



Octobre 2011

N° 72

SOMMAIRE DE CE NUMÉRO

1 - Editorial	Page 2
2 - Cérémonie des 70 ans de la création du Groupe de Chasse « Île de France »	Page 3
3 - Albert SPIELREIN	Page 9
4 - Histoire de cigarettes	Page 17
5 - Le carnet	Page 17
5-1 - Actualités	Page 17
5-2 - Nécrologie : MM Louis VANNIER - Etienne MINOST - Mme Nicole MILLET-DUMAS - MM François CHAMBALLU - Raymond DESEAU - Général Henri de BORDAS	Page 19
6 - Biographies des personnes décédées	Page 19
6-1 - Louis VANNIER	Page 19
6-2 - Etienne MINOST	Page 21
6-3 - Henri de BORDAS	Page 24
9 - 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

TRISTESSE ...

Alors que les couleurs de l'automne s'estompent petit à petit pour céder progressivement la place à l'hiver, la Gazette continue de vous relater les événements des mois passés comme la cérémonie des 70 ans de la création du Groupe de Chasse Île de France mais porte hélas aussi à votre connaissance, les décès de vos camarades que nous avons eu à déplorer.

Notre rôle premier est la mission que nous avait fixé le Général Gueguen, à savoir retrouver tous ces aviateurs des FAFL qui n'ont pas encore été répertoriés à ce jour, et réaliser leurs biographies. Et puis nous ne devons pas oublier tous ceux que nous connaissons et pour lesquels les parcours respectifs doivent encore être relatés. Mais nous nous y attachons, du mieux possible.

Nous savons que le chemin est long et la tâche n'est pas facile car les pans de mur de la mémoire s'effondrent jour après jour avec les disparitions successives. La consultation des archives du Service Historique des Armées ne nous est pas facilitée car nous devons réserver plusieurs jours par avance les fonds que nous voulons étudier. Il est devenu impossible de consulter sur place sans avoir préalablement réservé. Pour nous autres qui demeurons à plusieurs centaines de kilomètres de Paris le passage aux archives est devenu un véritable handicap.

Au souvenir des êtres chers auquel nous invite ce mois de novembre, s'ajoute la décision du CEMAA de réduire au minimum les noms des glorieuses unités des FAFL qui subsistent dans la nouvelle organisation de l'armée de l'Air.

C'est la double peine appliquée à notre mémoire.

Mais croyez bien que nous assurerons la mission qui nous a été confiée par le Général Gueguen.

Le comité historique

Cérémonie des 70 ans de la création du Groupe de Chasse Île de France



Au premier plan : Spitfire MK XIX A l'arrière-plan : Extra 300 – Mirage 2000

Photo JC Augst



C'est sur la base aérienne 115 « Maurice de Seynes » à Orange (*Vaucluse*) qu'ont été commémorés, le 6 octobre dernier, les soixante-dix ans de la création en Angleterre du Groupe de Chasse Île de France¹.

La cérémonie, présidée par le lieutenant-colonel Arnaud Brunetta, commandant l'escadron de chasse 02 005 « Île de France », a débuté à 15 heures sur le tarmac de la base aérienne et parking de l'escadron 2/5, sous un magnifique soleil et une chaleur d'été, en présence du colonel Éric Charpentier, commandant la base aérienne 115 et de nombreuses personnalités civiles et militaires. Quatre pilotes FAFL ont fait le voyage jusqu'à Orange. Il s'agit de Jean Dabos, Claude Rosa, Jimmy Davies et André Charasse qui ont représentés l'Amicale ainsi que Frédéric Bruyelle, Bertrand Hugot et Jean-Claude Augst. Des membres des familles de pilotes se sont également déplacés comme celles d'Olivier Massart, Philippe de Scitivaux, Eugène Reilhac, Michel Boudier, Maurice Daligot et de Jacques Henri Schloesing. Il convient également de relever la présence d'un ami et collaborateur de l'Amicale : Jocelyn Leclercq, président de l'association « Antiq'Air Flandre-Artois » et de celle de Patrick Collet auteur de l'excellente biographie de Jacques-Henri Schloesing (*voir Gazette n°68*).

Elle a débuté par une remise de décorations, suivi d'une remise d'insignes effectuée par le lieutenant-colonel Brunetta. Il a ensuite cité un texte de Bernard Dupérier pour présenter sobrement ce premier groupe FAFL :

¹ Décret signé par le Général de Gaulle le 20 octobre 1941

« Parmi les pilotes tués ou disparus pendant cette période, comment ne pas citer Quentin Bourgeois². Reçu à son Bac en 40, il avait décidé dès le mois de juin de rejoindre l'Angleterre. Ses parents l'avaient accompagné à Port-Vendres où il embarqua sur un bateau polonais. Sans expérience militaire ni aéronautique, il s'engagea dans les FAFL, apprit à piloter, et un jour je vis arriver ce gamin de moins de 18 ans qui n'avait qu'un minimum d'heures de vol. Je lui conseillais de continuer à s'entraîner, vol de groupe et exercices de combat. Mon Bourgeois catastrophé me dit qu'il était venu pour se battre, que sa vie n'avait aucune importance et que seule la libération de la France comptait pour lui. Deux ou trois jours plus tard, c'est Livry-Level qui se pointa à Ayr. Il me dit qu'il était un ami de la famille Bourgeois et que le petit lui avait téléphoné pour lui dire que son commandant de groupe ne voulait pas qu'il fasse d'opérations. Comme je connaissais bien Livry, je lui expliquai le cas. Il me comprit tout de suite et alla rasséréner Bourgeois. Ce dernier étant dans le Flight de Mouchotte, je demandais celui-ci de le prendre en mains et d'accélérer sa formation, mais en veillant bien à ce qu'il ne prenne pas de risques inutiles. A leurs débuts les jeunes pilotes en effet, même les plus doués, ne réalisaient jamais ce qui se



Pierre Quentin Bourgeois
Collection Frédéric Bruyelle

passait autour d'eux. La plupart du temps, ils ne voyaient même rien du tout et c'était la raison pour laquelle tant d'entre-eux se faisaient descendre lors des premières missions. Mais probablement harcelé par Bourgeois, Mouchotte se laissa circonvenir et vint me dire quelques jours plus tard que notre recrue était au point. Il allait l'inclure dans les effectifs de la mission sur le Havre que le groupe effectuerait le jour même. Bourgeois ne rentra pas. Nous étions le 4 mai 1942. C'était la guerre bien sûr ; mais plus encore que les autres, combien était navrant le sacrifice de ce garçon de dix-huit ans qui, à son premier combat, a donné pour la France une vie pleine de promesses. Et qui pourtant connaît son nom parmi les jeunes d'aujourd'hui ? En 1962, j'obtins que ce nom soit donné à la maison des jeunes du 8^{ème} arrondissement de Paris où il habitait avec sa famille. Mais pour ceux qui la fréquentent et qui ont l'âge qu'il avait lui en 1942, est-ce autre chose qu'un nom sur une plaque et une photo sur un mur ? »

A l'issue de ce discours, un hommage a été rendu à Quentin Bourgeois et Philippe de Scitivaux par l'inauguration d'un mémorial à l'arrière du bâtiment des

² Il s'agit de Pierre Quentin Bourgeois (voir Mémorial des Aviateurs de la Liberté - page 103). La photo de ce jeune pilote est inédite puisqu'elle vient d'être découverte par Frédéric Bruyelle dans un album photo

« Ops du 2/5 ». Celui-ci n'est autre qu'un Mirage 2000 C sur lequel sont apposés l'écu à Croix de Lorraine et l'immatriculation A-GW qui rappelleront la mémoire de tous les pilotes du Groupe de Chasse Île de France. La Société Dassault procéda ensuite à une distribution de diplômes.

