train d'atterrissage est inopérant [36]. Le choc brutal lui vaut un bon « casse-croûte collimateur » dont il se sort avec un nez et une mâchoire endoloris. Un second Tempest, le NV978 « JF-C », est endommagé mais son pilote (F/Lt A.G. McIntyre ou F/Lt G.R. Duff ?) s'en sort sans mal.

Hospitalisé pendant quelques jours à l'hôpital militaire n° 18 d'Eindhoven, Clostermann ne reprend sa place à l'escadron que le 3 mai, alors que le *Wing* a déménagé pour Fassberg (B.152) depuis le 27 avril. Il s'est choisi comme monture un Tempest tout neuf, le SN222 qui est sans doute codé JF-S puisqu'il est arrivé au No 3 Sqn en remplacement du NV663 « JF-S » abattu le 29 avril [37]. Cet appareil, comme la plupart de ceux portant un *serial* en SN, dispose d'une nouvelle hélice Rotol en lieu et place de la De Havilland des Tempest des lots précédents. Le jour-même, l'as effectue trois missions. Il résume la première dans son carnet : *Patrouille à l'aube. J'attaque une position de DCA et un aérodrome avancé boche d'où des groupes de FW 190 bombardent nos troupes la nuit. Lorsque nous attaquons les boches chargeaient les bombes. Un des taxis que j'attaque explose, et nous*



en laissons deux autres en fumée. Il ajoute 17 camions à son tableau de chasse avant de repartir avec trois autres Tempest pour une reconnaissance des côtes sud du Danemark qui coûte 8 camions supplémentaires à la Wehrmacht. À 16h20, Pierre décolle à la tête de quatre Tempest avec pour objectif l'hydrobase de Grossenbrode, sur la Baltique, où transitent entre autres les hydravions du *Stab Fliegerführer* 6 et du *Seenotgruppe* 81. En comptant ceux qui sont présents sur l'aérodrome adjacent, ce sont près de 200

Les pilotes du No 3 Sqn. Quatrième en partant de la gauche au premier rang, le S/Ldr Robert Cole, entouré de ses commandants d'escadrille le F/Lt Hugh Hugues et le F/Lt Pierre Clostermann.

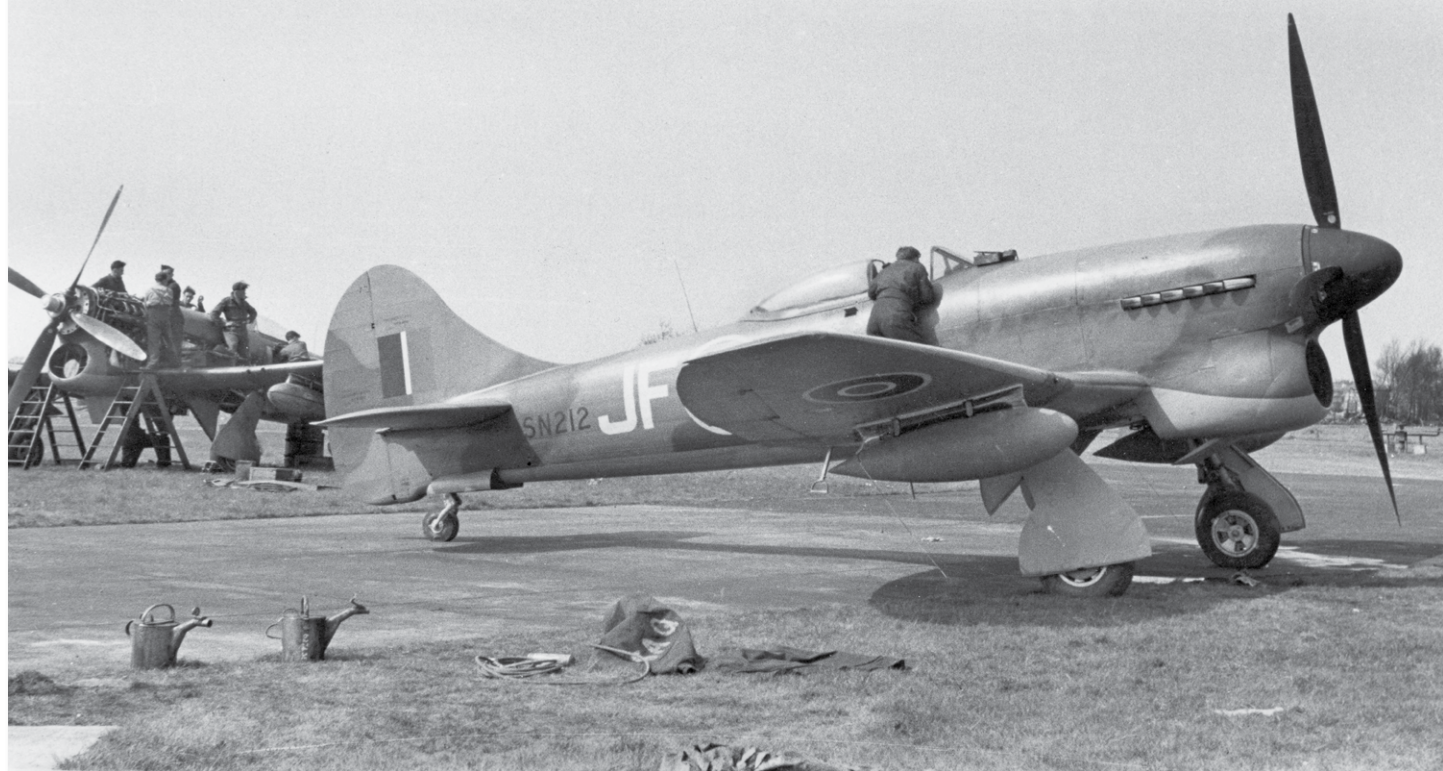
Main sur la poitrine, le premier à gauche est le P/O australien John Adams, qui abattra un Fw 190 le 30 avril et endommagera un Me 262 (plus un Ju 88 détruit au sol) le 2 mai 1945. Au second rang, troisième à gauche, on reconnaît le F/Lt Norman Walker, surnommé « Curly » (le frisé) pour des raisons évidentes ! Les restes de Bf 109 exposés sur le sol sont fièrement barrés de l'inscription « 3 Squadron – Born 1912 – Still Going Strong » (3^e escadron, né en 1912 et toujours aussi vaillant).

[36] Remis en état en quelques jours, le NV994 reprendra ses missions au No 3 Sqn dès le 24 avril.

