



Juin 2011

N° 71

SOMMAIRE DE CE NUMÉRO

1 - Editorial	Page 2
2 - La B17 Fortresse Volante « BIR HAKEIM »	Page 3
3 - Francis MELVILLE-LYNCH	Page 9
4 - Jean-François DELPECH	Page 10
5 - Projet de création d'un Squadron Lafayette	Page 11
6 - Le site de lancement de V1 du Val Ygot à Ardouval	Page 12
7 - Mémorial de la Bataille d'Angleterre à Capel-le-Ferne	Page 17
8 - Le carnet	Page 20
8-1 - Actualités	Page 20
8-2 - Information	Page 22
8-3 - Nécrologie : MM Gabriel Joseph LINIERES - Pierre LOUIS-DREYFUS	Page 22
9 - Biographies des personnes décédées	Page 23
9-1 - Gabriel Joseph LINIERES	Page 23
9-2 - Pierre LOUIS-DREYFUS	Page 25
10 - Nos coordonnées	Page 28

AMICALE DES FORCES AÉRIENNES FRANÇAISES LIBRES

59 rue Vergniaud – 75013 PARIS

Tél. : 01 45 88 05 60

Courriel : fafl@laposte.net

Editorial

Une année s'est écoulée depuis la commémoration de l'anniversaire du 70^{ème} anniversaire de la Bataille d'Angleterre. Cette année a été particulièrement bien remplie avec de nombreux projets, dont certains encore en cours de réalisation, notamment en Angleterre. On ne peut qu'être satisfait de l'intérêt apporté et exprimé.

Comme vous avez pu le constater, la parution de cette Gazette a souffert d'un retard assez conséquent et nous vous prions de nous en excuser. Préoccupations familiales pour les uns, surcroît de travail pour les autres, toutes les difficultés, indépendantes de notre volonté, ont été réunies pour nous empêcher de nous consacrer, comme nous le faisons d'habitude, aux recherches nécessaires pour la rédaction de nos articles.

Mais soyez certain que nous continuons à vous informer, à relater cette magnifique histoire si riche des Forces Aériennes Françaises Libres, et dont beaucoup reste à découvrir et à écrire.

Nous estimons beaucoup l'intérêt que vous nous témoignez, le nombre important de personnes cotisant le prouve. Vos soutiens qui nous parviennent très régulièrement, démontrent, s'il en est, que la Gazette est très attendue et appréciée. Nous tenons, une fois encore, à vous remercier de la manière la plus chaleureuse et la plus amicale.

Le comité historique

La B-17 forteresse volante "BIR HAKEIM"



B-17F. Ancienne Forteresse Volante de l'USAF cédée au général Koenig fin 1944 qui la baptisa Bir Hakeim sera l'avion du tour du monde
Origine Melville-Lynch

6 septembre 1943. Le *squadron* 341 « Alsace » assure la couverture du retour de B-17 *Flying Fortress* d'Allemagne. Cent onze de la 3rd *Bomb Division* et cent cinquante et une de la 1st avaient été programmés pour une attaque sur Stuttgart. Cette quatre vingt onzième mission de la VIII^{ème} (8th) Air Force est un fiasco. La météo nuageuse sur l'objectif cause la séparation des formations et une désorganisation totale, une situation qui profite aux défenseurs : Quarante cinq quadrimoteurs seront portés manquants dont onze dans le 388th Bomb Group. Parmi les vingt quatre B-17 de cette unité, « Charlene », serial 42-30177 de l'équipage du 2nd Lt Charles Cushman Bliss en est à sa cinquième mission au sein du 562nd Bomb Squadron. L'avion revient, chanceux, se poser à Knettishall touché à un moteur. Ce qu'ignorent les français, qui voient rentrer les bombardiers vers l'Angleterre, c'est que « Charlene », peinte en camouflage olive drab, portera la Croix de Lorraine sur la dérive après la guerre ! Un tour du monde plus loin, cet ex-B-17 du 562nd Bomb Squadron sera plus connu sous le nom de baptême de *Bir Hakeim*.

Avant d'être aux couleurs de la France Libre, ce B-17F effectuera encore treize missions de guerre jusqu'au 17 décembre 1943 ; la plupart de celles-ci se feront au-dessus de l'Allemagne quoique le 7 septembre, « Charlene » accompagnera une vague de soixante bombardiers sur l'ouvrage spécial de Watten-Eperlecques (Pas-de-Calais). Début 1944 cette *Flying Fortress* est transformée pour le rôle RCM (*Radio Counter Measures*) au 803rd BS à Sculthorpe le 19 janvier puis au 36th BS de Cheddington le 14 août 1944 où elle restera jusqu'en fin d'année. C'est à cette période qu'une demande est faite par l'état-major français aux américains pour disposer d'un avion de transport entre les différents quartiers généraux, qu'ils soient en Afrique du Nord ou en Angleterre. Le Général Eisenhower donne suite à cette requête et il charge ses subordonnés de trouver un avion retiré du service. C'est « Charlene » avec

ces cinq cents heures de vol qui est choisie. Tous les équipements de guerre sont retirés avant qu'elle ne soit livrée à partir du terrain de Bovingdon. Puisqu'il faut des navigants confirmés, trois anciens du Lorraine, les lieutenants Melville-Lynch, Lagatu, Jean et le sergent-chef Millet sont lâchés sur ce quadrimoteur sous l'œil d'un pilote américain détaché, le lieutenant Hopla comme moniteur avec le mécanicien, le sergent Howard qui ont amené l'appareil au Bourget.

Le 28 janvier 1945 un vol de 3 heures 30 minutes permet à la future Bir Hakeim de gagner Burtonwood avant d'autres vols de qualification réalisés en Grande-Bretagne. Pour rendre l'intérieur moins spartiate qu'il ne l'était en opération, le rééquipement permet à l'avion d'être transformé en VIP. Paul Arzens, décorateur parisien est choisi pour rendre l'avion agréable. Douze places sont installées et le compartiment radio adapté comme bureau pour le Général Koenig. Moins d'un mois après sa prise en compte l'avion commence sa ronde avec des déplacements entre Marrakech, Alger mais aussi sur Cognac en avril (*front de l'Atlantique*) puis le 22 mai une ronde sur Stuttgart, Munich Leipzig avant de revenir sur Villacoublay qui est désormais son port d'attache. Deux autres escales non dénuées d'intérêts pour l'équipage furent effectuées sur les anciens terrains du Lorraine à Harfordbridge et Gilze Rijen au cours du mois juillet. En août 1945 la situation politique en Indochine justifie la nomination et le déplacement de son futur haut-commissaire, l'amiral Thierry d'Argenlieu mais les moyens aériens de transport sont quasi-inexistants. C'est pour cette raison que l'amiral fut amené à prier son vieil ami, le général Koenig, commandant en chefs en Allemagne, de lui prêter, pour s'y rendre, le Bir-Hakeim. La demande est acceptée et le 6 septembre 1945 à 1 heure du matin - juste deux ans après la mission sur Stuttgart - les quatre Wright donnent toute leur puissance de 1200 chevaux pour décoller vers l'Extrême-Orient. L'équipage est expérimenté et presque tous étaient des anciens FAFL du Groupe Lorraine.

Le sous-lieutenant Melville-Lynch, pilote, sous-lieutenant Robin, co-pilote, le capitaine Goychmann¹, navigateur, le sous-lieutenant Lagatu, radio-télégraphiste et les sergents Delpech et Provencel comme mécaniciens. Le chef de bord était le commissaire en chef de la Marine Raulin, chef de cabinet du général Koenig. Secrétaire de celui-ci Mary Borrett (*Brodiez*) se souvient des préparatifs de ce voyage dont l'ordre de mission laissé à l'équipage précisait Extrême Orient via Manille, destination finale désignée ultérieurement : *A l'époque nous logions dans le même hôtel du 8ème arrondissement que cet équipage. Ces hommes étaient motivés et préparaient intensément ce déplacement. C'est à même le sol que les cartes étaient dépliées au milieu d'autres papiers. Les calculs allaient bon train pour prévoir les escales, les pays à survoler et les pleins de pétrole à assurer.* Il faut quatre jours et cinq escales pour rejoindre l'île de Ceylan. A Kandy le 10 septembre le haut-commissaire de France en Indochine prenait contact avec lord Louis Mountbatten à son quartier général et y rencontrait le général Leclerc qui lui, se rendait à Singapour.

¹ Le lieutenant Jean fut remplacé par le capitaine Goychmann pour cause de fiançailles !

Après plusieurs consultations, l'amiral d'Argenlieu s'envolait vers Calcutta d'où il gagnait Chandernagor (*possession française aux Indes*). Là-bas il y installait provisoirement son Q.G. en attendant de pouvoir se rendre en Indochine où il arriverait à Saigon le 30 octobre. C'est à Kandy que l'amiral demanda au commissaire Raulin de pousser jusqu'à Washington afin d'exposer la situation de l'Indochine à notre ambassadeur. Cette fois, le Bir Hakeim n'emmenait plus que deux passagers : l'amiral Graziani, chargé, lui, d'une mission à Paris, et le lieutenant François Schloessing², qui venait en France prendre possession d'un avion destiné à l'amiral d'Argenlieu.