Un tableau souvenir contenant deux photographies en noir et blanc a été remis pour l'Amicale. Celui-ci met en parallèle les pilotes de l'Ile de France courant vers leurs Spits en 1941 et la seconde vers leurs Mirage 2000 en 2011.



Présentation par Mme Massart du tableau offert pour l'Amicale, à gauche Frédéric Bruyelle en admiration de l'œuvre.
Photo JC Augst

Une photo de groupe a été réalisée devant le Mirage 2000 C avec les pilotes de l'escadron, les pilotes FAFL et les représentants de l'Amicale que l'armée de l'Air a convié à figurer en bonne place avec eux (voir page 7).

Une présentation en vol de plusieurs avions a clôturé cette commémoration. On a pu admirer le passage du Spitfire XIX de Christophe Jacquard accompagné de deux Mirage 2000 C, puis il a effectué plusieurs figures toujours très impressionnantes, à la satisfaction de tous et dans un silence de cathédrale tellement le public était accroché au bruit du fabuleux Rolls-Royce Griffon. A l'issue de cette présentation, s'en suit une autre, de voltige pure, d'un avion de l'Equipe de Voltige de l'Armée de l'Air (E.V.A.A.) de type Extra 330. Les hélicoptères ont également été de la partie en effectuant des vols de présentation.



Passage du Spitfire MK XIX accompagné de deux Mirage 2000

Photo Jocelyn Leclercq

Au sol, plusieurs avions étaient stationnés comme un Piper Cub, un North American OV 10 Bronco aux couleurs de l'aviation allemande, un Douglas A1 « Skyraider » et bien d'autres encore de génération récente comme l'Eurofighter Typhoon ou le Rafale aux couleurs du Normandie-Niemen et deux F-18 de l'armée de l'Air Espagnole et tous les autres appareils affectés à la base.

Au premier étage du bâtiment, les pilotes du 2/5 Île de France ont pu discuter avec leurs homologues FAFL autour d'un verre, entourés de nombreuses photos d'époque accrochées au mur. Ainsi un attroupement s'était formé autour de Claude Rosa qui avait apporté ses carnets de vols qu'ils ont pu consulter avec le plus grand intérêt. Ce dernier avait grand plaisir à remettre quelques insignes FAFL à des officiers et pilotes de l'escadron de chasse 2/5.



A droite Claude Rosa remettant un insigne FAFL

Photo Frédéric Bruyelle

Cette journée se termina dans une ambiance des plus sympathiques et l'on vit circuler de mains en mains « Gusto », le livre de Frédéric Bruyelle, qui était disponible à la vente sur place et dont bon nombre de personnes se sont rendus acquéreurs.



Les pilotes du 2/5 - Avec le Bulletin des Forces Françaises Libres en mains : Capitaine Castaing et avec les deux rouleaux en mains : Capitaine Dieval (officiers de tradition du 2/5) - M. Xavier de Scitivaux - Mme Isabelle de Scitivaux - MM Frédéric Bruyelle - Claude Rosa - Jean-Claude Augst - Bertrand Hugot - Monsieur Jean Dabos et son épouse - Lieutenant-Colonel Arnaud Brunetta - Jimmy Davies - Le Capitaine Lanos (officier de tradition du 2/5) présente le tableau offert à l'Amicale - Lieutenant-Colonel Coulabay.

Photo Jocelyn Leclercq



Lieutenant-Colonel Brunetta

Photo J. Leclercq



La cérémonie

Photo J.C Augst



MM Dabos- Davies – Charasse – Rosa

Photo J. Leclercq



Inauguration du Mémorial

Photo J. Leclercq



Le mémorial

Photo J. Leclercq



Spitfire MK XIX en vol

Photo J. Leclercq



Extra 330 en vol

Photo J. Leclercq



Moment de convivialité

Photo J. Leclercq

Jean-Claude Augst - Octobre 2011

Albert Spielrein

Les pilotes FAFL qui furent affectés en Afrique du Nord après leur entraînement au Canada restent rares et le parcours que nous vous allons raconter est celui d'Albert Spielrein qui rejoint la France Libre en septembre 1940.