[37] Le SN222 a été livré le 2 mai 1945 en compagnie du SN221 dont on sait qu'il a reçu le code JF-Z.

À son retour de blessure début mai 1945, le F/Lt Clostermann s'approprie un des nouveaux Tempest à hélice Rotol, le SN222 identique au SN212 « JF-T » visible ici. On remarque bien la casserole d'hélice plus allongée et moins pointue, de même que les supports transparents des réservoirs supplémentaires. Spécialement carénés, ceux-ci font l'objet des plus grands soins car ils coûtent une fortune !

(RAF Museum)



appareils de la Luftwaffe qui tentent désespérément d'échapper aux Soviétiques en allant se réfugier au Danemark...

Le premier des deux rapports de combat soumis par Clostermann le 3 mai 1945, dans lequel il revendique trois Fw 190 peints en noir et chargés de bombes jaunes. Les deux avions « endommagés en fumée » seront requalifiés « probables ».
(PRO via Chris Thomas)

Je commandais Filmstar Squadron dans une reconnaissance armée, et j'ai été dirigé par Kenway sur un aérodrome et une base aéronavale près de Heiligenhafen. J'ai vu approximativement 100 appareils ennemis, pour la plupart sur des slips et au sol. J'ai attaqué du Sud vers le Nord, touchant 2 BV 138 et 1 DO 24 sur un slip. Le DO 24 est tombé dans l'eau et s'est brisé. J'ai ensuite coulé un DO 24 amarré à sa balise. J'ai repris de l'altitude et comme il n'y avait pas de Flak j'ai décidé d'effectuer une seconde attaque du Nord vers le Sud. Cette fois j'ai choisi des cibles sur l'aérodrome lui-même. J'ai mis des coups au but sur 2 AR 234 [lire 232, NdA] et à très courte distance sur un JU 352. Le JU 352 s'est cassé en deux et son aile gauche s'est brisée. J'ai vu en début de matinée du lendemain les deux DO 24 coulés et l'épave du JU 352. Je revendique deux DO 24 détruits, 1 JU 352 détruit, 2 BV 138 endommagés, 2 AR 232 endommagés. Tous au sol ou sur l'eau.

[38] Après réparation, le SN222 demeurera en service au No 3 Sqn jusqu'à ce qu'il s'écrase par mauvais temps à Schwagstorf le 27 juin 1946, tuant le F/Sgt J.W. Coates.

Le 8 mai 1945, sept Me 262 se rendent aux forces britanniques sur la base de Fassberg, parmi lesquels le Me 262 A-1a WNr. 111690 « 5 jaune » dont « Bruce » Cole et « Johnny » Forster examinent ici la tuyère gauche. Cet avion est celui du *Staffelkapitan* de la 2./JG 7, l'Oblt. Fritz Stehle qui vient de remporter à son bord la dernière victoire de la guerre en abattant un chasseur russe au nord-ouest de la Tchécoslovaquie. Au fond, le Me 262 A-1a WNr. 110800 « 7 jaune » de l'Uffz. Günther Engler a déjà été repeint aux couleurs anglaises ; il sera endommagé à l'atterrissage à Lübeck le 29 mai par le W/Cdr Warren Schrader, commandant du No 616 Sqn équipé des nouveaux jets Gloster Meteor Mk III.

Le 4 mai, l'as accomplit de nouveau trois missions, toujours sur le SN222, emmenant d'abord à l'aube sept Tempest pour une reconnaissance de convois au cours de laquelle il découvre un croiseur lourd allemand et (...) attaque un sous-marin au large de Kiel. La seconde est une reconnaissance armée qui ne donne rien, mais il se venge lors de la dernière en attaquant avec huit Tempest la base aéronavale de Schleswig où il détruit au mouillage deux hydravions Dornier 18 (dont l'un en feu) pour son 47^e et dernier vol de guerre au 122^e Wing. Le F/Lt Longley revendique de son côté un Bf 110 détruit au sol ainsi qu'un Do 24 détruit et un endommagé sur l'eau, plus deux He 115 endommagés, tandis que le W/O W. Malia ajoute un BV 138 détruit au mouillage. La guerre se termine dans le secteur car à 18h30, les représentants allemands signent l'acte de reddition sans condition des forces de la Wehrmacht présentes en Allemagne du Nord, aux Pays-Bas et au Danemark. Du 19 avril au 4 mai 1945, « Cloclo » n'a effectué en raison de sa blessure que dix missions de guerre au sein du No 3 Sqn, soit 15 h 25 min de vol. Il termine son deuxième tour d'opérations avec un total général de 230 sorties de guerre en 376 heures et 5 minutes de vol.

Date	PERSONNEL	F/Lt. P.H. Clostermann
3 May 1945		
Number of sorties	3	
Type & Mark of aircraft	Tempest V	
Time of day	0500 - 0700	
Place of attack	5 miles N. of Osteborn; 0 1938.	
Time of attack	0530	
Height of base/s of first sighting	4000 ft.	
Height of base/s on first sighting	On ground.	
Our casualties	Nil.	
Enemy casualties	FW 190 (2) on ground (F/Lt. P.H. Clostermann)	
Other observations		
Personal Report	F/Lt. P.H. Clostermann reports...	

I was flying Flight 1 on an armed mission in the Kiel area when I saw what appeared to be several FW 190s on a small landing strip. There were 190s of three types FW 190 A4, A5 and A6, and were being loaded with yellow coloured bombs. I decided to drop the bombs on the strip and on any other aircraft on the strip. On landing, one FW 190 burst into flames, giving observers of burning aircraft which I shot down. I could also see other burning aircraft on the strip.

1 killed on FW 190 A5 (type) and two FW 190 A4 on the ground.

F/Lt. P.H. Clostermann

Le 7, c'est Pierre Clostermann en personne qui commande les dix Tempest chargés d'escorter le Dakota du général Miles Dempsey, commandant de la Deuxième Armée britannique, vers Copenhague où celui-ci va recevoir la reddition officielle des troupes allemandes du secteur. Il a encore la surprise de voir débarquer le 8 mai 1945 à Fassberg des visiteurs plutôt inattendus : les Messerschmitt 262 du III./JG 7 emmenés par le Major Wolfgang Späte, un as aux 99 victoires aériennes, venus se rendre aux forces britanniques afin d'éviter de tomber entre les mains des Soviétiques. Plusieurs jours d'agapes en commun prouveront que la fraternité entre pilotes de chasse n'est pas un vain mot !