Le Bir Hakeim s'envola le 17 septembre de Calcutta, fit escale à Rangoon, Manille, Guam, Kwagalem et Johnston avant de rejoindre Honolulu. Sur cet îlot d'Hawaï les mécaniciens furent sollicités car il fallait faire la révision des moteurs mais aussi un entretien de la cellule mais surtout adapter un ou des réservoirs supplémentaires de carburant pour faire les 3841 kilomètres en vue de faire le reste de la traversée du Pacifique sans escale. Jean Delpech se rappelle fort bien de ces travaux d'installation : *il y avait des attaches sous chaque aile prévues à cet effet et qu'ils ont donc été vissés, un réservoir sous chaque aile.* De son côté Francis Melville-Lynch écrit *qu'un réservoir souple fut installé dans la soute et qu'il était bien odorant !* C'est à San-Francisco que l'avion se pose après 13 heures 15 de vol avant de repartir pour Denver au Colorado. Le lendemain le Bir Hakeim s'envole pour Chicago puis Washington le 27 septembre où la rencontre avec Henri Bonnet, ambassadeur de France aux Etats-unis se fait pendant un temps très court avant de partir vers New-York. Sur le terrain de Mitchell Field l'avion est révisé avant l'Atlantique.

Le retour vers la métropole est proche puisque le 30, c'est le départ de New-York avec une escale d'une nuit à Terre-Neuve, par prudence, à cause du mauvais temps consécutif à l'équinoxe. Enfin c'est le départ de Terre-Neuve, le 1er octobre à 17 h. 57, avec l'atterrissage à Orly puis Villacoublay le 2 à 12 h. 30. Ainsi, le même avion venait d'accomplir le tour du monde en 137 heures de vol pour 45.000 kilomètres alors que la récente performance des transports aériens américains (*qui firent le tour du monde en 149 h et 44 Minutes, y compris le temps des escales*) a été faite par des appareils se relayant. L'équipage qui préparait assidûment en août 1945 à même le sol ce déplacement mesurait déjà que ce qu'ils allaient faire en allant vers l'Extrême-Orient serait important mais une fois revenu en France l'exploit était encore plus fort avec ce record en poche. Cette aventure restera longtemps un souvenir extraordinaire et bien des années après celui-ci restait vivace dans leurs esprits. Jean Delpech : *C'était magnifique, nous étions très bien reçus à chaque escale mais quand nous volions à haute altitude pour franchir les montagnes d'Inde ou les Rocheuses nous étions sans masque à oxygène et cela était difficile. Les températures extrêmes étaient dures à supporter comme les 40 degrés à Hawaï pour travailler sur l'avion et six jours plus tard -20 dans celui-ci au-dessus de l'Atlantique !*

² Frère de Jacques-Henri, François Schloessing.

LIAISONS ET TEMPS DE VOL - Durée totale 133 heures.		
6.09.1945	Paris-Orly - LeCaire	11 h 30
7.09.1945	Le Caire - Abadan	5 h 40
7.09.1945	Abadan - Karachi	7 h 20
8.09.1945	Karachi - Colombo	8 h 15
10.09.1945	Colombo - Kandi	0 h 25
10.09.1945	Kandi - Colombo	0 h 40
12.09.1945	Colombo - Calcutta	7 h 10
12.09.1945	Calcutta - Calcutta	0 h 15
17.09.1945	Calcutta - Rangoon	3 h 15
17.09.1945	Rangoon - Manille	9 h 10
18.09.1945	Manille - Guam	9 h 15
19.09.1945	Guam - Kwajalein	9 h 40
20.09.1945	Kwajalein - Johnston	9 h 15
21.09.1945	Johnston - Honolulu	4 h 15
24.09.1945	Honolulu - essais réservoir supplémentaire	0 h 40
24.09.1945	Honolulu - San Francisco	13 h 15
25.09.1945	San Francisco - Denver	4 h 15
26.09.1945	Denver - Chicago	5 h 00
27.09.1945	Chicago - Washington	3 h 05
27.09.1945	Washington - New York	1 h 30
30.09.1945	New York - Terre Neuve	5 h 25
1.10.1945	Terre Neuve - Villacoublay	13 h 45



L'équipage du "Bir-Hakeim" après son atterrissage au Bourget, à l'issue de leur magnifique exploit. **Debout** : lieutenant Jean - capitaine Goyschmann (*navigateurs*) - lieutenant Melville-Lynch (*pilote*) - le commissaire en chef de la Marine Raulin (*chef de bord*) - lieutenant Lagatu (*radio*). **Assis** : adjudant-chef Garver - sergents-chefs Delpech et Provencel (*mécaniciens*).

Origine Hugues Delpech : Photo issue du Magazine POINT DE VUE du 18 octobre 1945



Francis Melville-Lynch s'appuie sur l'hélice Hamilton Standard de « son » avion. Le retentissant exploit apparaît désormais à l'avant du B-17 avec une carte du monde et la liste des escales. A noter aussi qu'après une grande révision l'avion a été laissé en aluminium naturel et que Bir Hackeim s'écrit avec un « c ».

Origine Melville-Lynch

forces françaises d'occupation en Allemagne. Néanmoins d'autres avions plus spacieux et confortables prenaient progressivement sa place et les vols du Bir Hakeim s'espaçaient. La route Baden-Berlin restait la plus fréquente. A l'automne 1949 le quadrimoteur passa en révision générale et sa livrée vert olive d'origine (!) fut décapée. L'insigne de la légion et une représentation symbolique de son parcours restèrent apposés sur son nez et un « C » ajouté devant de « K » de Bir Hackeim, sur le fuselage devenu alu naturel. Bien entendu la croix de Lorraine était toujours peinte sur la dérive.



Janvier 1955 - Escale dijonnaise pour cet avion légendaire

Photo Bernard Regnier

Au départ de Melville-Lynch vers le CIET à l'automne 1950, c'est le capitaine Henri Perrin qui devint le commandant de bord de cet avion. Pour Melville-Lynch cinq ans de vie commune s'arrêtaient à la coupure des moteurs sur le parking de Wahn le 6 octobre 1950. Francis Melville-Lynch avait effectué 1570 heures de vol à son bord. Vieillesse, la Forteresse vola de moins en moins mais une opération spéciale rassembla en janvier 1952 les deux fiancés en prévision d'un largage de parachutistes au-dessus de l'Indochine. Le seul avion de l'armée de l'Air à long rayon d'action capable de parachuter des agents de nuit était le B-17 ! Trois vols de reprise en main furent faits à partir d'Orly mais le décès du général de Lattre fit capoter cette mission. La carrière du Bir Hackeim faillit s'arrêter définitivement les 17 et 18 mars 1955.

Après un décollage de Solingen, l'avion fut pris dans des conditions givrantes et la glace qui s'accumula sur les ailes glaça d'effroi l'équipage ; heureusement la stabilité du B-17 évita un drame et l'avion réussit à se poser à Villacoublay en lieu et place de du terrain d'Orly. Néanmoins, le jour suivant, en raison des mêmes conditions météo dégradées l'atterrissage à Wahn (*aérodrome de Cologne-Bonn*) fut des plus délicats et lorsque Henri Perrin actionna les freins sur la piste enneigée, ceux-ci ne répondirent pas ; l'avion finit sur le nez après qu'une jambe de train céda en passant dans un trou en bout de piste. Aucun membre d'équipage ne fut sérieusement blessé hormis le navigateur installé dans le nez de l'avion, légèrement coupé par le plexiglas. Un nez de fortune sera confectionné sur place, les moteurs et les réducteurs hélices seront vérifiés avec changement des hélices. Cédée pour un franc symbolique à l'Institut Géographique National (*IGN*) et après un vol d'essai concluant, elle est convoyée à Creil où elle est prise en charge pour une révision générale. Deux chaudronniers de l'UTA aideront, pendant 2 ans, les mécaniciens de l'IGN pour la remettre en état et la mettre au standard du type "G". Remis à neuf, l'appareil ne volera pas. Lentement dépouillée de ses principaux équipements, l'avion fut ferrailé en août 1973. Triste fin pour un avion mais sans doute que quelques-uns de ces équipements volèrent ensuite au sein d'une des quatorze Forteresses Volantes de l'IGN.