Albert Spielrein

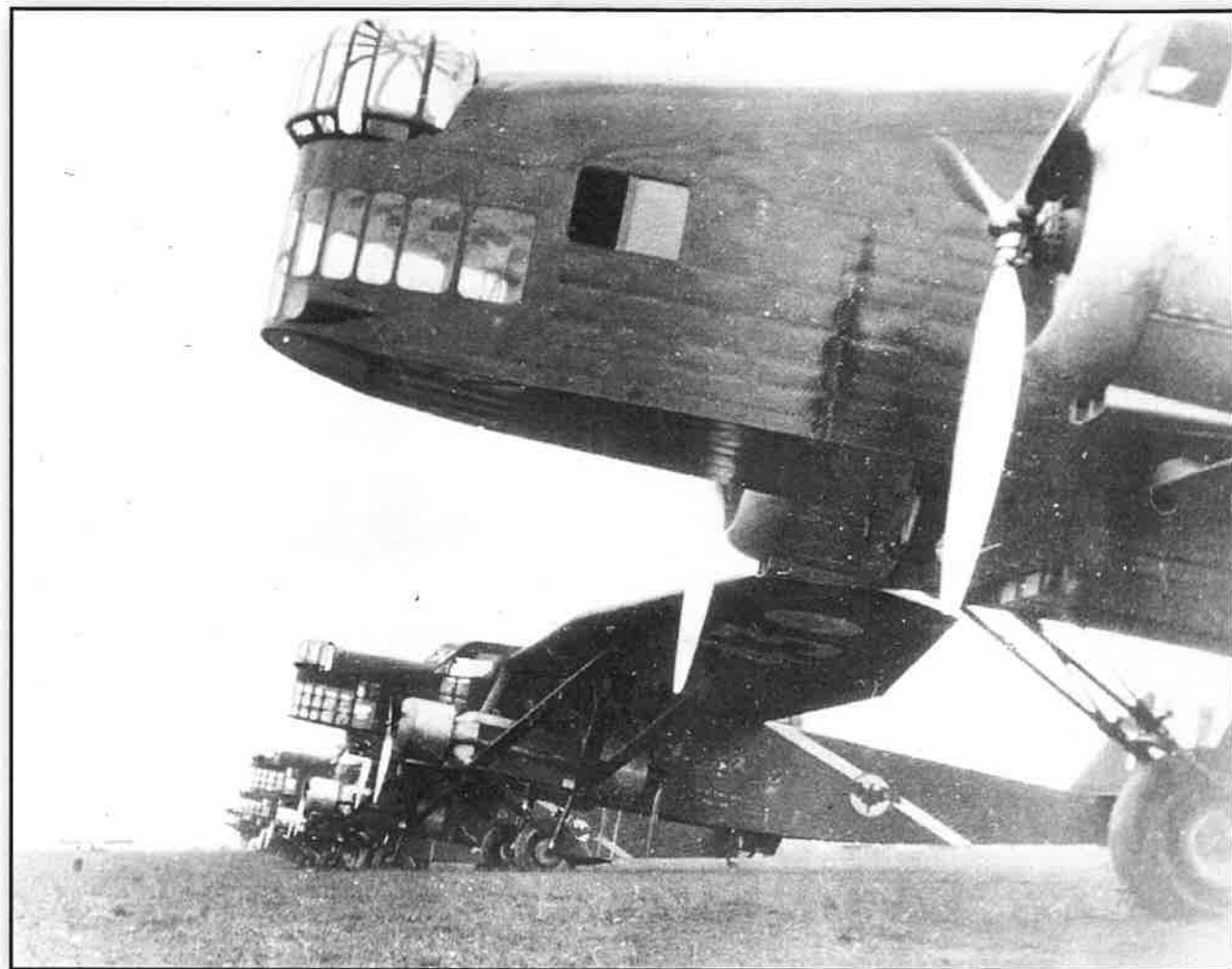
Origine famille Spielrein

Polonais d'origine né le 7 octobre 1911 à Mannheim (*Allemagne*), de Henryka et Eva, le jeune Albert est le cadet d'un frère et d'une sœur dont le père était commerçant. Quand le premier conflit mondial éclate sa famille se replie sur Zurich et arrive à Paris en 1917. Les Spielrein restent dans la capitale avant de partir en Alsace en 1925. D'abord à Strasbourg puis à Wisches (*Bas-Rhin*), c'est là qu'Albert Spielrein passe toute sa jeunesse en suivant des études à l'École supérieure de Chimie de Strasbourg où il obtient son diplôme d'ingénieur. Naturalisé en 1935 et attiré par une aviation alors en plein essor, Albert Spielrein décide de s'engager dans l'armée de l'Air et signe le 9 octobre 1935 un engagement de trois ans. Embarqué deux jours plus tard à destination du Maroc il rejoint la base aérienne 137 de Marrakech placée sous la coupe de la 37^{ème} Demi-Brigade. Après son

instruction militaire, le caporal Spielrein est affecté comme secrétaire à la 3^{ème} Escadre du Sud-marocain et ensuite à celle de la 4^{ème} Escadre en octobre 1936. Sans doute plus attiré par une carrière d'officier il décide de se présenter au concours afin d'être Elève Officier de Réserve et, admis, il revient en métropole, au Centre Ecole d'Avord en janvier 1937 pour y apprendre, outre les fondamentaux militaires, la phase pratique de l'application qui permet aux élèves de voler sur les Potez 25 et Léo 20 pour des exercices de navigation.

A l'issue de cette formation, le sous-lieutenant de réserve Spielrein est affecté à la 15^{ème} Escadre d'Aviation Lourde de Défense d'Avord comme navigateur-breveté sur Farman 223. Il y reste jusqu'en mai 1939 où, à sa demande il est muté au Groupe Aérien de Reconnaissance 2/55 alors stationné à Lyon. La guerre approchant, le GR 2/55 s'installe à Lure (*Haute-Saône*). Le groupe enregistre une première perte le 26 septembre après qu'un Bloch 131 se soit fait descendre dans les environs de

Fribourg. Lourd tribut payé par les unités de reconnaissance le 2/55 déplorera la perte de vingt-cinq d'entre-eux jusqu'en juin 1940.



La première affectation du lieutenant Spielrein fut la 15^{ème} Escadre de Bombardement équipée de Farman 223. Autre FAFL qui commencera également par la 15^{ème} EB fut François Tulasne. Collection Mutin

Pour Spielrein, sa vrai³ première mission de guerre aurait pu se terminer tragiquement ; le 25 septembre lors d'une reconnaissance photographique verticale le Bloch 131 n°82, à bord duquel se trouvait l'équipage Dubois/Spielrein/Lafay/Perrin est attaqué par quatre Messerschmitt 109. *Au cours des échanges de tir, de nombreuses balles ont atteint son appareil et ont réussi à rapporter des renseignements très intéressants sur le dispositif antichar ennemi⁴.*

L'ultime mission de guerre du lieutenant Spielrein se déroule le 16 juin au nord de Châteauroux sur un Potez 63-11, avant, que, écrasées par une force supérieure, les unités entament leur repli vers le sud de la France. L'armistice signé, le lieutenant Spielrein, avec vingt heures de vols de guerre pour dix missions, est démobilisé à Pinsaguel (Haute-Garonne) et se retire à Nice. Dès la fin juillet 1940 des élèves polytechniciens, dont Lemaitre, Jacques Godin et Pierre Chapeau accompagnés d'Albert Spielrein, décident de quitter la France. Pour aller vers leurs destinées, avec

³ Celle du 9 septembre avait été annulée pour cause de mauvais temps.

⁴ Extrait de la citation d'armée qui accompagnait sa Croix de Guerre

Jean Coustaing - agent de la Bristish Airways-, Daniel Jean - marin français-, Olivier Van Stratum -belge- la petite équipe monte à bord du voilier Petit Gaétan ; navire dont ils viennent de faire l'acquisition, et, à partir du vieux port de Marseille, mettent le cap au sud afin de fuir l'occupation allemande.

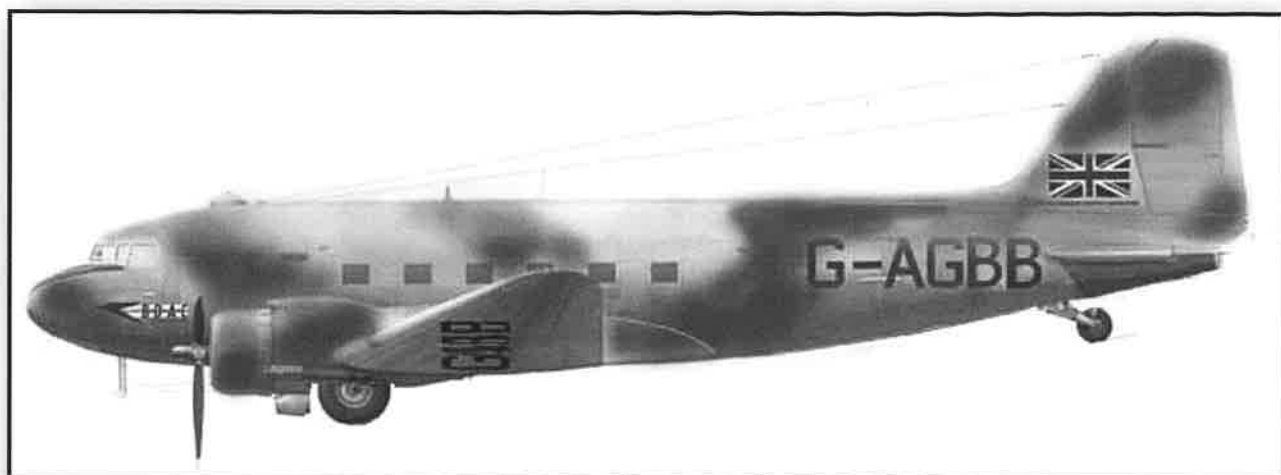


Bombardier utilisé par les groupes de bombardement le Bloch 131 fut en fait reversé aux escadrilles de reconnaissance en raison de performances relativement médiocres. Collection Mutin

