



*En vol de
Saint-Jean-
d'Angely
à Alexandrie*



*« Nous avions le cœur
gros. Nous venions de
quitter notre famille,
notre pays et nous
ne savions pas quand,
ni si un jour,
nous les reverrions.
Beaucoup, ce soir-là
certainement
pleurèrent »*

JAMES DENIS

Trois heureux événements signalent le 21 juin 1941. Le premier de la journée est une bonne nouvelle ; Lebois est vivant, le sergent-chef est revenu dans les lignes alliées par ses propres moyens.

Après avoir dû se poser dans le désert, son Hurricane salement amoché par la Flak, Lebois a parcouru plus de soixante-dix kilomètres à pied, en territoire hostile, avant de réussir à rallier les lignes amies. Il revient en tenue très légère, juste vêtu de son *pay book* et de son bidon d'eau, ayant laissé ses habits décorer les différents barbelés rencontrés en route. Son retour est dignement

Fama ut a iam ut arbitror praecipitem inde explanare
documentorum praecipitem est inde ulla exitium exitium
pertinacior causam pertinacior priscis pertinacior inde
maioribus praecipitem ulla explanare locuta a inpulit super.



*Fama ut a iam ut
arbitror praecipitem inde
explanare documentorum
praecipitem est inde ulla
exitium exitium
pertinacior causam*



*Fama ut a iam
ut arbitror
praecipitem inde
explanare
documentorum
praecipitem est
inde ulla
exitium exitium
pertinacior
causam*





*Français
sur tous
les fronts*





est en tête, son équipier à main gauche, l'autre gang est en retrait à droite, l'équipier à main droite de son leader, comme les quatre doigts de la main. Selon les conditions, le dispositif peut être inversé. Chaque aéronef se couvre mutuellement afin de scruter le plus grand horizon possible pour prévenir la menace ennemie. Ce dispositif possède également comme qualité d'offrir assez d'espace pour une manœuvre flexible et réactive, sans focaliser la concentration des pilotes sur le maintien d'une formation serrée. En cas d'attaque, les deux gangs engagent le combat en s'adaptant à toutes les situations. La formation en V à trois, plus rigide, a été abandonnée sans regrets lors de la bataille d'Angleterre. Le trait d'humour, très *british*, de clore les briefings des pires missions par la question rituelle : *Everybody's happy ?* ce matin-là, a du mal à dérider les héritiers de Guynemer.

Dès la première apparition des Allemands, la nouvelle tactique se révèle un désastre. Les « Schmitt » n'ayant eu qu'à tirer de loin dans le tas pour disloquer la « formation en paquet » et abattre sans coup férir un Hurricane, en cribler deux autres. Les Français eux aussi ont encaissé sans pouvoir se défendre. Littolff qui s'est pris quatre balles est furieux, mais furieux... Quant au sergent-chef Rives, il a dû se poser sur un terrain de dégagement. La belle trouvaille sera vite rangée dans le placard des inventions nuisibles et soigneusement oubliée. Comme quoi, toute innovation n'est pas forcément un progrès.

Les jours d'après se suivent et se ressemblent : alerte, patrouilles de protection sur les convois, avec des avions à bout de souffle qui ne cessent de tomber en panne et dont les moteurs

cacochymes parfois refusent de démarrer. Même le Lysander omnibus est sujet à pareils caprices. Les appareils sont dans un si mauvais état que les mécaniciens n'ont même plus d'entretien à réaliser et rêvent, à raison, de passer des qualifications de personnels navigants qui leur permettraient de rejoindre le futur groupe de bombardement Lorraine. Le sentiment d'impuissance que génère pareille débâcle du matériel rend la situation pénible. Denis trouve enfin une place dans le Lysander pour Le Caire afin d'aller plaider, encore, la cause commune et l'urgence de mettre en œuvre les mutations promises. Tous les espoirs de l'escadrille s'envolent avec lui.