Bertrand Hugot - avril 2011

Sources et remerciements

Claims to Fame : *The B-17 Flying Fortress* - Trait d'Union n° 109

Jean et Hugues Delpech - Jean-Patrick et Christophe Melville-Lynch - Jocelyn Leclercq - Guy Fruchard et Didier Lecocq

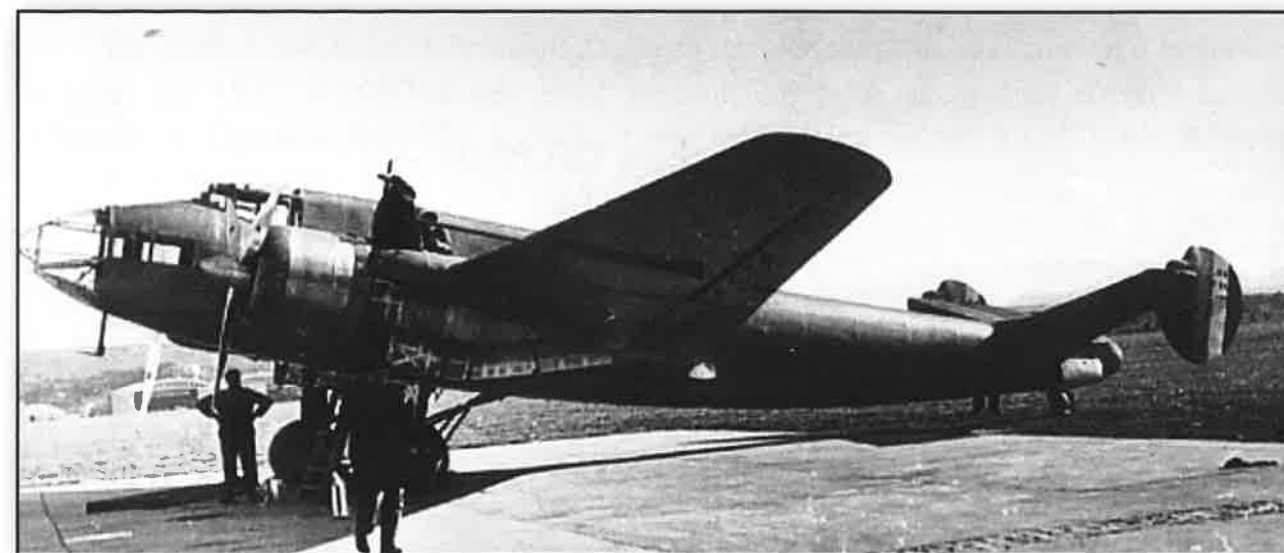


- Francis MELVILLE-LYNCH -

matricule 30.540

26 avril 1917 - 30 septembre 1989

Francis Melville-Lynch est né le 26 avril 1917 à Bayonne d'un père, dont les aïeux étaient d'origine irlandaise, et d'une mère basque. Engagé dans l'armée de l'Air comme pilote, il est breveté en mars 1936 à l'école de pilotage de Royan. Affecté à la 36^{ème} Escadre sur Potez 540 il rejoint en 1939 l'Entrepôt de l'Armée d'Air 301 à Chateaudun où il est chargé de convoyer des avions vers les unités. Replié sur Pau il traverse la Méditerranée sur un LEO 45 le 25 juin 1940.



LeO 45

Origine Melville-Lynch



Francis Melville Lynch

Origine Melville-Lynch

Il ne restera pas longtemps en Afrique du Nord car le 29 juillet il s'envole de Casablanca avec le sergent Guilloux et le mécanicien Bouquillard à bord du Glenn Martin 167 n°228 vers Gibraltar où il rejoint la RAF. Entraîné sur Blenheim il est versé au n°8 *squadron* et part au Moyen-Orient où il effectue un grand nombre de missions de guerre dans la corne de l'Afrique. Finalement l'adjudant-chef rallie la France Libre à l'automne 1941. Enregistré à la compagnie de l'Air au Moyen-Orient avec le matricule 40.280 (30.540 à Londres). Affecté à la section de liaison de la mission d'Abyssinie en raison de son expérience sur tous types d'avions, il rejoint ensuite Damas, puis le GMI, et enfin l'escadrille Metz du Groupe Lorraine le 25 juillet 1942. Transféré sur la Grande-Bretagne début 1943, il est

réaffecté au Lorraine, cette fois au sein du *squadron* 342. Il effectue sa première mission sur l'Europe occupée lors de l'attaque du transformateur de Chevilly la Rue. Hélas pour lui sa sixième mission finit mal au retour du *ramrod* 381 sur l'emplacement V1 de Mesnil Allard où son avion s'écrase. Gravement blessé sa convalescence traîne jusqu'à l'été 1944 jusqu'au moment où le colonel Corniglion-Molinier le proposa au général Koenig comme pilote personnel. Après avoir été le commandant de bord de « sa » forteresse jusqu'en 1950 il servit ensuite en Indochine puis en AOF.

Retiré du service en 1970, il devint par la suite un des principaux artisans de la renaissance du terrain d'aviation d'Itxassou. Décédé le 30 Septembre 1989 Francis Melville-Lynch repose au cimetière de Bayonne.



- Jean-François DELPECH -
matricule 31.090



Jean-François Delpech à son poste de travail dans un DC8

Photo Delpech

Jean-François Delpech est né à Narbonne le 13 novembre 1921. Il s'intéresse à l'aviation dès l'âge de 4 ans. Il s'engage en avril 1939 et rejoint la BA de Rochefort comme apprenti mécanicien avion. Breveté mécanicien supérieur avion, il est affecté le 26 octobre 1939 au Centre d'Instruction de la BA de Montpellier. Embarqué le 13 février 1940 à Marseille sur le « Providence » il débarque à Beyrouth le 23.

En mission à Ismailia, territoire contrôlé par les Britanniques, le 30 juin 1940, il s'engage dans les Force Aériennes de la France Libre à dater du 2 juillet 1940. Il porte le matricule 31.090. Il rejoint alors un Squadron de la RAF où il côtoie René Gatisso, au Soudan Egyptien et en Libye et vole notamment comme mitrailleur sur Blenheim, short et long nose.

Jean-François Delpech est affecté au Groupe de Combat N° 1 le 23 octobre 1941. Nommé sergent-chef le 1er mai 1942, il est affecté à Camberley le 22 février

1943 puis muté au Groupe « Lorraine », 342^{ème} Squadron de la RAF, le 1^{er} avril 1943. Comme bien d'autres mécaniciens, il prendra des postes de mitrailleur sur des Boston mais d'avantage sur les Mitchell.

Mis à disposition de l'équipage du général Koenig le 1^{er} novembre 1945. Lors du retour du B17 « Bir Hakeim » à Paris, l'avion fait trois fois le tour de la Tour Eiffel, à basse altitude, malgré l'interdiction, notifiée, de cette figure !

Jean-François Delpech est démobilisé le 9 août 1946 et entreprend une carrière de mécanicien dans le privé.

De 1946 à 1947, Jean-François Delpech est responsable mécanicien à la société Airnolis. De 1947 à 1950 il est chef mécanicien, puis mécanicien d'essai sur les Dassault de l'époque. De 1951 à 1978, il est mécanicien volant à UAT, Air Afrique, UTA, Air France, sur : DC 3, DC4, DC 6, DC 8, DC 10, Comète.

Jean-François Delpech part en retraite en 1978. Il compte 23000 heures de vol dont quelques centaines de guerre.

Jean-François Delpech, titulaire de 3 citations, est chevalier de la Légion d'Honneur, décoré de la Médaille Militaire, de la Croix du Combattant Volontaire, de la Médaille de l'Aéronautique.

Philippe Bauduin - Avril 2011



Projet de création d'un Squadron Lafayette

La consultation d'archives diverses, personnelles, ou comme celles du Service Historique des Armées apporte bien souvent son lot de surprises. C'est l'une d'elles qu'a pu découvrir le camarade Bertrand Hugot lors de l'une de ses visites dans ces prestigieuses archives et que nous avons choisis de vous raconter.

Une note du 1^{er} novembre 1941 des Forces Aériennes Françaises Libres nous rapporte que dès le mois de février 1941, le Commandant Lorraine, ancien membre de l'Escadrille Lafayette (*Première Guerre Mondiale*) avait conçu le projet de former un nouveau Squadron Lafayette pour le compte de la France Libre.

Au mois d'avril, l'Air Ministry donnait son accord verbal et le commandant Lorraine part aux Etats-Unis. En mai, l'Air Ministry précise par lettre que ce

Squadron doit être entièrement mis sur pied aux Etats-Unis et arriver en Angleterre formé avec pilotes et mécaniciens, matériel volant et au sol. Ceci a été communiqué par câble au Commandant Lorraine.

Ce projet remporta un succès bien plus important qu'escompté puisque des pilotes et des mécaniciens choisis dans les escadres de chasses américaines se sont présentés en beaucoup plus grand nombre qu'il était nécessaire. Quant au matériel, ce n'était pas une question de finances mais de disponibilité, tout le surplus de la production américaine était réservé par la Royal Air Force. Il a donc été impossible de l'obtenir.

Après discussion avec l'Etat-Major et la mission Spears, un nouveau projet a été établi, mais ce dernier a été refusé par le comité Morton. Il semble que la Royal Air Force ne tenait pas à former une nouvelle escadrille autonome américaine « étant donné les déboires qu'elle a eue avec l'Eagle Squadron ».