A mi-course de leur traversée, exténués, ils décident de se reposer et jettent l'ancre dans une petite crique de la côte espagnole non loin de Los Alfaques. Albert Spielrein poursuit : *Nous avons laissé un feu de mât allumé et on s'est endormi tellement profondément qu'une patrouille maritime de nuit est obligé de secouer avec violence le petit Gaétan pour nous réveiller. Notre navire est pris en remorque et nous sommes conduits au port pour contrôle d'identité et on descend au môle de San Carlos de la Rapita. Pendant plusieurs jours nous sommes coincés dans cette localité sans pouvoir retourner au bateau. Le 30 septembre, soupçonnés d'être des partisans du général de Gaulle, nous sommes tous envoyés au camp de concentration de Miranda de Ebro malgré la sympathie exprimée par l'accueillante population. Avant de rejoindre ce sinistre endroit nous avons été enfermés à Tarragone, à la direction de la sécurité à Madrid et Irun ! Heureusement vers la fin de l'année 40 les services compétents de la Croix-Rouge française en Espagne, avec un louable esprit d'humanité, se chargèrent de nous reconduire vers le Maroc à Casablanca. En fait nous avons été remis à Madrid aux autorités françaises, menottés, pour être rapatriés par les voies officielles. Mais chacun essaya de suivre une autre piste ! Godin tente l'évasion à travers l'Espagne mais repris à Badajoz pour être de nouveau incarcéré. Chapeau et Lemaitre rentrent en France et tandis que moi, j'ai été séparé d'eux. En raison d'une forte fièvre j'ai été amené à l'hôpital de Provincial de Madrid dans une chambre avec des détenus de la guerre civile, mais au lieu d'être reconduit et grâce à la complicité du consul de France et muni d'un faux passeport je montais dans un train pour franchir la frontière du Portugal à Valencia de Alcántara et arriver à Lisbonne le 12 décembre 1940.*

Dans la capitale portugaise il est hébergé par une famille française qui était propriétaire de l'hôtel du palais et patiente en attendant de rejoindre la Grande-Bretagne. Le chef du réseau Brutus, Pierre Fourcaud écrira plus tard : *A Madrid je*

retrouvais le lieutenant d'aviation Albert Spielrein que j'avais vu au départ de Marseille avec un petit groupe. Le 21 décembre 1940, de passage à Lisbonne je le revoyais après son périple. C'est sur son intervention personnelle auprès des Etats-majors français et britannique qu'il fut dirigé le 7 février 1941 sur les Forces Aériennes Françaises Libres qui le prirent en charge à partir du 10. Le vendredi 7 février Albert Spielrein monte à bord du Douglas DC-3 G-AGBB⁵ de la BOAC pour arriver à Whitchurch (Bristol) mais doit rejoindre impérativement les Free French Forces du Général de Gaulle comme lui stipule le bureau d'immigration.



Douglas DC-3 G-AGBB

Profil origine Wikipédia : http://en.wikipedia.org/wiki/File:BOAC_Flt_777.jpg

Enregistré à la Compagnie de l'Air avec le matricule 30685, il est affecté à l'Etat-major des FAFL comme chef des 2^{ème} puis 3^{ème} bureaux. Volontaire pour être pilote, c'est son supérieur direct, le vice-amiral Muselier qui le fait intégrer à une première promotion qui va en ITW même si le manque de personnel qualifié au poste qu'il occupe fait écrire par le commandant des FAFL (Londres) *que cet officier qui me semble indispensable pendant une certaine durée dans les fonctions qu'il occupe*. Afin d'effectuer les vols proprement dits, il suit à Scarborough toute une formation théorique avant de passer par la phase pratique au 6 EFTS de Sywell. Etant donné qu'il souhaite embrasser une carrière de pilote, le 22 septembre 1941 c'est le début de ses entraînements aériens. Monté à bord du « Tigre mou » serial T7870, c'est le fameux⁶ capitaine Pinot qui le prend en charge en tant que moniteur. Et ils seront ensemble pour les vingt-six des vingt-sept vols qu'il effectuera en double avant son premier solo le 13 octobre 1941. Il en sera ainsi jusqu'à fin janvier 1942 où Albert Spielrein obtiendra les bases des vols, toujours au sein du 6 EFTS de Sywell. La poursuite de sa formation s'effectuera au Canada car la RAF a préféré se délocaliser dans le calme des plaines de l'Alberta, au contraire d'un ciel anglais bien moins tranquille pour les entraînements de ses futurs navigants. Chef de promotion d'une

⁵ L'avion sera abattu le 1^{er} juillet 1943 lors d'une liaison entre Lisbonne et Bristol par des Ju88 car les allemands étaient persuadés que le premier ministre Churchill était à bord. Une autre piste pourrait être celle d'avoir été descendu car il y avait des espions à bord de ce Dakota. L'acteur Leslie Howard fera partie des dix-sept victimes.

⁶ Moniteur très qualifié à l'école de pilotage du Mans et instigateur de l'évasion de cette école sur le Tréboulle le 19 juin 1940.

poignée de Français libres il appareille le 17 mars 1942, à bord de l'USS Georges P. Elliot à destination de New York puis Halifax avant le transfert vers Swift Current. Le 7 avril 1942 l'avion dans lequel il monte est plus moderne que les Tiger Moth utilisés à Sywell ou Peterborough. Le North American Harvard permet aux élèves de se trouver dans un avion avec verrière fermée et train rentrant, mais aussi d'apprendre d'autres rudiments pour les vols de nuit ou le vol aux instruments. Bien que le stage débute au 39 SFTS à Swift Current, une dizaine de jours plus tard les élèves partent à Moose Jaw (32 SFTS) situé cent miles à l'est. A l'issue de cent cinquante heures d'entraînement - en quatre mois - Albert Spielrein décroche ses ailes le 31 juillet 1942 « en accord avec règles royales et les instructions air du conseil ».