L'APRÈS-GUERRE ET LES HOMOLOGATIONS

Le 12 mai, le 122^e Wing doit effectuer un vol de démonstration au-dessus de la base aéronavale de Bremerhaven ; Pierre décolle avec un avion de remplacement car son SN222 a une fuite d'huile [38]. C'est alors que deux des douze Tempest du No 3 Sqn entrent en collision. L'hélice de l'un d'eux cisaille le fuselage de son avion qui tombe en vrille et ce n'est que par miracle qu'il s'en parachute à temps. Lorsqu'il arrive hébété à terre, c'est pour constater que le F/Lt W.R. Robertson s'est écri-



sé en sautant trop bas du EJ588 « JF-N » tandis que le Sgt W. Campbell est mort dans l'épave du SN166 « JF-G » (?). *Spectacle horrible*, écrit-il. *Je n'ai jamais frôlé la mort d'aussi près !* L'as ne vole plus pendant douze jours après ce dramatique accident, reprenant seulement le 24 mai les commandes de son bon vieux NV994 « JF-E » qu'il baptise *Le Grand Charles* et fait orner de ses victoires sous le pare-brise. Le 28, il effectue un aller-retour à Drope (B.105) pour y rencontrer l'*Air Vice Marshal* Harry Broadhurst, commandant du No 83 Group, qui lui annonce que le Roi d'Angleterre vient de signer le décret accordant une barre à sa DFC pour avoir « détruit douze nouveaux avions ennemis ». *Je fais peindre en vitesse la casserole de mon hélice (...) en rouge vif pour frimer (illégalement !)*. Sur place, il peut faire admirer son chasseur aux prisonniers

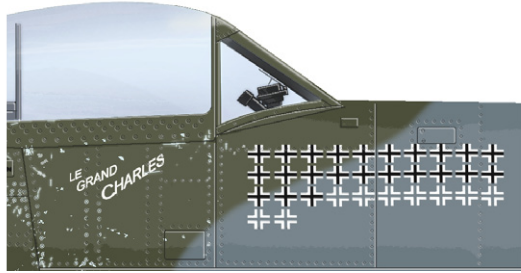


La guerre est finie, les tenues des membres du No 3 Sqn sont plus décontractées... Deuxième à gauche, le grand « Bay » Adams (1,88 m). « Cloco » fume la pipe car les cigarettes disponibles à l'époque étaient infectes ! Au second rang, toujours le crâne chauve de « Curly » Walker.

« Cloco » posant peu après l'armistice sur son NV994 orné de l'ensemble de ses revendications à cette date : 21 victoires confirmées et 7 probables. Cet appareil sera le seul de ses deux « JF-E » à être baptisé *Le Grand Charles*, en hommage au général de Gaulle.



Un Tempest du No 122 Wing à la casserole d'hélice repeinte vu devant un des hangars détruits de la base allemande de Fassberg (B.152). Les avions alignés à droite portent déjà l'écusson du No 3 Sqn sur la dérive, signe que le cliché a lui aussi été pris après l'armistice mais avant le 20 juin 1945, date à laquelle l'escadron vient se baser à B.160 Copenhague-Kastrup. Il s'agit de la seule photo connue montrant le « JF-E » NV994 *Le Grand Charles* avec son fameux nez rouge, la couleur traditionnellement réservée au commandant du *Flight* « A ».



Hawker Tempest Mk V « JF-E » (NV994) *Le Grand Charles* du F/Lt Pierre Clostermann, No 3 Sqn, Copenhague mi-juin 1945.

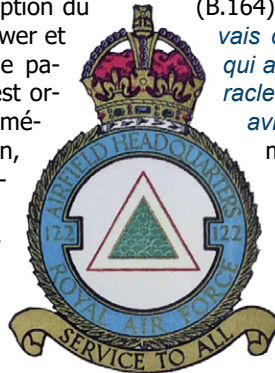
Appareil sévèrement endommagé le 1^{er} juillet suivant en se posant à Vaerlose. Revenu après réparations en unité en février 1946, il sera transformé en remorqueur de cibles quatre ans plus tard et revendu à Hawker (probablement pour pièces détachées) en 1955.

français en cours de rapatriement et repart en faisant un décollage « à l'américaine » en leur honneur.

Le 1^{er} juin, il emmène deux passagers à Drope à bord du Fieseler Storch du No 145 Wing et poursuit jusqu'à Paris aux commandes d'un Caudron Goéland. Neuf jours plus tard, pour la réception du maréchal Joukov par le général Eisenhower et le maréchal Montgomery, une immense parade aérienne de plus de mille avions est organisée par les alliés au-dessus du GQ américain de Francfort. Pendant 2 h 35 min, c'est l'occasion pour Pierre, qui commande la Section Jaune du 122^e Wing, de « suer sang et eau » à éviter de percuter les Mosquito et autres Spitfire qui remplissent le ciel autour de lui... Le 14, nouvelle visite à ses amis français à Drope, cette fois sur le Tempest