*“Acharnement
à se battre,
foi à soulever
les montagnes,
et en même temps
si fragile jeunesse
habitée
par le doute.”*

Le 6 août, Jean Redor, marin émérite, pilote d'hydravion, part pour rejoindre un groupe de Sunderland basé à Malte. Il sera abattu en mer peu de temps après. Le 7, Denis revient porteur de nouvelles. Oui, des accords franco-anglais ont été signés. Oui, des groupes français seront bientôt constitués en Syrie. Oui, ils toucheront enfin du matériel

moderne. L'espoir renaît, comme la jaune cistanche après l'ondée fleurit la dune du désert. Le 11, Denis et Littolff, tout émus, se rendent au Caire en Lysander, à la convocation de l'état-major. Acharnement à se battre, foi à soulever les montagnes, et en même temps si fragile jeunesse habitée par le doute. La clé de cette étrange équation, rebelle-fidèle, se trouve peut-être dans un écrit mystique rédigé, un peu plus loin, par un autre FAFL du *Desert* : André Zirnheld, professeur de philosophie, qui est entré dans le *French Squadron* des SAS comme on entre dans la vie monastique. À l'issue d'un raid triomphal à Sidi Haneish (une trentaine d'avions détruits), sa jeep est mitraillée par des Stuka, il n'en réchappera pas. À

*bitror praecipitem inde explanare documentorum praecipitem est inde ulla exitium exitium pertinacior causam pertinacior
bitror praecipitem inde explanare documentorum praecipitem est inde ulla exitium exitium pertinacior causam pertinacior*

Préambule

à la suite d'un accord intervenu fin 1940 avec l'air ministry, le général de Gaulle, commandant les forces armées de la France libre, fait connaître à l'état major de Brazzaville, que les pilotes de chasse alors en A.E.F. doivent être dirigés sur l'Egypte où ils constitueront un escadron français.

Les pilotes sont désignés fin février et se présentent à RAF-H.Q.-ME, au Caire - Ils sont aussitôt réentraînés à Comairia, leur entraînement interrompu depuis plusieurs mois -

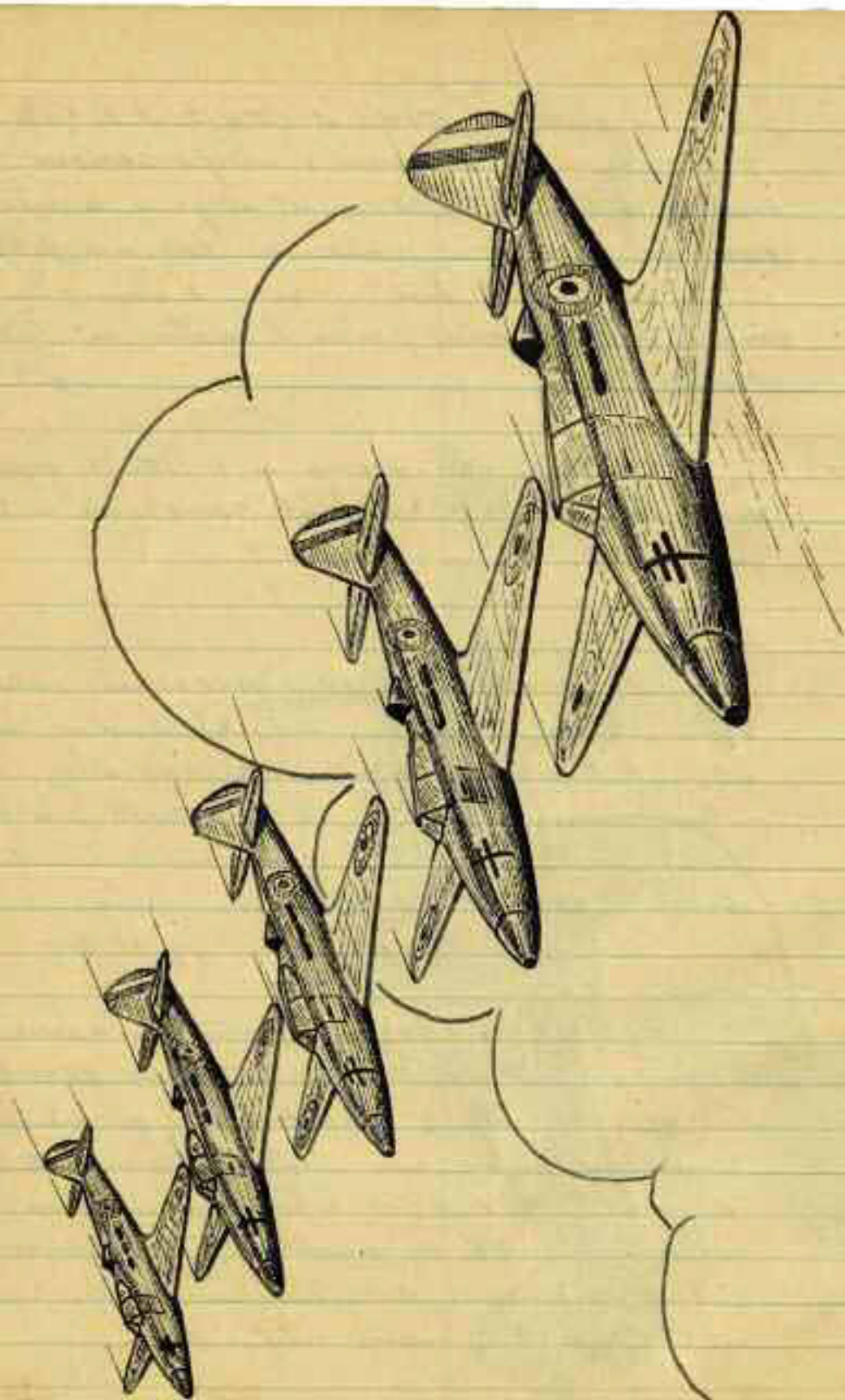
Le 15 mars, ils sont affectés au squadron 33 qui opère en Grèce -