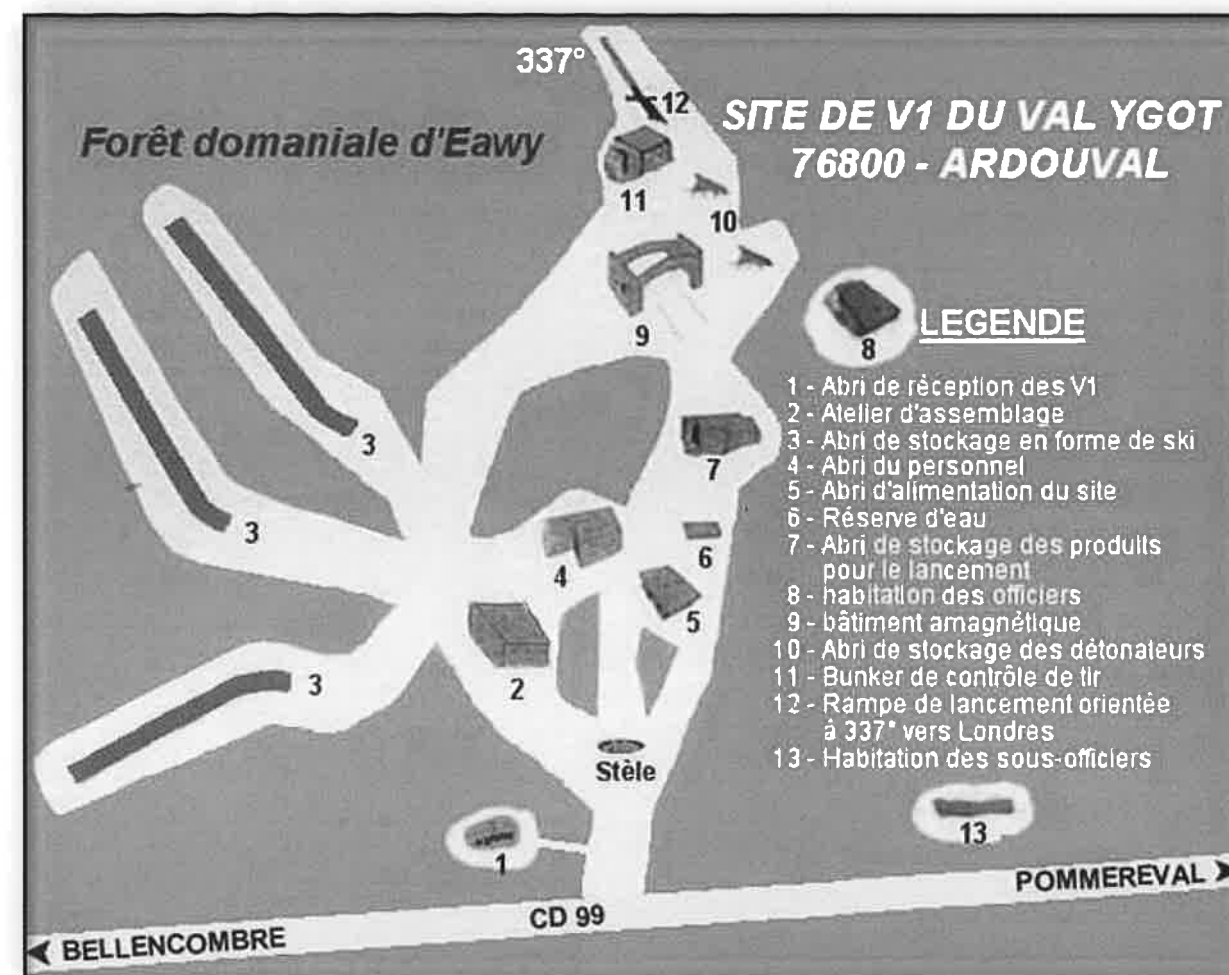
Il faut noter que ce projet n'est pas en rapport avec le Groupe de Chasse II/5 Lafayette qui a servi durant la Campagne de France et qui rejoindra l'Afrique du Nord à partir de juin 1940.



Le site de lancement de V1 du Val Ygot

Une fois n'est pas coutume, nous avons choisi de vous parler de bombes volantes « Fieseler Fi-103 » V1 (*Vergeltungswaffe 1*), ou plus exactement de l'un de leurs nombreux sites de lancements, cibles premières de l'opération « Crossbow », et qui est situé en Seine-Maritime, dans la forêt d'Eawy à Ardouval.

Ce site fait partie de la première génération des rampes lourdes plus communément connues sous le nom de « ski-sites ». Couvrant trois hectares, il a été admirablement restauré et est magnifiquement entretenu par l'Association de Sauvegarde du Site de V1 du Val Ygot à Ardouval (ASSVYA), présidée par le Maire de la Commune d'Ardouval, Monsieur Raphaël RABAEY. Bien que les constructions soient restées dans leur état suite aux bombardements dont l'ensemble du site a fait l'objet à partir de Noël 1943 (*il était pratiquement achevé mais n'a jamais été mis en service*), il permet néanmoins aux visiteurs de découvrir ce que fut l'aventure dramatique des V1. Le parcours, constitué de dalles en béton (*dont la plupart sont d'époque*), est jalonné de panneaux explicatifs en français, allemand et anglais. Il comprend treize bâtiments en béton et une portion de rampe de lancement avec sa V1. La visite du site est gratuite et débute à partir d'un grand parking qui permet d'accueillir les véhicules.

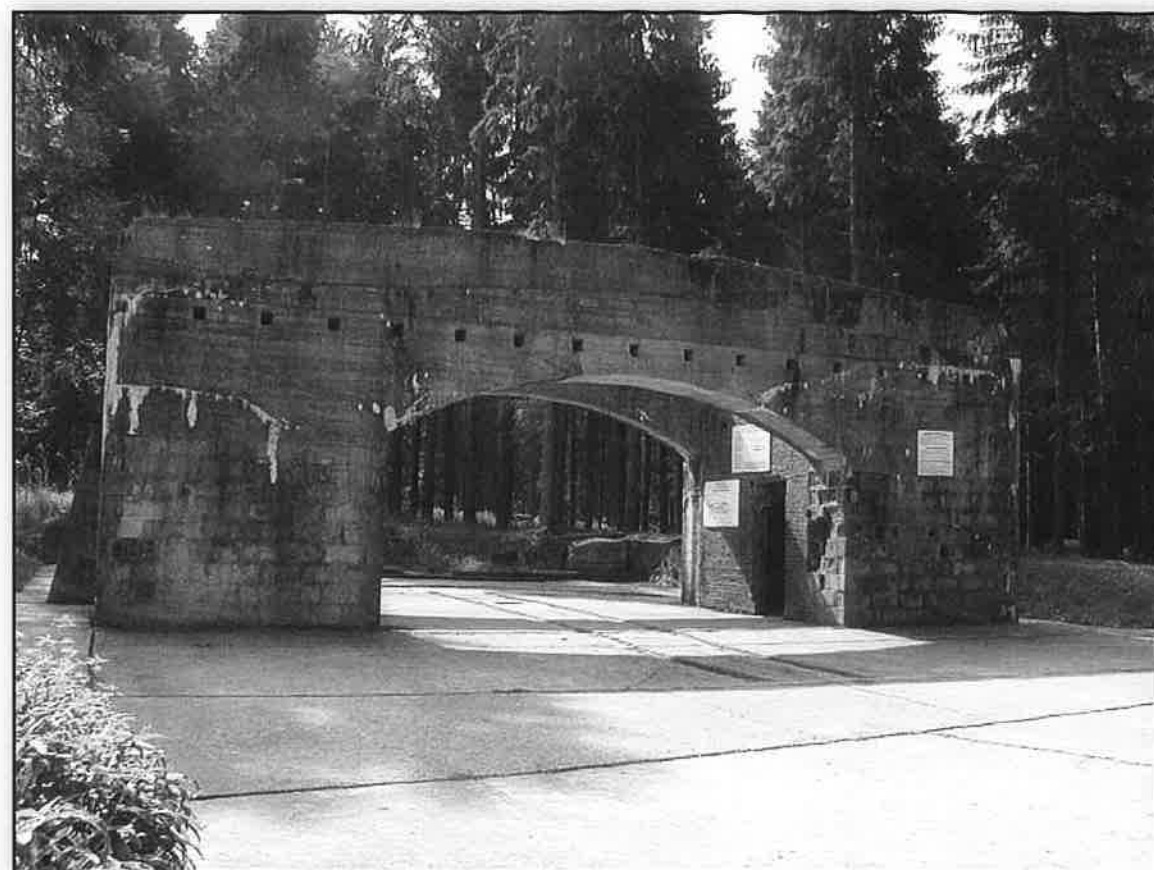


Le plan du site

Photo et montage Jean-Claude Augst

Comme on peut le voir sur le plan ci-dessus, les V1 devaient arriver sur camions par le CD 99 et réceptionnées dans l'abri de réception (1), puis allaient dans l'atelier d'assemblage (2) et étaient stockées dans l'abri de stockage (3), les ailes non montées. Une fois la V1 montée et préparée (*sans les ailes*), une dernière étape était nécessaire avant son lancement. Elle était amenée dans le bâtiment amagnétique dont l'axe est rigoureusement parallèle à celui de la rampe. Les allemands l'appelaient le « Richthaus ». C'était la cible de choix des aviateurs qui le baptisèrent « Square Building ». C'est dans cette construction qu'étaient montées les ailes et réglées les différents éléments du V1 (*pointage, réglage du compas magnétique, programmation du temps de vol*), puis mise en place des détonateurs. Pour éviter de perturber ces instruments, ce bâtiment ne devait en aucun cas contenir de métaux ferreux. Mais parfois, des prisonniers n'hésitaient pas à introduire clandestinement des morceaux de ferraille dans le béton, au risque de leur vie. Ce bâtiment comprend un rez-de-chaussée et une cave. Dans cette dernière, un gros calorifère en terre cuite produit la chaleur nécessaire pour le chauffage de l'ensemble. Deux rails parallèles à l'axe de la rampe permettaient d'amener la V1 au point de réglage. Une bague métallique scellée dans le béton au centre d'un rail semi-circulaire permet de faire pivoter l'engin avec précision au cours des opérations de réglage du compas magnétique. Une fois la V1 réglée, elle était amenée sur la rampe pour son lancement.