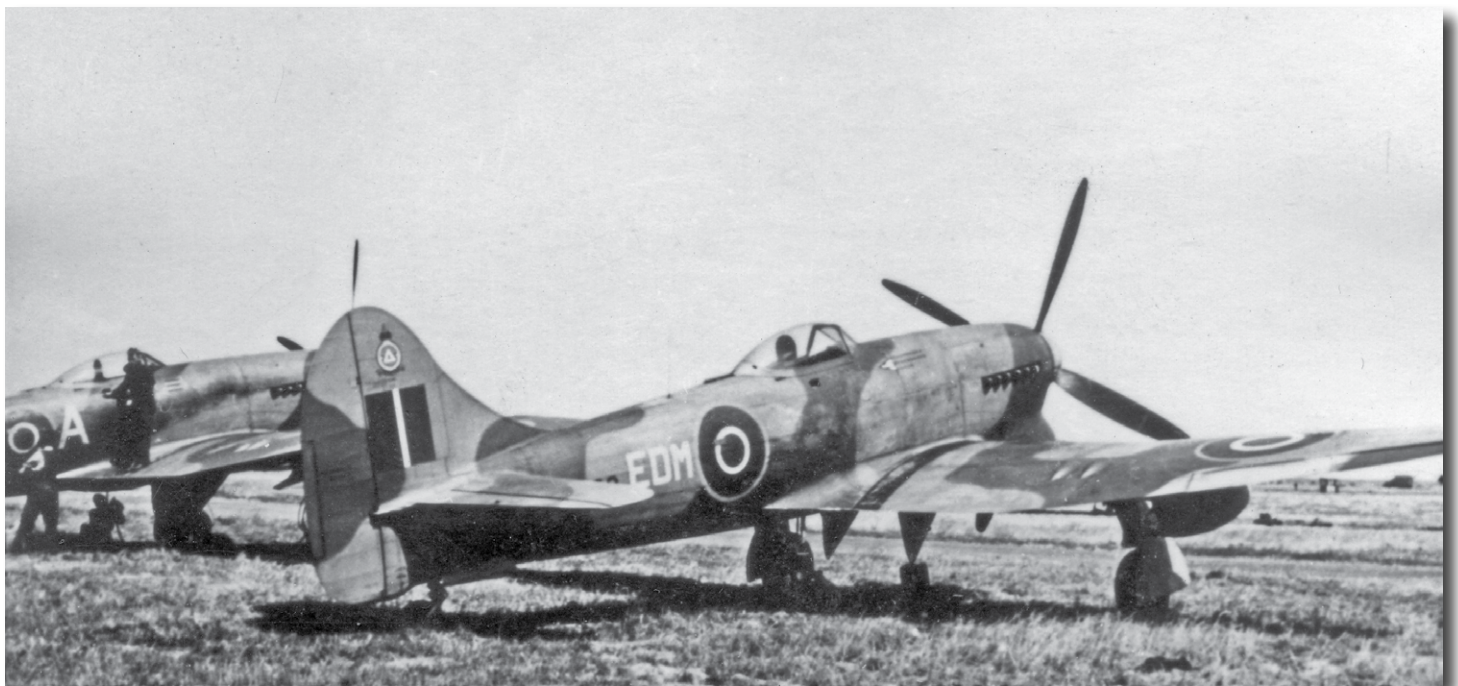
« EDM » de l'as Evan D. Mackie. Le 20, « Cloclo » se rend à Copenhague sur le Messerschmitt Bf 108 Taifun « PGJ » [39] pour organiser le transfert du 122^e Wing invité par le roi Christian X de Danemark.

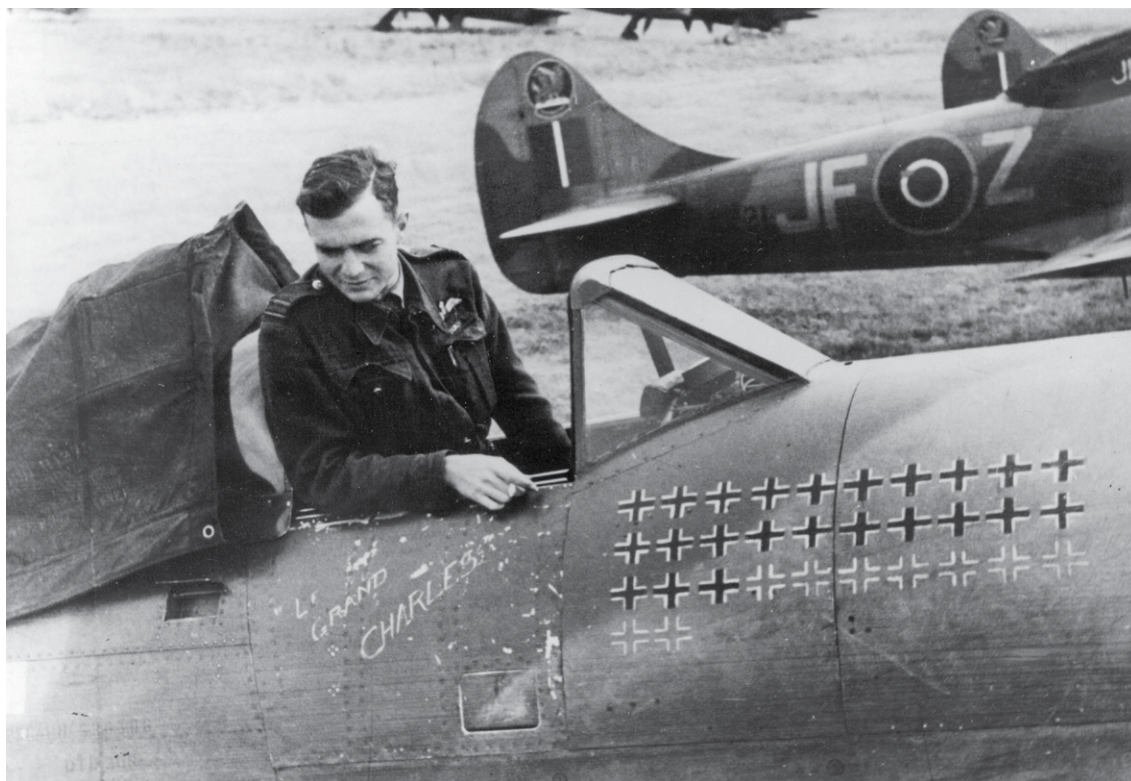
Arrivé à Copenhague-Kastrup, Clostermann doit faire le 23 juin un aller-retour à Schleswigland (B.164) malgré *un temps dégoûtant*. Il note : *Je vais chercher de la pénicilline pour un pilote qui a eu un accident hier. Je m'en tire par miracle. À Schleswig, j'examine les restes des avions boches que nous avons attaqués.* Le meeting du 122^e Wing a finalement lieu dans l'après-midi du 1^{er} juillet au-dessus de l'aérodrome de Kastrup (B.160) noir de monde. Mais le temps, de nouveau très mauvais, contraint les appareils à aller se reposer sur le petit terrain de Vaerlose, au nord-ouest de la capitale danoise, qu'il ne connaît pas. Pierre



[39] Le G/Capt Patrick G. Jameson, commandant du No 122 Wing, apprécie les avions allemands puisqu'il dispose aussi d'un Ju W34 codé PGJ...

Le 14 juin 1945, « Cloclo » effectue un aller-retour Fassberg - Drope sur le Tempest « EDM » (SN228) personnel du W/Cdr Ops du 122 Wing, Evan D. Mackie. Codé à ses initiales, l'appareil de ce grand as néo-zélandais arbore sur la dérive l'insigne du 122 Wing (cf. incrustation). (coll. Chris Thomas)





Pierre Clostermann posant fin juin 1945 dans son célèbre « JF-E » *Le Grand Charles* sur la base danoise de Kastrup. Le palmarès peint sous l'habitacle s'est accru de quelques homologations supplémentaires...