32 SFTS à Moose Jaw, été 1942 : de gauche à droite : Pierre Tummers - Alexandre Groux - Ernest Legoff - Henri Mathey - Peter Challier - Albert Spielrein - André Poirier - Christian Chapman - Georges Torres - Henri Moureaux - Claude Rosa - Louis Girardon et Jean Homolle.
Origine famille Poirier via André Voirin

L'étape suivante est le n° 3 Personnel Reception Centre (PRC) à Bournemouth où, dans ses desiderata, il classe par ordre de préférence d'abord de rejoindre une unité de reconnaissance lointaine puis la chasse et enfin être chasseur de nuit. Avant d'en arriver là, il part au 5 AFU, stage 28, de Ternhill, sur son terrain satellite de Calveley pour retrouver un environnement et acquérir des réflexes au-dessus de la campagne britannique. Ses moniteurs notent qu'il est très bon en navigation ce qui est sans doute l'héritage de son premier travail à la 15^{ème} escadre. La fin de la formation est proche et le dernier jour de l'année 1942, le lieutenant Spielrein peut écrire dans son logbook « *premier solo sur Spitfire* ». En effet il a rejoint depuis quelques jours l'OTU 58, stage n°30, à Grangemouth. Alors qu'il aurait dû continuer plus longtemps à voler sur le roi des chasseurs, son parcours anglais s'arrête brusquement. C'est lui-même qui demande à arrêter la chasse. Le 26 janvier 1943, il rencontre le Wing

commander GC Olive, patron de l'OTU 58 et lui déclare qu'à 32 ans, il se sent insuffisamment préparé pour être dans un OTU comme pilote de chasse. De ce fait il est retiré du stage et le 4 février, envoyé à l'Aircrew Reselection Wing de Brighton avant d'être dépêché au camp de la RAF à West Kirby. Albert Spielrein reçoit alors un avis d'affectation au groupe Bretagne. Il embarque sur un navire en partance pour l'Afrique mais, à son arrivée au Sierra Leone, le programme a changé : Le 17 avril il doit monter à bord d'un Armstrong Whitworth Ensign de la British Overseas Airways Corporation (BOAC) pour aller à Lagos. La destination finale n'est plus Ben Gardanne en Tunisie mais le Moyen-Orient. C'est dans l'hydravion Short Empire S.23 Corsair qu'en trois jours et près de quarante heures qu'il arrive au Caire. De là il rejoint le 2 ADU stationné à Bilbeis (Égypte). C'est une unité qui dépend du 216 (Ferry) Group ; celle-ci forme le personnel appelé à rejoindre le 1 (Middle East) ADU et qui s'entraîne sur Harvard, Hurricane, Spitfire et Tomahawk. En effet son prochain travail sera de livrer, dans les différentes unités, les avions sortis de réparation ou de maintenance et d'envoyer ces renforts vers les théâtres d'opérations d'Afrique du Nord et de la Méditerranée. Pour convoyer les avions, il amène sur le terrain de destination le monomoteur et revient à son unité en avion de transport. Il survolera ainsi l'Afrique, ira dans plusieurs pays : Lybie, Tchad, Nigéria, Ghana, Niger, Soudan et Egypte. Les vols sont souvent longs et quelquefois se terminent par un incident de vol comme le 6 août 1943 quand le train d'atterrissage du Spitfire VC LZ986 s'affaisse au poser des roues à Maidiguri (Nigéria) Ce travail s'arrête à la mi-octobre car il réintègre l'armée de l'Air. C'est un retour à la source car l'Ecole d'Application du Personnel Navigant est à Marrakech ; après s'être réentraîné sur Morane Saulnier 230, D.520, mais surtout Curtiss P-36 (H75), il est muté au Groupe de Chasse 1/5 « Champagne ». Mais, étant donné que cette unité vole sur un chasseur qui n'est pas en école, il lui faut encore apprendre le maniement un nouvel avion dont le train est tricycle, le moteur à l'arrière et l'axe de l'arbre de l'hélice entre les jambes ! C'est donc au Fighter Training Center (FTC) de Berteaux (Algérie) qu'il découvre le P-39 Airacobra pour des vols d'accoutumance, de formation en moyenne et basse altitude, du tir A/S et du bombardement en piqué.



Bell P-39 Airacobra. Cet avion sera largement utilisé par les groupes de chasse de l'armée de l'Air rééquipée après novembre 1942
collection Mutin

La formation terminée, il peut enfin retrouver une unité de chasse. Celle-ci a la particularité d'avoir le tableau de victoires le plus rempli de tous les groupes engagés durant 39/40 et qui est commandé par l'as Edmond Marin la Meslée ; Albert Spielrein est affecté

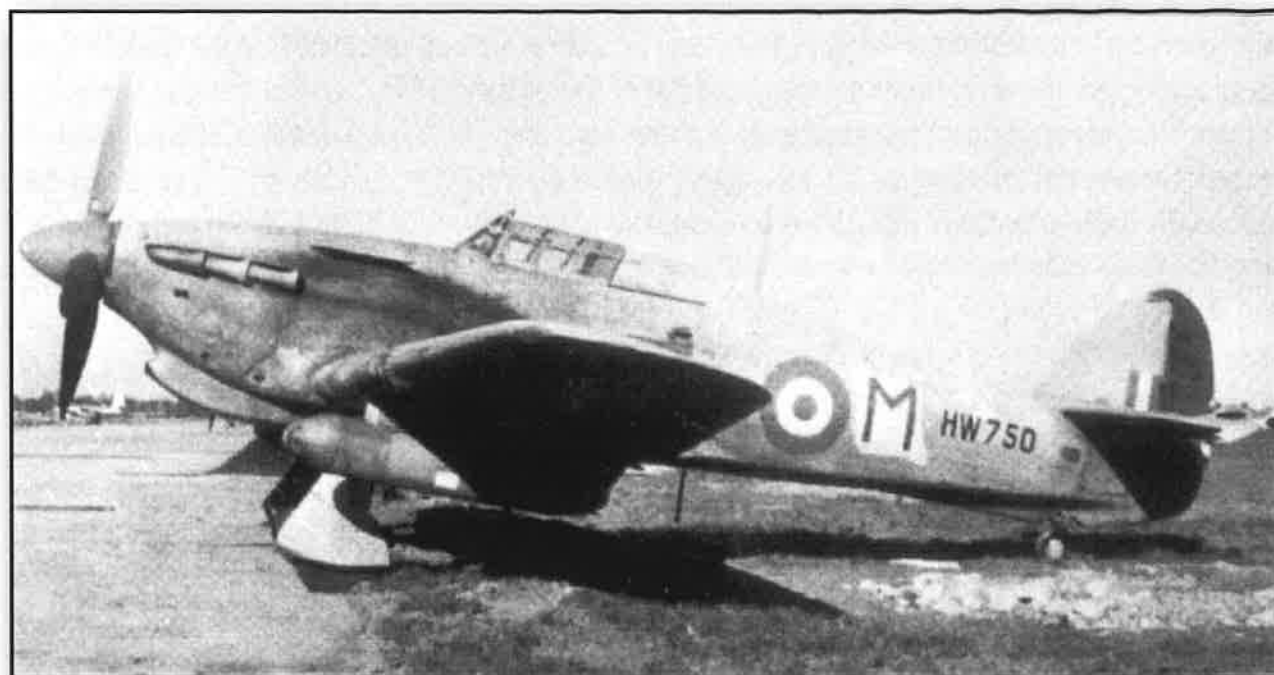
à la seconde escadrille mais doit attendre la mi-avril 1944 pour effectuer une première sortie opérationnelle. Bien souvent il est l'équipier de l'adjudant-chef Jérémie Bressieux, as aux huit victoires. A cette époque le « Champagne » n'a pas de rôle glorieux car la majorité des missions reste la surveillance côtière à bord de ces Airacobra qui durent tout au long de l'été 44. Néanmoins, de temps en temps, au départ des terrains de Lapasset soit d'Oran-la-Sénia (Algérie) des décollages d'alerte peuvent survenir comme ce 25 mai 1944 mais l'« hostile » sur lequel il est envoyé se révèle être un « ami ».