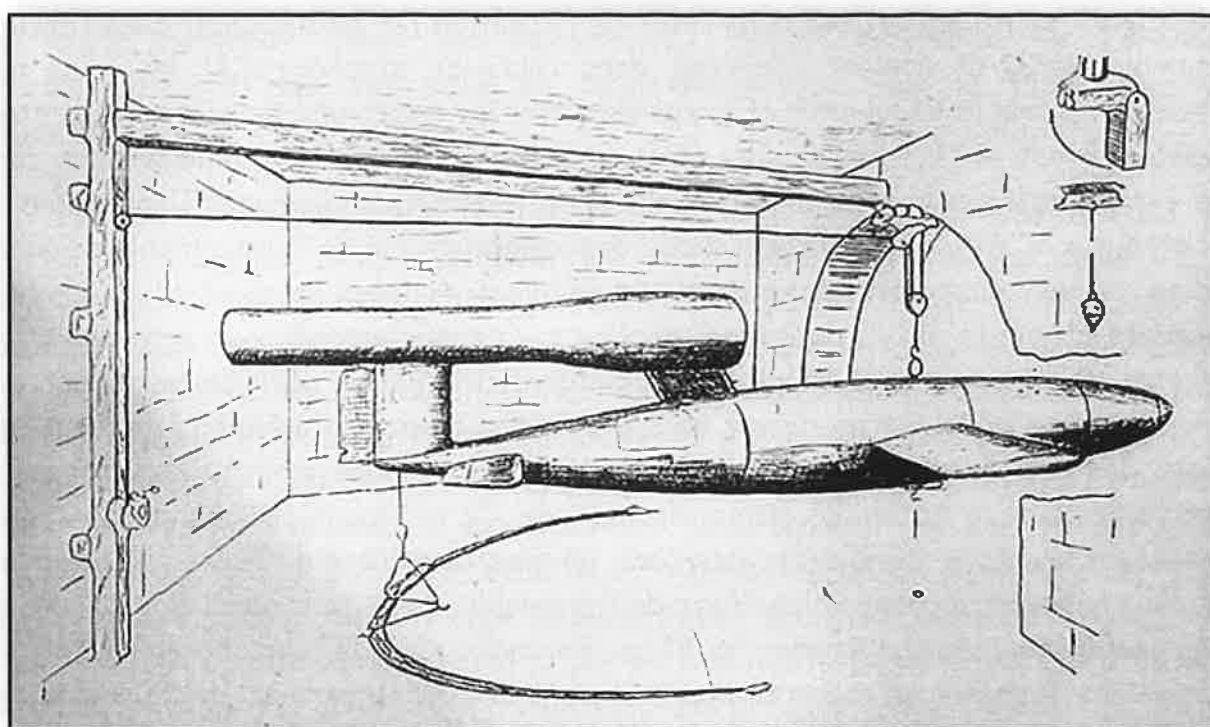
Les matériaux en bois qui constituaient le toit furent enlevés après la guerre par les habitants.



Le bâtiment amagnétique ou Richthaus

Photo Jean-Claude AUGST

REGLAGE DE LA BOMBE VOLANTE V1



Règlage du V1 dans le bâtiment amagnétique – Panneau explicatif du site du Val Ygot

Photo JC Augst

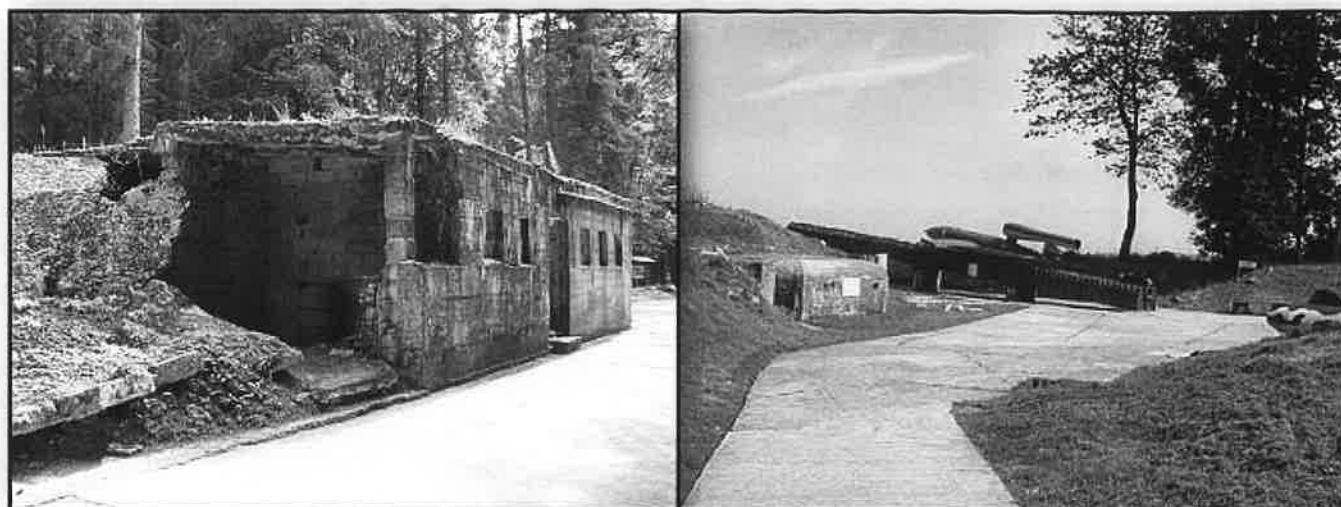
Une étape particulièrement importante des lancements de ces bombes volantes était le réglage afin qu'elles atteignent leur cible au plus près de leur objectif qui restait, malgré tout, d'une précision approximative (*voir photo page précédente*).

- La v1 arrive sur un chariot au centre de la plate-forme. Après montage des ailes, elle est suspendue à un portique en bois. Elle est placée de telle sorte que le repère situé sous son ventre soit en concordance avec le repère central de la plate-forme. L'extrémité de la queue se trouve alors juste au-dessus de l'arc de cercle.
- Une pression d'air est ensuite envoyée dans le compas magnétique.
- Le réglage de ce compas l'oriente de telle sorte que son action soit nulle sur le gyroscope principal
- Le réglage du cap terminé, l'altitude pour le vol est programmée à l'aide d'un bouton gradué en millibars placé sur le pilote automatique.
- Toutes les opérations de réglage terminées, le gyroscope principal est bloqué, cela évite toute réaction du pilote automatique pendant son transport jusqu'à la rampe de lancement.



Réplique d'une Fieseler Fi-103 (Vergeltungswaffe V1) sur sa rampe de lancement orientée à 337° vers Londres

Photo Jean-Claude AUGST



L'atelier d'assemblage

Bunker de commande de tir et rampe de lancement

Photo Jean-Claude AUGST



Les abris d'alimentation et du personnel

L'atelier d'assemblage

Photo Jean-Claude AUGST

Après le bombardement des rampes lourdes de V1, les allemands abandonnèrent ce projet et installèrent ensuite dix pistes légères au coeur de la forêt. Ces pistes, difficilement repérables par les avions furent rapidement mises en service. Une seule d'entre-elles ne fut cependant pas fonctionnelle. Et c'est ainsi que des dizaines de V1 furent tirés de la forêt d'Eawy sur Londres, dont certains simultanément, à partir des endroits suivants :

Maucombe : Carrefour 118	Les Grandes Ventes : le Fond des Six Frères
Ardouval : Le Chatelet	Les Grandes Ventes : la Mare du Four
Les Grandes Ventes : route de la Loge	Les Grandes Ventes : la Laie Madame
Les Grandes Ventes : le chemin Coursier	Freulleville : le Croc
Les Grandes Ventes : la route Charlemagne	Muchedent : Pubel (non fonctionnelle)

Ces rampes se révéleront très actives et très meurtrières. Visite complète du site sur internet à l'adresse suivante :

<http://www.jean-maridor.org/francais/ardouval.htm>

Jean-Claude AUGST - Janvier 2011

Mémorial de la Bataille d'Angleterre à Capel-le-Ferne

Situé au-dessus des falaises blanches de Douvres à Capel le Ferne, ce site a été choisi car il avait joué un rôle important pendant les deux guerres mondiales.