Au second plan, le SN221 « JF-Z » du F/Lt « Ken » Hugues, livré le 2 mai précédent. Le blason du No 3 Sqn (*Tertius primus erit* : le troisième sera premier) a été ajouté sur la dérive de tous les appareils dans la nuit du 8 au 9 mai 1945, avec le rouge des cocardes repeint en plus vif qu'à l'origine.

fait une erreur de jugement et « avale » la première partie de la piste en herbe ; son avion dont le train d'atterrissage ne descend qu'à moitié s'écrase sur le ventre, quitte la piste et termine dans une rivière, le laissant une nouvelle fois choqué mais indemne. Bien qu'il écrive dans son carnet *Mon pauvre « Grand Charles » est réduit en miettes. Ça me brise le cœur*, le NV994 sera récupéré par la No 419 R&SU et renvoyé chez le constructeur pour réparations.

Le lendemain, « Cloclo » rentre en Angleterre pour s'y choisir à Dunsfold un nouveau « JF-E », le NV724 sur lequel il revient à Copenhague le 7 juillet. Deux tests les 9 et 13 juillet lui montrent qu'il s'agit d'une bonne machine : *Bon moteur. Stable en piqué à 1300 KH mais lent en croisière*. Le 18 du mois, il faut deux essais au No 3 Sqn pour gagner au milieu d'un orage épouvantable sa nouvelle base de Lunebourg (B.156) où l'escadron est rattaché au No 39(Recce)

Wing, une escadre de reconnaissance canadienne équipée de Spitfire RF IX, RP XI et Mk XIV. Le 8 août, le *Squadron* rejoint finalement à Lübeck le No 124 *Wing* dirigé par le plus grand as de la RAF, le *Group Captain* « Johnnie » Johnson (41 victoires sûres et 5 probables). Mais les jours du *Flight Lieutenant* Pierre Clostermann dans la Royal Air Force sont comptés ; la Seconde Guerre mondiale terminée, l'as qui a compris que l'accident du 1^{er} juillet était *le dernier avertissement du Destin qui se lassait* demande sa démobilisation, qui devient effective le 27 août 1945. Il n'aura accompli que deux vols en août, une sortie « d'entraînement avancé » le 2 et enfin un aller-retour à Schleswig le 17 pour y rencontrer une dernière fois l'AVM Broadhurst.

De mai 1943 à juillet 1944 et de mars à mai 1945, durant ses deux tours d'opérations, Pierre Clostermann a déposé 50 demandes d'homologation (27 aériennes

Le second et dernier « JF-E » NV724 vu sur la base de Lunebourg (B.156) entre le 18 juillet et le 8 août 1945, avec les Spitfire Mk XIV du No 39 *Wing* canadien à l'arrière-plan. L'avion n'est pas neuf comme le montrent les flancs du capot bien encrassés ; il était en effet entré en service en février 1945 au No 486 Sqn avec le code SA-V, qu'il avait quitté le 12 mars pour la No 151 RU en raison de problèmes moteur.
(coll. Chris Thomas)





Probablement le plus célèbre des clichés de Hawker Tempest ! Le 27 août 1945, jour de son départ de la RAF, Pierre Clostermann se fait photographier par son camarade le F/Lt F.L. Latham sur son nouveau « JF-E », le NV724 livré à l'escadron le 8 juillet précédent... L'appareil ne porte pas l'inscription *Le Grand Charles* mais il a maintenant reçu une croix de Lorraine sur le radiateur.

et 23 au sol) auprès des autorités de la Royal Air Force. Une seule de celle-ci, celle du 16 octobre 1943, ne lui a pas été accordée. Des 49 qui lui ont été homologuées à des degrés divers – *destroyed, probably destroyed* ou *damaged* –, 6 ont été requalifiées (*upgraded*) dans les deux mois suivant leur obtention :

- le 20 août 1944, deux des Fw 190 endommagés le 2 juillet précédent sont devenus un « détruit » et un « probablement détruit » ;
- le 24 mai 1945, le Bf 109 probable du 14 mars précédent a été confirmé comme « détruit » ;
- en juin 1945, les deux Fw 190 endommagés au sol le 3 mai précédent ont été considérés comme « probablement détruits », le Do 24 endommagé sur l'eau étant confirmé « détruit ».

Toutes ses victoires ont été obtenues à titre individuel, sauf les quatre He 177 du 19 avril 1945 qui ont été détruits en coopération avec le F/Lt J. Bone et le F/O J.I. Adams. Il a participé à plusieurs missions au cours desquelles des victoires ont été remportées par d'autres pilotes que lui, mais sans qu'il y collabore et en reçoive donc le crédit. La liste de

ses succès signée le 1^{er} novembre 1945 par Harry Broadhurst, désormais officier de l'Air en charge de l'administration (AOA) du *Fighter Command*, comporte à cet égard comme à d'autres un certain nombre d'erreurs. Clostermann n'est d'ailleurs pas un exemple unique. Ainsi Jean Demozay, premier grand as « Français Libre » en 1941-1942 : les Britanniques lui reconnaissent 21 avions détruits dont 2 au sol, 3 avions probablement détruits dont 1 au sol et 11 avions endommagés dont 8 au sol ; l'état-major des FAFL – probablement pour « gonfler » les résultats obtenus – a transformé dans ses citations tous ces chiffres en victoires aériennes ! Les autorités françaises ne se contentent pas d'amalgamer les victoires aériennes et les victoires au sol, elles mélangent aussi bien les succès sûrs et probables en l'air... On peut citer le cas de Jean Maridor, fait officier de la Légion d'Honneur à titre posthume le 30 décembre 1944 pour « sept victoires aériennes et de nombreux bateaux et autres objectifs détruits » alors qu'il lui a été homologué par la RAF 4 appareils ennemis sûrs, 2 probables et 3 endommagés, plus 7 V1 détruits en combat aérien.