Jeudi 13 avril 1944, le général de Gaulle vient d'assister à une cérémonie militaire sur le terrain d'Oran-la-Sénia et félicite le personnel du Groupe de chasse 1/5. Le lieutenant Albert Spielrein est le troisième à partir de la droite
Origine famille Spielrein

Oran. Cette fois c'en est terminé avec les cieux africains et il rejoint en France l'Escadrille 2/33 (La mouette, SAL6). Cette unité de reconnaissance tactique est installée en métropole libérée depuis la fin août, d'abord sur les terrains du Var puis, quand Albert Spielrein les retrouve le vendredi 15 septembre 1944, les neuf Spitfire et la vingtaine de navigants sont à Satolas. Pour Spielrein les premières reconnaissances à vue se font sur la zone de Belfort dans l'axe Montbéliard-Mulhouse. Par malchance, les trois « RAV » prévues doivent être interrompues en raison de mauvaises conditions météo ! Celle du 3 octobre sera la bonne et rendue nécessaire, puisque l'action des chasseurs-bombardiers est appelée à se renforcer durant les prochains jours, car la recherche d'objectifs est rendue encore plus obligatoire. Pendant une heure vingt la patrouille Spielrein/Delegue sillonna le secteur d'Alkirch. A cette occasion, Spielrein était sur l'un des rares Spit IX de l'escadrille. Le 14 octobre, les pilotes d'alerte - dont Spielrein- sont occupés par une séance de tir sur cibles terrestres et comme le précise le journal de marche, *les cibles se portent toujours bien...* Le 18 novembre, de nouveau l'équipe Spielrein-Delegue effectue une reco à vue dans le secteur Belfort/Sélestat/Mulhouse et revient se poser à Luxeuil, nouveau terrain d'opérations pour le 2/33 depuis la veille. Pour le capitaine Spielrein c'était sa dernière « ops » car il est désormais détaché à l'état-major du 64^{ème} Fighter Wing comme officier de liaison. Jusqu'à la victoire des Alliés sur l'Allemagne

nazie, le capitaine Spielrein occupera des postes en état-major au sein du 1^{er} Corps Aérien Français puis au Groupement de Chasse et de Défense de l'Air 550⁷.



Hawker Hurricane du Groupement de Chasse et de Défense de l'Air 550. Albert Spielrein pilotera cet avion en juin 1945.
Collection Mutin via Daniel Gilberti

Quand il est démobilisé une seconde fois, Monsieur Spielrein travaillera dans l'import-export de bois, basé en Pologne, puis rentrera au Commissariat de l'Energie atomique (CEA) jusqu'à sa retraite. Le commandant Spielrein aura encore l'occasion de voler un peu en tant que réserviste et le dernier avion sur lequel il peut s'évader pendant deux heures sera un P-47 de la 10^{ème} Escadre de Chasse de Villacoublay, unité composée de réserve d'active.

Marié avec Huguette il aura deux filles mais, à 73 ans, une longue maladie l'emporte et il repose désormais à Aurillac (15), région d'origine de son épouse.

- Officier de la Légion d'Honneur
- Croix de guerre avec palmes
- Médaille de la Résistance

Remerciements :

- Mmes Martine et Isabelle Spielrein, Evelyne Taubat, M. Bernard Palmieri

Bibliographie :

- Les chevaliers de l'ombre de Patrick Ehrhardt

Bertrand Hugot - Octobre 2011

⁷ Le GCDA devait fournir aux forces terrestres françaises tout l'appui aérien nécessaire, assurer les missions de reconnaissance, la protection des expéditions de bombardement moyen. Créé en Afrique du Nord sera dissous en décembre 1945

Histoire de cigarettes

Que l'on se rassure, la petite histoire que nous avons choisi de vous narrer dans ces pages ne rentre pas dans la campagne actuelle de la lutte anti-tabac, mais il s'agit bien d'une histoire vraie qui a concerné les FAFL du Groupe de Chasse Île de France, sortie tout droit des archives nationales.

Un généreux donateur d'Ottawa (Canada), Monsieur H. Gauthier, avait eu la gentille attention de faire un don de cigarettes pour les aviateurs de ce groupe de chasse.

C'est par l'intermédiaire de l'Association des amis des volontaires français et du lieutenant-colonel J.M. de Lagatinerie (Délégué Général des Oeuvres de la France Combattante) qu'il a pu accomplir son geste éminemment sympathique. Bien qu'il nous ait été impossible de déterminer le nombre total de cigarettes qu'il a fait parvenir à l'« Île de France », nous pouvons cependant démontrer que, dans une lettre du 24 février 1943, il accuse réception de deux lettres qui lui annoncent la bonne réception de colis de cigarettes. Il précise aussi qu'il vient de passer commande de 30.000 cigarettes (15.000 Sweet Caporal et 15.000 Winchester) à l'Impérial Tobacco Co et qu'il conviendra de faire parvenir d'ores et déjà à cette escadrille, 4.000 cigarettes sur les 10.000 qui lui seront envoyées chaque mois.

En réponse à ce don particulièrement généreux, le Général Valin le remercie par lettre du 8 avril 1943 en précisant que : « vous allez faire bien des heureux avec toutes ces cigarettes et vous pouvez être persuadé que tous nos pilotes penseront avec émotion à leur ami du Canada, qui ne les oublie pas malgré la distance ».

Jean-Claude Augst - octobre 2011



Le carnet

- Actualités -

Une conférence sur « Combattre pour l'honneur : les aviateurs français libres, 1940-1945 », animée par M. Patrick Facon, docteur en histoire, s'est déroulée mardi 18 octobre 2011, dans l'amphithéâtre Marin la Meslée de l'École de l'air de Salon de Provence.



Le 23 août 2011, une prise d'armes a officialisé la mutation de la base aéronavale (BAN) de la Tontouta, en Nouvelle-Calédonie, en une base aérienne (BA). La BAN devient donc la BA 186. Celle-ci abrite les aéronefs des Forces Armées en Nouvelle-Calédonie (FANC) : Puma, Casa 235 de l'ETOM 00.052 et Guardian de la flottille 25F de la Marine nationale. Cette nouvelle base aérienne a été baptisée du nom du lieutenant Paul Klein.



Inauguration de la BA 186

Source Armée de l'Air

Paul, Marcel Klein, né le 20 mai 1909 à Grenoble fait des études d'agriculture tropicale et se retrouve aux Nouvelles-Hébrides.