Après 12 jours de traversée mouvementée, ils se présentent à l'air vice marshal d'Albiac, commandant la RAF en Grèce - Réception franche et cordiale.

Le gouvernement, la population et le Comité Français d'Athènes, réservent aux pilotes de la France libre un accueil indescriptible -

Des représentations sont malheureusement faites par le ministre accrédité par le gouvernement de Vichy, et nos pilotes sont renvoyés en Afrique pour éviter toute difficulté -

Trois jours après, les forces Vichy-allemandes, poursuivant leur offensive, ils sont dirigés sur Tobruk où opère le 43 squadron -



LE BEAU RÊVE

MARCEL ALBERT (1917-2010)

Compagnon de la Libération,
décret du 11 avril 1944.



Ouvrier métallurgiste, engagé en 1938 dans l'armée de l'air, il abat ses premiers ennemis pendant la campagne de France. Affecté à Oran après l'armistice, il en profite pour rejoindre clandestinement Gibraltar puis l'Angleterre pour continuer le combat. Il est envoyé en 1942 sur le front russe aux côtés des Soviétiques avec le groupe de chasse Normandie. Ses prodiges en vol lui valent le titre de deuxième as français de la Seconde Guerre mondiale avec 23 victoires aériennes homologuées. Il est un des rares pilotes du premier contingent du groupe à revenir vivant. As du légendaire régiment Normandie-Niemen, il termine la guerre avec le titre de Héros de l'Union soviétique, la plus haute récompense accordée par l'URSS.

EMILE ALLEGRET (1907-1990)

Compagnon de la Libération,
décret du 28 mai 1945.



Engagé en 1926 dans l'armée de l'air, il entre à l'École nationale de l'aviation civile et devient pilote d'essai. À l'annonce de l'armistice, il entre dans la Résistance. Il devient un agent de l'Organisation civile et militaire, il effectue des missions de renseignements sur les côtes, notamment à Royan où il relève l'emplacement des fortifications et des batteries de défenses côtières. Traqué par la Gestapo, il franchit les Pyrénées, le 24 décembre 1942, et s'engage dans les Forces françaises libres le 25 janvier 1943 à Gibraltar. À Londres, il intègre le Lorraine. Il se distingue dans les opéra-

tions de bombardement de jour et de nuit. En janvier 1944, il prend le commandement de l'escadrille Metz. Il participe à la mission de protection du débarquement. Gravement blessé le 27 janvier 1945, il termine la guerre comme capitaine.

LOUIS ANDLAUER ALIAS RENÉ MATHIS (1919-1999)

Compagnon de la Libération,
décret du 17 novembre 1945.