**Hawker Tempest Mk V « JF-E » (NV724) du F/Lt Pierre Clostermann, No 3 Sqn, Lübeck mi-août 1945.
Avion posé sur le ventre par le F/Lt C.E. Hall le 10 novembre 1945 à Fassberg,
le train étant rentré à l'atterrissage.**



Pour compliquer un peu plus les choses, les autorités britanniques ne font plus de différence à la fin de la guerre, dans leurs citations, entre appareils détruits en vol et au sol. La RAF avançant sur le continent européen a en effet demandé à ses chasseurs de détruire tout ce qui circule, en l'air comme au sol, au sein des territoires encore occupés par les Allemands. Elle imite en cela l'USAAF qui, depuis le 8 février 1944, a donné l'ordre aux chasseurs de la 8^e Air Force de détruire tout appareil ennemi en l'air comme au sol. L'homologation de ces destructions « terrestres » est une bonne façon d'encourager les pilotes à affronter la redoutable *Flak* allemande. Beaucoup d'aviateurs britanniques, particulièrement au sein du 122^e Wing, vont ainsi ajouter des avions détruits ou endommagés au sol à leur palmarès officiel. La seconde DFC (*DFC and bar*) attribuée en mai 1945 au S/Ldr Robert Cole, commandant du No 3 Sqn, mentionne ses « six victoires » mais ce pilote a en fait obtenu la moitié de ce score au sol ! Le F/Lt Harold Longley, lui aussi du No 3 Sqn, recevra la DFC en juillet 1945 pour « six victoires » qui se répartissent en 3 avions abattus en combat aérien et 3 appareils détruits en l'air ou sur l'eau. Le W/Cdr Evan Mackie, dernier commandant opérationnel de l'escadre, choisira de ne pas représenter les cinq appareils ennemis qu'il a détruits au sol dans les derniers jours de la guerre ; mais il fera quand même décorer son Tempest avec 25 swastikas correspondant aux 23 victoires aériennes sûres et 2 probables qu'il a accumulées depuis 1942, jugeant comme « Cloclo » qu'une victoire « probable » est avant tout une victoire « vraisemblable »...

Si l'on prend en compte l'ensemble des victoires qu'il a remportées en l'air et au sol, Pierre Clostermann (23 avions détruits et 9 probablement détruits) est en tête du palmarès des pilotes de chasse français de la Seconde Guerre mondiale devant Marcel Albert (23 + 3), Jean Demozay (21 + 3), Pierre Le Gloan (18 + 2), Louis Delfino (16 + 5), Jacques André (16 + 4), Edmond Marin la Meslée (16 + 4), Roland de la Poype (16 + 2) et Roger Sauvage (16 + 1). Si l'on ne considère que les victoires aériennes, « Cloclo » figure en neuvième position du palmarès derrière les pilotes déjà cités – le score de Demozay n'étant

plus cette fois que de 19 + 2 – mais au même rang que de grands as comme Michel Dorance et Camille Plubeau qui ont remporté comme lui 14 victoires aériennes sûres et 4 probables. Il faut cependant noter que seul Demozay a remporté plus de victoires individuelles que lui, les autres pilotes ayant établi une bonne partie de leur palmarès en collaboration avec leurs équipiers.

HOMME POLITIQUE, INDUSTRIEL ET ÉCRIVAIN

Revenu en France, le lieutenant Clostermann est déçu par la société qu'il y retrouve. Hébergé par son oncle à Corbeil car ses parents sont encore en Afrique australe, il s'octroie trois semaines de pêche à la truite en remontant la Seine afin de s'habituer en douceur au rythme de la vie civile... Robert Aubry l'emmène passer le réveillon de Noël 1945 chez des amis dans la Marne. C'est là qu'il rencontre Jacqueline Renaudat, âgée tout juste de quinze ans. C'est le coup de foudre ! Les deux jeunes gens se marieront le 24 juin 1947. Le couple aura trois enfants, Jacques, Jean-Pierre et Michel. Mais avant cela son vieil ami Paul Vachet, l'ancien pilote de l'Aéropostale, lui offre l'aventure : trois mois de pêche au gros dans l'Amazone, le début d'une passion qui ne fera que se renforcer au fil des ans puisqu'il deviendra délégué de la fédération mondiale de pêche en mer (IGFA) en 1966. Sur ordre du général de Gaulle, « Cloclo » est rapatrié en France début 1946 afin de porter candidat aux élections législatives en Alsace. *J'avais bien d'autres projets, mais comment dire non au Général ?* écrira-t-il...

Les aviateurs Français Libres que Charles de Gaulle pourrait proposer en exemple à la Nation sont hélas de moins en moins nombreux : le *Wing Commander* Max Guedj, un pilote de Mosquito titulaire du prestigieux *Distinguished Service Order*, a été tué au combat le 15 janvier 1945 ; le lieutenant-colonel Jean Demozay a disparu sur accident le 19 décembre 1945 ; le commandant Marcel Albert, Héros de l'Union Soviétique, n'a quant à lui pas les faveurs du pouvoir car il a combattu aux côtés des communistes



Le Lt Pierre Clostermann en officier de la Légion d'Honneur, un portrait envoyé à ses parents pour la Noël 1945.



Sur le parking de Reims Aviation à Prunay en 1972, Pierre Clostermann pose avec le bimoteur « Push-Pull » Cessna FP 337H Pressurized Skymaster G-BAGP.



Devant le Hawker Tempest Mk V NV778 du RAF Museum de Hendon, décoré avec des autocollants blancs par le cinéaste Daniel Costelle pour représenter son fameux « JF-E » NV994 au No 3 Sqn. L'appareil avait en fait été modifié en remorqueur de cible Tempest TT.5 après la guerre. Il a été repeint en 1991 dans ses marques des années cinquante : métal naturel pour les surfaces supérieures et jaune zébré de noir pour les surfaces inférieures.

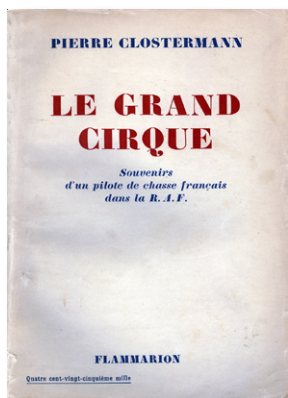
(il démissionnera d'ailleurs bientôt de l'Armée de l'Air). Ayant accepté cette mission d'un genre nouveau pour lui, Pierre Clostermann est promu capitaine puis est élevé par le général au grade de Commandeur dans l'Ordre de la Légion d'Honneur, par décret du 6 juin 1946. Pour faire de lui le « premier chasseur de France », la citation qui accompagne sa décoration indique qu'il était commandant de groupe sur Tempest et porte son palmarès à « 33 victoires aériennes dont 14 en coopération »... Ou quand la politique se mêle de réécrire l'histoire ! L'as sera successivement élu député du Bas-Rhin (1946), de la Marne (1951), de la Seine (1956), de la Seine-et-Oise (1962) et enfin des Yvelines en 1967. *C'est ainsi que, élu, je suis tombé les pieds en avant dans vingt-cinq années de députation qui ont duré jusqu'à la mort du Général. Après lui, la politique ne présentait plus aucun intérêt pour moi et je démissionnai en cours de mandat !*