Il rejoint spontanément la France Libre comme il l'a raconté : « *Quand je me suis engagé à Nouméa, en décembre 1940, je me suis présenté au capitaine Broche qui était chargé de mettre sur pied le Bataillon du*

Pacifique. Je lui dis : « Je m'engage, mais c'est pour être pilote, pilote d'avion de chasse [...] "D'accord" m'a répondu Broche. Nous étions au moins 6000, Australiens, Néo-Zélandais et Français, embarqués sur le "Queen Elizabeth". Le voyage a duré plusieurs semaines. [...] Mais à notre arrivée en Syrie, je lui ai rappelé que je m'étais engagé pour servir dans l'aviation. [...] "Ah ! Tu veux de la bagarre ? Eh bien, tu vas être servi !" Broche m'a envoyé suivre le cours d'élève officier à Damas, de janvier à mai 1942. Pendant le cours dont je suis sorti deuxième, j'ai rencontré le commandant Bergé qui se trouvait là pour sélectionner le personnel destiné à former le French Squadron du S.A.S, Special Air Service. Il nous a exposé le genre de vie qui nous attendait. Pas de tout repos ! Je me suis porté volontaire.

Enregistré à la Compagnie de l'Air sous le matricule 40.099 il rejoint donc les SAS à Kabrit. Paul Klein participera à la défense de El-Alamein, à l'Opération Snowdrop (*Bigamy*) puis en mission en Tunisie où il sera capturé le 28 janvier 1943. Fait prisonnier il fait plusieurs tentatives d'évasion mais repris sera interné à la forteresse de Colditz. Après-guerre il rejoint la Nouvelle-Calédonie comme industriel ce qui ne l'empêche pas de toujours sauter en parachute.

En mai 2009 il fait un saut depuis 3000 mètres d'altitude pour ses cent ans ! Paul Klein s'est éteint le 23 juillet 2010 à l'hôpital de Nouméa.

Sources : Armée de l'Air, archives de la ville de Nouméa, David Portier



- Nécrologie -

30 janvier 2011 à Boulogne-Billancourt (92) : Louis VANNIER né le 22 juillet 1919 à Paris (voir biographie page 19)

28 février 2011 à Worthing (GB) : Etienne, Lucien, Gabriel, Adrien MINOST né le 22 avril 1921 à Paris (voir biographie page 21)

17 août 2011 à Neuilly sur Seine (92) : Madame Nicole MILLET-DUMAS née le 14 juillet 1910 à Paris. Madame Millet-Dumas fut la secrétaire du Général Valin et la directrice du Cercle Jean Maridor à Paris. Membre de notre Amicale, elle était Officier de la Légion d'Honneur qui lui avait été remise le 2 décembre 2010 par Monsieur Jean-Christophe Fromentin, Maire de Neuilly sur Seine.

3 octobre 2011 au Mans (72) : François CHAMBALLU né le 13 juin 1921 à Beyrouth. Enregistré à la compagnie de l'air sous le n° 31.369 en septembre 1941 avait rejoint le GC1 comme mécanicien breveté. Volontaire pour le Groupe de Chasse n° 3 à sa création, il fait partie des mécaniciens mis en route sur l'URSS qu'ils atteignent le 29 novembre 1942. Comme tous ses camarades mécaniciens il est renvoyé au Moyen-Orient en août 1943. Le 1er janvier 1944 il est alors affecté au groupe de chasse Ardennes avec lequel il finira la guerre. (Sources : Gazettes n° 59 et 63 et <http://www.francaislibres.net/liste/liste.php>).

14 octobre 2011 à Paris (75) : Raymond DESEAU né le 4 août 1920 à Paris. (Sa biographie paraîtra dans la prochaine Gazette).

22 octobre 2011 à Saint-Mandé (94) : Général Henri de BORDAS né le 4 octobre 1924 à Montpellier (voir biographie page 24)



Biographies des personnes décédées

- Louis VANNIER -

Matricule 30.868

22 août 1919 - 30 janvier 2011

Louis, Henri Vannier est né le 22 août 1919 à Paris.

Il décide de rejoindre la France Libre dès 1940. Il franchit la frontière avec l'Espagne en janvier 1941. Arrêté, il est emprisonné jusqu'en octobre et réussit à atteindre Gibraltar. Il s'engage dans les Forces Françaises Libres pour la durée de la guerre.

En Angleterre le sergent Vannier est enregistré à la compagnie de l'Air avec le numéro 30868 et déclare être mécanicien mais demande à faire pilote. Il est envoyé au Canada en école de pilotage dans le cadre du British Commonwealth Air Training Plan et sort breveté le 19 mars 1943. De retour en Angleterre il poursuit sa formation en OTU sur bimoteurs. Il est affecté au 342 Squadron Lorraine au printemps 1944 et effectue sa première mission de guerre le 19 avril sur une des rampes de lancement de V1 à Bonnières (Pas-de-Calais).



A gauche Claude Troupel (navigateur), Louis Vannier (pilote), les mitrailleurs Thomas et Thiaumont devant leur Boston IV - BZ 446 / H
Collection Frédéric Bruyelle

La dernière de ses quatre-vingt-six missions aura lieu le 1^{er} mai 1945. L'une d'entre-elle faillit mal se terminer le 24 février 1945. Alors que les Bostons filaient vers Rheinberg (Allemagne), un incident de vol empêche le sous-lieutenant Vannier, à bord du Boston IV, 'C', BZ438 de continuer sa 58^{ème} mission. Celui-ci se souvient : « J'étais en cinquième position dans une formation de 6 avions et celle-ci au milieu d'autres. Nous étions déjà à bonne altitude par beau temps. Tout se passait bien lorsque jusqu'au moment où le moteur droit commence à perdre des tours. J'ai mis davantage de gaz et de tours à celui de gauche et un peu également à celui de droite qui alors s'est mis à bafouiller à un tel point que j'ai dû le stopper. » Le Boston est au-dessus de Lille et la formation du Lorraine lâche petit à petit l'équipage de « P'tit Louis » Le second moteur commence à s'échauffer et perd de la puissance. Louis Vannier raconte la suite : « Comme je perds de l'altitude, la décision est prise de faire larguer les bombes - que le Lieutenant Troupel initialise sur inerte-. Après avoir

repéré un champ sans présence humaine et propice au lâcher des bombes, j'envisage après cette perte de poids, un éventuel retour sur Vitry. Malheureusement ce n'était pas possible car le moteur chauffe et il est temps de choisir un terrain pour un atterrissage forcé. » Le Boston glisse sur la terre labourée avant de s'immobiliser dans le sol du Mélantois. « Je pense que la réussite de ce posé a été fait quand j'ai demandé d'ouvrir les portes de la soute à bombes, qui, ainsi étant à la verticale sur près de 80 centimètres ont laissé entendre un bruit de tôles, m'avertissant alors de couper les gaz et ensuite de faire frein par la terre qui s'y est engouffrée à l'intérieur. »

Après la guerre il poursuit sa carrière dans l'armée de l'Air jusqu'en 1954 et fera un tour d'opération en Indochine. A cette occasion il aura convoyé, notamment, Geneviève de Galard. Il quitte alors l'Armée et devient ingénieur civil au Ministère de la Défense.

Louis vannier décède le 30 janvier 2011 à Boulogne-Billancourt.