Durant la guerre de 1914/1918, les anglais avaient aménagé ici une base de dirigeables. En 1942, ils mettent en place deux batteries navales avec des canons de 200mm qui ont été installés sur une profondeur de 12m et protégés par des murs de 2m d'épaisseur. Le personnel affecté aux diverses tâches était logé dans des constructions souterraines qui comprenaient également un hôpital.



Photo satellite du mémorial qui reproduit une hélice - milieu gauche les deux répliques du Spitfire et du Hurricane - au centre, sur la casserole de l'hélice, la statue du pilote - en haut côté droit de la pale de l'hélice, le mur des noms.

Copyright Google Earth



Statue sculptée par le sculpteur Harry Gray de Cambridge. Le pilote, songeur, regarde vers les côtes de France. Sur le socle, tout autour, sont gravés les héraldiques de tous les 71 squadrons qui ont participé à la bataille.

Photo Jean-Pierre Augst

Pour connaître l'origine de ce mémorial, il faut remonter au 12 août 1940. Un jeune pilote de vingt ans, Alan Geoffrey Page, né le 16 mai 1920 à Boxmoor (GB), affecté au 56 Squadron, a été abattu le 12 août 1940 à bord d'un Hurricane Mk I. Gravement brûlé au visage et aux mains, le pilote a néanmoins pu s'extraire et s'éjecter de sa carlingue pour finir sa course dans la Manche. Récupéré par un bateau de sauvetage, il a été hospitalisé à l'hôpital Queen Victoria d'East Grinstead où il a été opéré et soigné par l'équipe de chirurgiens spécialisée en chirurgie plastique dirigée par Archibald McIndoe. En 1942, après avoir terminé sa convalescence, il est reparti au combat mais un accident, l'a sérieusement blessé en septembre 1944. Il a été crédité de 15 victoires et sera l'un des membres fondateurs du « Guinea Pig Club ». Décoré de la DSO, OBE, DFC+Bar il est élevé au grade de Wing Commander.

Quelques années plus tard, devant l'absence de tout monument ou mémorial dédié aux aviateurs de la Bataille d'Angleterre, Alan Geoffrey Page oeuvrera afin que

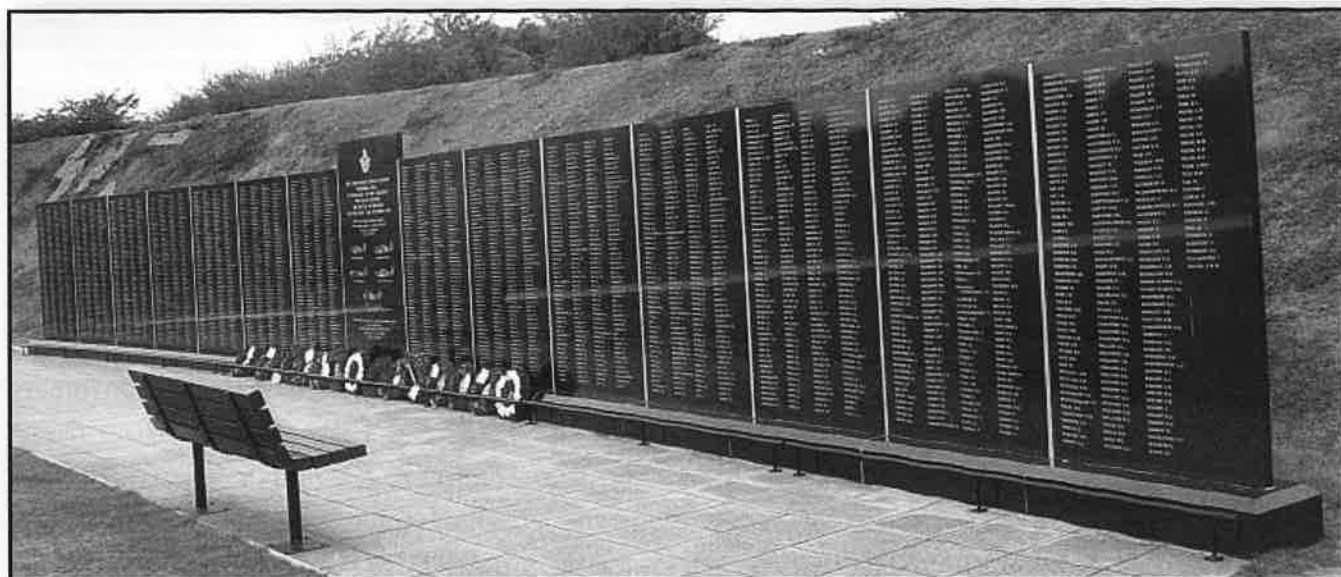
la mémoire de ses camarades ne tombe pas dans l'oubli. Il cré alors le « Battle of Britain Memorial Trust » dont le premier président sera l'Air Chief Marshal Sir Christopher Neil Foxley-Norris (*GCB, DSO, OBE, FRSA*), également pilote de Hurricane lors de la Bataille d'Angleterre et rassemble les fonds nécessaires à la mise en route de son projet dont certains proviennent de l'Air Chief Marshall.

C'est le sculpteur Harry Gray de Cambridge qui sera chargé de réaliser la sculpture du pilote en pierre. Celui-ci est assis, songeur, en regardant vers les côtes de France, sur un socle sur lequel sont gravés tout autour, les héraldiques des 71 Squadrons qui ont participé à la Bataille d'Angleterre.

Le mémorial est inauguré le 9 juillet 1993 par la Reine Mère Elizabeth et sa fille la Reine Elizabeth II.

Alan Geoffrey Page décède le 2 octobre 2000, peu après avoir assisté aux cérémonies marquant le 60^{ème} anniversaire de la Bataille d'Angleterre.

Après le décès de Sir Christopher Neil Foxley-Norris (16 mars 1917 - 28 septembre 2003), il a été décidé d'ériger en 2005, en son hommage, un mur de près de 3000 noms de tous les aviateurs qui ont participé à la Bataille d'Angleterre fera plus de 500 morts. On pourra y retrouver nos treize pilotes français dont nous avons parlé dans la Gazette n° 70. C'est son épouse, Lady Joan Foxley-Norris, qui financera, avec un grand nombre d'autres personnes, une grande partie de ce mur de la mémoire qui a été inauguré par SAR le Prince Michael du Kent le 3 juillet 2005.



Mur comportant près de 3000 noms des aviateurs qui ont participé à la Bataille d'Angleterre.

Photo Jean-Pierre Augst

Un peu plus loin, un peu à l'abri du vent, on remarquera un Supermarine Spitfire MK I immatriculé YT©J - serial R6675 du 65 Squadron et un Hawker Hurricane Mk I immatriculé US©X - serial P2970 du 56 Squadron. Ces deux avions sont des répliques magnifiquement reproduites.

D'autres projets sont encore à l'étude et devraient compléter ce bel ensemble dédié à la mémoire des « FEW ».



Réplique d'un Hurricane MK I - US © X du 56 Squadron



Réplique d'un Spitfire MK I - YT © J du 65 Squadron
Photo Jean-Pierre Augst

Les 5 et 6 mars 2010, la réplique du prototype du Supermarine Spitfire K5054 a été exposée en ces lieux.

Le 2 juillet 2010, a été commémoré ici le 70^{ème} anniversaire de la Bataille d'Angleterre avec la participation de dix neuf « Grands Anciens » et d'un public nombreux estimé à plus de 5.000 personnes qui ont été survolées par un bombardier Lancaster et un Spitfire. Un grand nombre de journalistes s'étaient également déplacés pour l'occasion et des retransmissions radio-télévisées ont été assurées.

Un autre grand projet est actuellement à l'étude. Il s'agit d'un grand centre d'éducation dont le rôle consistera à aider les générations futures à se souvenir de cette partie de l'histoire, lorsque le dernier de ces « Grands Anciens » aura disparu. Ce projet estimé à 650.000 Livres sera constitué de films, d'expositions, de témoignages, l'ensemble animé avec la technologie la plus moderne afin de recréer les événements historiques de 1940.

Un appel aux dons a été lancé par la « the Battle of Britain Memorial Trust » qui espère rassembler la somme nécessaire à la mise en route de ce grand projet.

Le mémorial est ouvert tous les jours. Son parking et le centre d'accueil ne sont ouverts que du 1^{er} avril au 30 septembre. Il est situé sur la B2011.

<http://www.battleofbritainmemorial.org/the-memorial/>

Jean-Claude AUGST - mars 2011



Le carnet

- Actualités -

Une conférence sur Pierre Clostermann et les FAFL s'est tenue le 9 avril dernier à 8h45 dans la salle de cinéma de la base aérienne 901 « Commandant de Laubier » de Drachenbronn (Bas-Rhin). Ce sont le Capitaine Arnaud Lutz et Eric Janssonne, Président de l'association « Les Ailes Historiques du Rhin » qui ont été les maîtres d'œuvre de cette bien intéressante conférence. La première partie était consacrée à Pierre Clostermann et la projection de son film « Le Grand Cirque » puis, en deuxième partie, aux FAFL, leurs origines, leurs escadrilles, leurs avions. Cette conférence, dont le sujet et son contenu fussent particulièrement abondant, s'est finalement terminée vers 12h30. L'amicale a été représentée par Jean-Claude Augst, membre d'honneur, qui a pu répondre à quelques questions posées par l'assemblée présente et apporter quelques précisions.