Toujours encouragé par de Gaulle, Pierre entame simultanément une carrière d'auteur à succès en publiant sous une forme romancée ses souvenirs de guerre, « Le Grand Cirque », en 1948. L'ouvrage sera traduit en une quarantaine de langues et vendu à plus de trois millions d'exemplaires ! Il sera égale-

ment porté à l'écran dès l'année suivante et adapté à plusieurs reprises en bande dessinée, les derniers albums sortis étant l'œuvre du dessinateur Manuel Perales. Ingénieur à Paris au sein de la société de son oncle de 1946 à 1949, il est aussi secrétaire général de la société d'entreprises de travaux publics Renaudat entre 1947 et 1956. Parti s'installer en 1950 avec sa famille près de Casablanca, au Maroc, il y fait construire avec l'aide de son beau-père une usine de charpentes métalliques qui exporte vers le reste du continent africain. Mais ce « gaulliste libéral » devient la cible d'un groupement précurseur de l'OAS, « Présence Française », qui tente à plusieurs reprises de l'éliminer physiquement ainsi que sa femme. Pierre doit céder aux objurgations de ses parents et de sa belle-famille. Il vend tous ses biens sur place et rentre en France en 1954.

En avril 1956, le député Clostermann est volontaire pour servir en Algérie comme commandant de réserve. Affecté à l'escadrille de liaison et d'observation (ELO) 4/45 à Oran, il assure jusqu'en 1957 un total de 116 missions d'observation et de guidage de l'aviation de chasse en 348 heures de vol aux commandes d'un MH 1521 Broussard, appareil particulièrement robuste qui lui sert à développer le rôle de « PC volant ». Sa participation à la guerre d'Algérie lui vaut d'être promu lieutenant-colonel et Grand Officier de la Légion d'Honneur. Il est embauché comme directeur commercial par la Société Nouvelle des Avions Max Holste qui s'associe en février 1960 au premier constructeur d'avions légers au monde, la Cessna Aircraft Company, pour la fabrication d'avions légers à Reims et leur commercialisation en France et en Europe. Deux ans plus tard, quand la firme change sa raison sociale pour celle de Reims Aviation, Pierre est directeur adjoint ; il en devient le PDG en 1970, tout en assurant aussi les fonctions de vice-président de Cessna... À son départ à la retraite en 1982, plus de 6000 avions seront sortis des chaînes de l'usine de Reims-Prunay, qui produit aussi en sous-traitance des éléments destinés aux Avions Marcel Dassault.

Mais là ne s'arrêtent pas les activités de l'as, dont la verve et le talent de conteur ont trouvé tout au long de sa vie leur aboutissement dans l'écriture. Ont



Dès sa première édition, en 1948, le roman « Le Grand Cirque » va être un immense succès. (photo Christophe Cony)

La grande « mafia » des pilotes de chasse à nouveau réunie ! Pierre Clostermann, Saburo Sakaï, Francis Gabreski, Günther Rall et Witold Urbanowicz photographiés en 1983 à Maxwell AFB (Montgomery, Alabama), l'école d'état-major de l'US Air Force. Comme d'habitude, « Cloclo » épate la galerie...



ainsi vu le jour divers romans et livres de souvenirs : « Feux du Ciel » en 1951, « Une chasse dans le ciel » en 1954, « Appui-feu sur l'Oued Hallail » en 1958, « Une sacrée guerre ! » en 1990, « L'histoire vécue – un demi-siècle de secrets d'états » en 1998 et enfin en 2005 « Une vie pas comme les autres », qui fait suite à une réédition revue et augmentée de son plus célèbre ouvrage, « Le Grand Cirque 2000 ». Tout cela sans oublier la traduction française du célèbre « Jonathan le Goéland » ! Il n'a jamais trouvé le temps d'écrire un livre sur une autre de ses passions : l'histoire des Indiens d'Amérique... Pierre Clostermann, « Cloco » pour ses amis et ses innombrables admirateurs, est décédé le 22 mars 2006 à Montesquieu-des-Albères dans les Pyrénées-Orientales.

FIN

Pour les lecteurs qui voudraient en savoir davantage sur la carrière civile de Pierre Clostermann, un seul conseil : lire le n° 151 d'AVIONS !

Je tiens à remercier tout particulièrement pour leur aide généreuse mes amis Chris Thomas (spécialiste de la 2nd TAF, du 122^e Wing et du Hawker Tempest) et Bertrand Hugot (spécialiste des FAFL et du No 341 Sqn « Alsace »), sans qui cet article n'aurait pu être si complet et surtout... sans qui beaucoup de mystères n'auraient pu être résolus ! Merci également à Jean-Claude Mermet et à Matti Salonen pour leur documentation et à Matthieu Comas pour avoir accepté de recopier intégralement le second logbook de « Cloco ». Je précise à ce sujet que ce carnet est consultable sur RDV au Musée de l'Ordre de la Libération (Paris) mais que, selon la convention passée avec la famille de Pierre Clostermann, il est interdit de le photographier sous peine de poursuites. D'où le travail de Romain de Matt dont il s'est acquitté parfaitement !



Palmarès du F/Lt Pierre Clostermann (entre parenthèses : victoires au sol)