Engagé le 1^{er} novembre 1939 dans l'aviation, aspirant replié en Afrique du Nord, il refuse la défaite. Le 1^{er} juillet 1940, il tente de s'évader en avion. Une panne l'en empêche. Arrêté pour désertion, après plusieurs tentatives d'évasion infructueuses, il rentre en France. En août 1941, il passe dans la Résistance. Arrêté à Montpellier, inculpé pour trahison et condamné, il est évacué en Lysander, le 1^{er} mars 1942. Sous-lieutenant, observateur il sert au Lorraine, à partir du 10 avril 1943. Le 22 octobre, son avion très endommagé, le pilote gravement blessé, il prend le commandement et par son sang-froid permet de ramener l'appareil et l'équipage à la base. En juillet 1944, il sert à l'état-major de l'air à Londres puis à l'escadrille de liaison du ministre. Affecté en janvier 1945 au GT 1/15 (groupe de transport 1/15) puis au GT 3/15, il termine la guerre lieutenant.

JACQUES ANDRIEUX (1917-2005)

Compagnon de la Libération
décret du 8 novembre 1944.

Engagé dans l'armée de l'air à 20 ans, il achète un bateau qui lui permet de rejoindre l'Angleterre depuis la Bretagne en décembre 1940. Après sa formation au sein de la Royal Air Force, il exécute de nombreuses opérations de chasse au sein de squa-



drons anglais : combats aériens, escortes de bombardiers, destructions des équipements militaires ennemis au sol. À partir d'août 1944 et jusqu'à la fin de la guerre, il prend le commandement du groupe de chasse Alsace. À l'issue du conflit, il est

titulaire de 12 victoires aériennes. Il poursuit sa carrière militaire jusqu'au grade de général puis exerce dans le civil des fonctions de direction dans différentes sociétés.

FRANÇOIS D'ASTIER DE LA VIGERIE (1886-1956)

Compagnon de la Libération,
décret du 8 novembre 1944.



Ancien pilote de la Grande Guerre, saint-cyrien, il fait une brillante carrière militaire. Commandant, à partir de septembre 1939, de la zone d'opérations aériennes du Nord comme général de corps aérien, il dirige, en mai et

juin 1940, la bataille de France. Dès août 1940, il est relevé de son commandement pour s'être opposé à Vichy. Il entre alors en résistance dans le groupe « La dernière colonne » de son frère Emmanuel. Le général de Gaulle l'appelle à Londres en 1942 et il en devient l'adjoint direct. Envoyé en mission à Alger, il y retrouve son autre frère Henri. Nommé inspecteur des FAFL en mai 1943, il est commandant supérieur des troupes françaises en Grande-Bretagne en octobre. Il termine sa carrière comme ambassadeur de France.

JEAN ASTIER DE VILLATTE (1900-1985)

Compagnon de la Libération,
décret du 23 juin 1941.



Industriel, connaisseur de l'Afrique, il est mobilisé en 1939 comme capitaine dans l'aviation. Il rejoint Londres le 22 juin 1940 et prend le commandement du groupe Topic qui part pour l'Afrique. Il participe aux opérations sur Koufra, puis à la tête du (groupe réservé de bombardement n° 1 (GRB1) à la campagne d'Abyssinie en 1941. En juillet, il commande des FAFL du Moyen-Orient. En 1942, colonel, il est au service général des liaisons de la France libre. Il effectue des missions spéciales en Afrique de septembre 1942 à avril 1943. Attaché à l'état-major du général Catroux à Alger, commandant en second de la brigade d'artillerie de l'air (BAA), il participe à la libération de la Corse. Il est ensuite affecté comme commandant en second du commandant de l'air en Corse puis à l'état-major de la BAA. En octobre 1944, il sert au Commissariat aux colonies.

PIERRE AUBERTIN (1915-1949)

Compagnon de la Libération,
décret du 28 mai 1945.



Breveté pilote militaire fin 1939, affecté à l'école de pilotage de Meknès avec quelques camarades, Pierre Aubertin choisit de poursuivre le combat. Le 30 juin, lui et ses compagnons rejoignent Gibraltar à bord de trois Glenn Martin. Aubertin s'engage dans les Forces françaises libres. Il est affecté à l'école de pilotage d'Odiham début novembre 1940. Versé dans la RAF en 1942, il est