Le jeudi 28 avril 2011 au cours d'une cérémonie officielle sur la plate-forme de Siauliai (Lituanie), la France a pris le commandement de l'opération Baltic 2011, succédant à l'Allemagne. Elle supervise désormais pour quatre mois la sûreté aérienne des pays baltes (Estonie, Lettonie, Lituanie) avec quatre Mirage 2000C des escadrons de chasse 1/12 de Cambrai et 2/5 d'Orange. Les chasseurs français sont en

configuration d'alerte, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, et décollent dans des délais réduits. Chaque décollage est déclenché en « scramble » afin d'assurer une police du ciel. Bien que le n°340 "Ile de France", dont on célèbre cette année ses 70 ans ne soit jamais monté aussi haut en Europe, l'actuel commandant du 2/5, le Lt-col Cunat a eu la bonne idée de faire ressortir le drapeau FAFL type WWII au sein du 02.005 et qu'il flotte en ce moment dans l'enceinte de la zone opérationnelle de la base de Siauliai.



LES ANDELYS - NORMANDIE NIEMEN

Le Yak ira bien au Bourget

La décision de transférer les collections du Mémorial Normandie-Niemen au Musée de l'air et de l'espace du Bourget date d'avril 2010. Un an après, la réplique du Yak que pilotait Marcel Lefèvre est toujours en place. Christian Girard, un Vernonnais, a bien tenté de le faire venir sur la base d'Avord. En vain.

Christian Girard est ulcéré, et le mot n'est pas trop faible, par la fermeture du Mémorial Normandie-Niemen survenue à la fin de l'année 2010 et le départ des collections qui s'y rattachent. « J'en veux à la Région qui a mis 9 millions d'euros pour renflouer un trois-mâts mais qui n'a pas été capable de venir en aide au Normandie-Niemen ainsi qu'aux élus locaux qui n'ont rien fait pour empêcher cette situation. Ils ont démantelé mais ils n'avaient pas le droit car c'est une page de l'histoire de l'aviation qui disparaît », affirme ce retraité de la Société européenne de propulsion.

Habitant de Vernon et passionné d'aviation, Christian Girard a des affinités dans le Berry et plus particulièrement sur la base 702 d'Avord, où son père y était instructeur. Voyant que la réplique du Yak sur lequel volait Marcel Lefèvre était toujours exposée aux Andelys, il a formulé une requête auprès de Gérard Longuet, ministre de la Défense, pour que l'avion se pose à Avord et non plus au Bourget : « Tous les officiers et sous-officiers de ce régiment sont, pour la plupart d'entre eux, passés par cette base aérienne. C'est pour cette raison que le musée pour lequel je collabore aimerait récupérer le Yak. D'autant qu'en 2012 la base 702 d'Avord fêtera son centième anniversaire, qui correspond également au 70e anniversaire de l'escadrille Normandie-Niemen », explique-t-il.

A défaut d'avoir obtenu que le Yak de Marcel Lefèvre vienne à Avord, Christian Girard offrira le drapeau normand qu'il tient entre les mains. Refus catégorique. Dans un courrier daté du 9 mai, Christian Girard s'est vu opposer une fin de non-recevoir en ses termes. « Dans le cadre de la fermeture du mémorial des Andelys en 2010, il a été décidé que la mission de conservation des collections dédiées à la mémoire de l'épopée du régiment de chasse Normandie-Niemen soit confiée au musée de l'air et de l'espace, établissement sous tutelle du ministère de la Défense. Ainsi, la réplique de l'aéronef Yak 9 de Marcel Lefèvre, pilote et enfant des Andelys, sera prochainement exposée au Bourget à côté du monument Normandie-Niemen pour en perpétuer le souvenir. » Le Yak cher aux Andelysiens ne partira donc pas à Avord mais bel et bien au Bourget.

Toutefois, grâce au concours de Christian Girard, un drapeau normand flottera prochainement dans le Berry. Il aura la particularité de voir figurer les inscriptions base 702 d'Avord d'un côté et Normandie-Niemen de l'autre. Une maigre consolation.

L'association Mémorial Normandie-Niemen a tenu sa première assemblée générale le samedi 21 mai à 10 h à la Maison des associations.

- Information -

Nous vous informons que la biographie de Louis Vannier, décédé le 30 janvier 2011 et dont la publication avait été prévue dans ce numéro, sera reportée à une date ultérieure.



Droits réservés

Un Spitfire en acier poli sur un arc de béton représentant une traînée de condensation et s'élevant dans le ciel à 40 mètres. Tel est le projet de l'architecte Nick Hancock, lauréat du concours lancé par la Spitfire Tribute Foundation et destiné à marquer le 70ème anniversaire de la Bataille d'Angleterre. Le monument ornera un ancien dock de Southampton, ville où fut dessiné et construit, par

Reginald Mitchell, le premier Supermarine Spitfire, dont le prototype K5054 a pris l'air en juin 1936. D'un coût total de 2 millions de livres, le projet devrait voir le jour au courant de cette année. La RJ Mitchell's Aircraft a joué un rôle très important dans la mise en oeuvre de ce projet.



- Nécrologie -

12 janvier 2011 à Blicester (GB - Oxfordshire): Gabriel Joseph LINIERES né le 2 septembre 1923 à Cavalaire-sur-Mer (voir biographie page 23)

15 janvier 2011 à Neuilly sur Seine : Pierre LOUIS-DREYFUS, né le 17 mai 1908 à Paris (voir biographie page 25)



Biographies des personnes décédées

- Gabriel Joseph LINIERES -

Matricule 30.950

2 septembre 1923 - 12 janvier 2011



Gabriel Joseph Linières
Archives de Mme Pauline Linières-Hartley

Gabriel Joseph Linières est né le 2 septembre 1923 à Cavalaire-sur-Mer, de Marguerite Cauvin et de Jean Auguste Linières. Il a connu une enfance heureuse sur la Côte d'Azur. Il suit sa scolarisation à Cavalaire-sur-Mer et à Marseille.

En 1939, alors que se déclenche la Seconde Guerre Mondiale et qu'il fête ses seize ans, il décide de suivre les traces de son père et s'engage dans la marine marchande. Au début de 1940, leur navire a été envoyé à Beyrouth (*Liban*) pour transporter des troupes vers la France. Au cours du voyage du retour vers Marseille, le convoi a été intercepté par la marine italienne qui ouvre le feu sur les navires. Cependant, et malgré la bataille navale qui fait rage, ils parviennent à rejoindre Marseille sans dommages. Le navire repart vers Saïgon (*Indochine*) avec pour mission d'embarquer des troupes. Au cours de ce voyage, la France capitule et la décision est prise de détourner le navire sur Manille (*Philippines*) afin de rejoindre la France Libre.

En Janvier 1941, le navire arrive à Greenock (*Écosse*). Gabriel Linières, qui est passionné par les avions, se rend à Londres afin de s'engager dans les Forces Aériennes Françaises Libres. Cependant, il lui faut attendre son 18ème anniversaire avant de pouvoir signer son engagement. De son côté, son père, Jean Auguste Linières, né le 1^{er} juillet 1895 à Marseille, s'engage en février 1942 dans les Forces Navales Françaises Libres en qualité de graisseur de la marine marchande.

Gabriel commence sa formation de radio-mitrailleur à Camberley (*Surrey*) puis au No 1 Elementary Flying Training School à Cranwell (*Lincolshire*). Il rejoint le n° 13 OTU (*Operational Training Unit*) à Bicester (*Oxfordshire*) où il rencontre, lors d'une soirée dansante, Pamela Middleton qui sera plus tard sa future épouse. Pendant cette période, il suit également des cours de pilotage et de tir en Ecosse. Il est finalement

affecté au 342 Squadron « Lorraine » ³, stationné alors à Hartford Bridge (*Hampshire*) et équipé de bombardiers Douglas Boston III. Il effectue sa première mission en octobre 1943. Celles-ci consistent à effectuer des bombardements de jour et de nuit, à moyenne ou très basse altitude avec des risques très élevés.



Gabriel Joseph Linières
Archives de Mme Pauline Linières-Hartley

Avec son équipage, il participe à de nombreux bombardements. Le 2 mars 1944, le « Lorraine » décolle pour une mission de bombardement du site V1 du Bois de la Justice, situé à l'Est de la commune de Monchy Cayeux (*Pas-de-Calais*) ⁴. Le Boston OAΘV est gravement touché par la Flak au-dessus du Pas-de-Calais. Le sergent pilote, Pierre Desprès (30.781), donne ordre à son équipage d'évacuer immédiatement. Le parachute de l'adjutant-chef mitrailleur François Baleste (31.440) ne s'ouvre pas et il trouve la mort. L'adjutant mitrailleur Jean Vergerio (31.053), blessé, parvient à sauter mais décède le 14 mars des suites de ses blessures, à l'hôpital Calmette (*allemand*) de Lille. Le sergent pilote Pierre Desprès resté à bord de son avion s'écrase à Hucqueliers (*Pas-de-Calais*). Désormais seul survivant, Gabriel Linières, légèrement blessé à une jambe, parvient à prendre la fuite mais sera finalement capturé par les allemands à Bimont (*Pas-de-Calais*). Ces derniers le transfèrent à Francfort

(*Allemagne*) puis au Stalag Luft VI à Siluté (*Lituanie*) ⁵. Dans ce camp, bien qu'il ne fut pas maltraité, il souffrira néanmoins d'un manque de nourriture. Avec l'avancée des troupes russes, le camp est évacué en juillet 1944.