N°	Date	Heure	Type	Lieu	Avion piloté/Remarques
end	17/05/1943	10h35/10h50	Bf 109 G-6	3 km E Caen	Spitfire IXA NL- ?
01	27/07/1943	18h40/18h45	Fw 190	Triqueville	Spitfire IXB EN630 NL-B
02	27/07/1943	18h40/18h45	Fw 190	S Caen	Spitfire IXB EN630 NL-B
03	27/08/1943	18h45/19h10	Fw 190	Saint-Pol-sur-Mer/Mardyck	Spitfire IXB EN630 NL-B
end	25/09/1943	05h12/05h25	Bf 109 G-6	6 km E Hazebrouck	Spitfire IXB NL- ?
end	16/10/1943	?	Bf 109	Blankenberge/Ostende	Spitfire IXB MH512 LO-Q [A]
end	07/01/1944	13h50	Fw 190	15 km E Abbeville	Spitfire LF IX MH504 LO-K
04	15/06/1944	11h40	Bf 109	1,5 km S ter. de Saint-André-de-l'Eure	Spitfire LF IX MK611 LO-A
pb	26/06/1944	11h25	Bf 109 G	E canal de l'Orne	Spitfire LF IX MH526 LO- ?
05	26/06/1944	11h30	Fw 190	S terrain de Carpiquet	Spitfire LF IX MH526 LO- ?
pb	28/06/1944	18h50-19h50	Fw 190	Argentan/Bernay	Spitfire LF IX MJ586 LO-D
06	29/06/1944	19h40	Fw 190	N Rouen	Spitfire LF IX MJ586 LO-D
pb	30/06/1944	15h15	Bf 109	Vire/Briouze	Spitfire LF IX MJ586 LO-D
pb	02/07/1944	16h03/16h10	Fw 190	S Cabourg	Spitfire LF IX MJ305 LO-K [B]
07	02/07/1944	16h03/16h10	Fw 190	8 km S Cabourg	Spitfire LF IX MJ305 LO-K
08	02/07/1944	16h03/16h10	Fw 190	8 km S Cabourg	Spitfire LF IX MJ305 LO-K [C]
end	02/07/1944	16h03/16h10	Fw 190	S Cabourg	Spitfire LF IX MJ305 LO-K
end	02/07/1944	16h03/16h10	Fw 190	S Cabourg	Spitfire LF IX MJ305 LO-K
09	05/03/1945	17h20	Bf 109	vers Hengelo	Tempest V EJ893 JJ-W
10	14/3/1945	16h50/18h15	Bf 109	vers Hoya	Tempest V NV660 JJ-R [D]
end	14/3/1945	16h50/18h15	Bf 109	vers Hoya	Tempest V NV660 JJ-R
11	14/3/1945	16h50/18h15	Bf 109	vers Hoya	Tempest V NV660 JJ-R
(01)	28/03/1945	13h45	Fi 156	13 km SO Münster (au sol)	Tempest V NV970 US-O
12	02/04/1945	19h10	Fw 190 D	terrain d'Ahlhorn	Tempest V NV968 US-G
(end)	02/04/1945	19h10	Ju 188	terrain d'Ahlhorn (au sol)	Tempest V NV968 US-G
(end)	02/04/1945	19h10	Ju 188	terrain d'Ahlhorn (au sol)	Tempest V NV968 US-G
(pb)	05/04/1945	Aube	Ju 88 G	terrain de Wunstorf (au sol)	Tempest V EJ536 US-W
(end)	05/04/1945	Aube	Ju 88 G	terrain de Wunstorf (au sol)	Tempest V EJ536 US-W
(end)	05/04/1945	Aube	Ju 88 G	terrain de Wunstorf (au sol)	Tempest V EJ536 US-W
(end)	05/04/1945	Aube	Ju 88 G	terrain de Wunstorf (au sol)	Tempest V EJ536 US-W
end	05/04/1945	12h15	Fw 190 D	Hamelin	Tempest V EJ536 US-W
end	05/04/1945	12h15	Fw 190 D	Hamelin	Tempest V EJ536 US-W
(pb)	19/04/1945	18h00-19h20	He 177	terrain de Rotenburg (au sol)	Tempest V NV994 JF-E [E]
(pb)	19/04/1945	18h00-19h20	He 177	terrain de Rotenburg (au sol)	Tempest V NV994 JF-E [E]
(02)	19/04/1945	18h00-19h20	He 177	terrain de Rotenburg (au sol)	Tempest V NV994 JF-E [E]
(03)	19/04/1945	18h00-19h20	He 177	terrain de Rotenburg (au sol)	Tempest V NV994 JF-E [E]
13	20/04/1945	20h30	Fw 190 D	16 km SO Hambourg	Tempest V NV994 JF-E
14	20/04/1945	20h35	Fw 190 D	N Brême	Tempest V NV994 JF-E
(pb)	03/05/1945	06h30	Fw 190	8 km E Oldenburg (au sol)	Tempest V SN222 (JF-S ?) [F]
(pb)	03/05/1945	06h30	Fw 190	8 km E Oldenburg (au sol)	Tempest V SN222 (JF-S ?) [F]
(04)	03/05/1945	06h30	Fw 190	8 km E Oldenburg (au sol)	Tempest V SN222 (JF-S ?)
(end)	03/05/1945	16h30	BV 138	hydrobase de Grossenbrode (au sol)	Tempest V SN222 (JF-S ?)
(end)	03/05/1945	16h30	BV 138	hydrobase de Grossenbrode (au sol)	Tempest V SN222 (JF-S ?)
(05)	03/05/1945	16h30	Do 24	hydrobase de Grossenbrode (au sol)	Tempest V SN222 (JF-S ?) [G]
(06)	03/05/1945	16h30	Do 24	hydrobase de Grossenbrode (au sol)	Tempest V SN222 (JF-S ?)
(end)	03/05/1945	16h30	Ar 232	hydrobase de Grossenbrode (au sol)	Tempest V SN222 (JF-S ?)
(end)	03/05/1945	16h30	Ar 232	hydrobase de Grossenbrode (au sol)	Tempest V SN222 (JF-S ?)
(07)	03/05/1945	16h30	Ju 352	hydrobase de Grossenbrode (au sol)	Tempest V SN222 (JF-S ?)
(08)	04/05/1945	15h30	Do 18	hydrobase de Schleswig (au sol)	Tempest V SN222 (JF-S ?)
(09)	04/05/1945	15h30	Do 18	hydrobase de Schleswig (au sol)	Tempest V SN222 (JF-S ?)

[A] Non homologué. [B] Appareil revendiqué « endommagé », requalifié « probablement détruit » le 20 août 1944. [C] Appareil revendiqué « endommagé », requalifié « détruit » le 20 août 1944. [D] Appareil revendiqué « probablement détruit », requalifié « détruit » le 24 mai 1945. [E] En coopération avec F/Lt J. Bone et F/O J.I. Adams. [F] Appareils revendiqués « endommagés » au sol, requalifiés « probablement détruits » en juin 1945. [G] Appareil revendiqué « endommagé » au sol, requalifié « détruit » en juin 1945.

Soit au total : 14 victoires confirmées, 4 victoires probables et 8 avions endommagés en l'air (+ 1 avion endommagé non homologué) ainsi que 9 appareils détruits, 5 appareils probablement détruits et 9 appareils endommagés au sol.