³ Le Lorraine a été reformé le 7 avril 1943 à West Raynham, sous les ordres du commandant de Rancourt

⁴ Ce site, dont les travaux ont commencé au printemps 1943, a été bombardé pour la première fois le 6 février 1944. Il subira encore plusieurs bombardements et le dernier le 10 juillet 1944 et ce, alors que les travaux avaient été arrêtés depuis un moment. La commune sera également touchée puisque des maisons ont été détruites et d'autres endommagées.

⁵ Le Stalag Luft VI était un camp de prisonniers situé en Lituanie près de la ville de Siluté (en allemand Heydekrug). Il a abrité 9000 aviateurs alliés. Avec l'approche des troupes russes en juillet 1944, les prisonniers sont évacués vers d'autres camps en Allemagne, mais la plupart d'entre-eux ont été transférés par train au Stalag XX-A en Pologne situé à Torun (Thorn). Environ 900 ont été dirigés vers Klaipėda (Memel) où ils ont été forcés de monter à bord du navire marchand "Insterburg" pour un voyage de 60 heures à destination de Swinoujście (Swinemünde). Après une journée de voyage en train, ils ont été contraints de marcher à partir de Kiefheide vers le Stalag Luft IV situé à Tychowo (Gross Tychow). Au cours de cette longue marche, beaucoup de ces prisonniers, à bout de force, ont été abattus à coups de baïonnettes, ou par balles.

Lors de l'évacuation, il parvient à s'évader avec quelques camarades. Les hommes se nourrissent essentiellement de pommes de terres trouvées dans les champs en les faisant bouillir. Arrivés aux environs de Brème (*Allemagne*), ils rencontrent finalement les troupes britanniques. Gabriel est transporté en Ecosse à la fin de la guerre. Il revient à Londres puis à Bicester où il retrouve sa fiancée et se marie en l'Eglise de cette ville le 26 mai 1945. Il retourne ensuite brièvement en France pour être démobilisé. De retour en juillet 1946, il s'établit définitivement en Angleterre dans l'Oxfordshire, à Bicester. De cette union naissent quatre enfants, Suzanne Mary, Pauline, Gary et Mark. Il occupe le poste d'Attaché à l'Ambassade de France à Londres. Toute sa vie il restera profondément attaché à la France où il viendra souvent rendre visite à sa famille et passer ses vacances à Cavalaire-sur-Mer.

Gabriel Joseph Linières est décédé le 12 janvier 2011. Il a été inhumé le 24 janvier dans le cimetière de l'église St Edburg à Bicester. Selon sa volonté, des avions Boston ont été peints sur son cercueil recouvert du drapeau français orné de la Croix de Lorraine.

Remerciements :

- Mmes Pauline Linières-Hartley et Gaby Linières
- Les amis Bertrand Hugot et Jocelyn Leclercq

Bibliographie :

- Mémorial des aviateurs de la Liberté du Colonel Henry Lafont
- Les Sites V1 en Flandres et en Artois de Laurent Bailleul
- Cap sans retour de Germaine L'Herbier Montagnon
- Archives personnelles

Jean-Claude AUGST - mai 2011



- Pierre LOUIS-DREYFUS -
Compagnon de la Libération
Matricule ignoré
17 mai 1908 - 15 janvier 2011

Issu d'une famille alsacienne qui a choisi la France en 1870, Pierre Louis-Dreyfus est né le 17 mai 1908 à Paris. Son père était armateur et négociant.

Après des études au lycée Condorcet, il est conjointement licencié en lettres et en droit en 1928.

Appelé au service militaire, il entre comme élève officier de réserve à l'Ecole de cavalerie de Saumur en octobre 1928 et en sort en mai 1929 avec le grade de sous-lieutenant. Il est ensuite affecté au 6e Dragons jusqu'à sa libération en octobre 1929.



Copyright Musée de l'Ordre de la Libération

Reprenant la voie paternelle, il devient armateur en tant qu'associé de la société Louis-Dreyfus et Cie dont il est l'héritier.

Rappelé en août 1939 en qualité de lieutenant au 2e Régiment de dragons portés, il obtient deux citations au Luxembourg et en France avant d'être démobilisé.

Profondément patriote, il n'admet pas la défaite. Avec un groupe d'amis et de voisins de Saint-Jean Cap Ferrat parmi lesquels Emile Laffon, Jacques Bounin et Emmanuel d'Astier, il cherche le moyen d'agir. En 1941, il entre en contact avec la Résistance et plus particulièrement avec le colonel Vautrin sous les ordres de qui il s'occupe de coordonner les groupes de résistance dans le sud de la France au sein du mouvement Front National.

Evadé de France par l'Espagne le 18 décembre 1942, il atterrit en Irlande via Lisbonne en hydravion avant de parvenir en Angleterre en janvier 1943.

Ayant demandé à servir dans une unité combattante, il rejoint, en avril 1943, après avoir été promu capitaine, la 1ère Division française libre en Afrique où il sert en qualité d'officier de liaison auprès de la 51e Division Highland écossaise.

Fin juillet 1943, Pierre Louis-Dreyfus est muté pour quelques jours seulement à la 2e DB avant d'être rapatrié fin décembre 1943 en Grande-Bretagne où il demande son affectation au Groupe de bombardement "Lorraine". Il obtient son brevet de mitrailleur et rejoint le Lorraine en juillet 1944.

Il effectue jusqu'en mai 1945 81 missions de bombardement sur le front de l'Ouest (*Belgique, Hollande, Allemagne*) totalisant 185,5 heures de vol de guerre et recevant quatre citations pour son « activité inlassable » et ses « belles qualités professionnelles, militaires et morales » à l'occasion de ces opérations. Il est ensuite affecté comme représentant de l'Armée française auprès de l'Etat-major de la 137 Wing de la Royal Air Force.

Rendu à la vie civile, il redevient armateur et banquier. Refondateur du groupe Louis-Dreyfus à la suite de la guerre, il est à l'origine de la croissance importante de l'armement maritime au sein du groupe LD dans les années 60. Il est PDG (1967-1975) puis vice-président de la Société Louis-Dreyfus et Cie.

Il a exercé par ailleurs un certain nombre de responsabilités et d'activités annexes. Il a été notamment vice-président du Conseil d'administration de la Société d'entraide des Compagnons de la Libération, membre du Conseil supérieur de la marine marchande et vice-président du Comité central des armateurs de France.

Il a été également délégué du ministre de la Jeunesse et des Sports auprès de la Fédération des sports automobiles et membre du Conseil de l'Ordre de la Libération depuis juin 1969.

Pierre Louis-Dreyfus est décédé le 15 janvier 2011 à Neuilly-sur-Seine.

- Grand Officier de la Légion d'Honneur
- Compagnon de la Libération - décret du 17 novembre 1945
- Croix de Guerre 39/45 (6 citations)
- Médaille de la Résistance avec rosette
- Commandeur du Mérite Maritime
- Médaille des Evadés
- Officier du Mérite Sportif
- Officier du Mérite Touristique

Nous remercions Monsieur Vladimir Trouplin, Conservateur du Musée de l'Ordre de la Libération, pour l'autorisation de publication de cette biographie qu'il a bien voulu nous accorder.

Site internet : <http://www.ordredelaliberation.fr>

Nos coordonnées

- Jean-Claude AUGST -
26 clos des Seigneurs - 67330 BOUXWILLER
☎ : 03.88.70.95.75 (*après 18 heures*)
courriel : jcaugst@free.fr

- Philippe BAUDUIN -
2, rue Lechartier - 14000 CAEN
☎ : 02.31.52.05.57
courriel : Mr.PumpHouse@wanadoo.fr

- Frédéric BRUYELLE -
238, rue Alphonse Daudet - 30210 CABRIERES
☎ : 04.66.75.93.20
courriel : frederic.bruyelle@wanadoo.fr

- Bertrand HUGOT -
16 rue du Petit Puits - 54119 DOMGERMAIN
☎ : 06.65.44.82.06
courriel : hgtb@voila.fr

- Yves MORIEULT -
43, rue Daga - 57050 METZ
☎ : 03.87.32.91.00
courriel : BBouzouk@aol.com

☞ Vous possédez des documents, des photographies ? Même si ceux-ci vous paraissent anodins, ils sont sans aucun doute très précieux pour nos recherches. N'hésitez pas à nous les communiquer, ils seront entre de bonnes mains et ils vous seront retournés dans les meilleurs délais et avec le plus grand soin.