- Commandeur de la Légion d'Honneur
- Médaillé militaire
- Croix de guerre 1939/1945
- Croix de guerre de TOE
- Médaille des évadés
- Croix du combattant volontaire 1939/1945
- Médaille de l'internement
- Médaille de la France Libre
- Officier du Nicham Iftikhar
- Officier du Ouissam Alaouite

Philippe Bauduin / Bertrand Hugot- Octobre 2011



- Etienne, Lucien, Gabriel, Adrien MINOST -

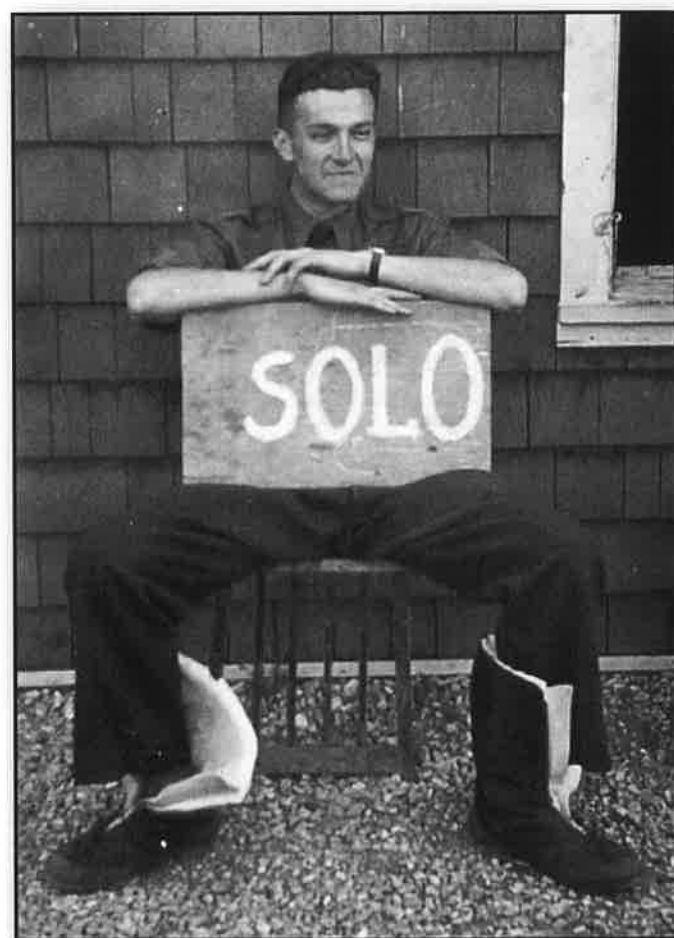
Matricule

22 avril 1921 - 28 février 2011

Etienne Minost naît à Paris le 22 avril 1921. Il est le fils de Suzanne Lacouture et Emile Minost.

En mai 1940, lors de l'invasion de la France par l'armée allemande, Etienne Minost a 19 ans. Il jouit d'une situation confortable, fil d'un riche banquier français en poste au Caire.

Le 18 Juin 1940, il entend l'appel du général de Gaulle invitant les français à venir le rejoindre à Londres pour continuer la lutte jusqu'à la Libération de la France. Etienne Minost se rend avec la voiture de son père, jusqu'au «Quartier Général des Forces françaises Libres» du Caire. Il signe son engagement et prend les dispositions nécessaires à son transfert pour Londres.



Etienne Minost

Photo Michel de Reynal via B. Hugot

Son propre père était un soldat décoré de la Première Guerre Mondiale, et Etienne Minost estima que c'était un honneur et un devoir de combattre pour son pays. Afin de valoriser ses chances de devenir aviateur, il se fit former au pilotage sur « Gypsy Moth » de Haviland 82.

Etienne Minost quitte le Caire à l'été 1941 et entreprend la périlleuse croisière le menant en Angleterre en passant par le Cap. Il arrive à Londres à l'hiver et se voit affecté à la sixième brigade des Forces Aériennes Françaises Libres. Son instruction et sa conduite lui permettent d'intégrer un groupe de quinze jeunes français pressentis pour devenir élève-officiers.

Il engage ensuite le traditionnel cursus de formation débutant par l'ITW de Scarborough (*navigation, utilisation de la radio et initiation aux instruments*). Il passe avec succès les tests d'évaluation à Cambridge sur Tiger Moth et se voit retenu pour poursuivre sa formation au Canada. Minost embarque à Gourock et traverse l'océan Atlantique à destination de New York, puis du Canada. Après une formation au vol en SFTS sur Stearmans et bimoteur Oxford, il retourne en Grande-Bretagne sur l'Empress of Scotland à la fin de 1943.

C'est avec le grade de sous-lieutenant qu'Etienne Minost l'intègre le Groupe Lorraine (342 Sq.) basé à Hartford Bridge (*aujourd'hui Blackbushe - Hampshire*). L'escadron est équipé de Douglas Boston. Le parcours qui le mena de son arrivée du

Caire à son retour du Canada se révéla être semé d'embûches et particulièrement sélectif. Etienne Minost compte en effet parmi les seuls six aviateurs dont la candidature fut retenue par la RAF, sur le groupe de vingt qu'ils constituaient initialement.

Il fait son premier vol opérationnel le 26 Novembre 1943 lors d'un raid sur Cherbourg. Plus tard à la tête d'un "box" de six Boston, il dirige une mission de bombardement sur la gare de triage de Tourcoing dans le nord de la France. Les photographies aériennes collées dans son carnet de vol démontrent la remarquable précision obtenue lors de l'opération, épargnant les zones habitées périphériques de la gare. Durant son séjour au Groupe Lorraine, il effectua des opérations sur le site de bombes volantes V1 de «Bois de la Justice », le 28 Février 1944. C'est à cette occasion que son Boston fut filmé tandis qu'il était pris pour cible par la DCA allemande. Cette scène fut projetée dans la série télévisée britannique «World at War». Lors de cette mission Minost et son bombardier furent blessés. Le vol du retour donna l'inspiration quant au choix du surnom de « l'ambulance » pour son Boston.



Vitrine au Wings Museum à Redhill

Photo Roger Minost

Etienne Minost fut décoré de la Croix de Guerre avec trois palmes et une étoile. Il fut également élevé à la dignité de Chevalier de La Légion d'Honneur. Etienne Minost accomplit deux tours d'opération, le second étant écourté après sept missions, ayant été choisi pour devenir un instructeur. Il réalisa 37 vols opérationnels au-dessus de l'Europe occupée. Son dernier vol étant effectué le 2 août 1944 lors d'une mission sur un dépôt de munitions à Montreuil Belfroy (*Maine et Loire*).

Etienne Minost retourna en Égypte après la guerre et fut père de trois fils. Il travailla pour la Compagnie du Canal de Suez jusqu'à sa nationalisation. Il prend alors la décision de rejoindre l'Angleterre avec sa famille après un bref séjour en France. Il mena une vie tranquille dans les régions rurales Hampshire, et profita de la vie comme un mari et un père aimant. Des années plus tard, il déclara modestement qu'il n'avait pris que deux bonnes décisions au long de son existence, la première était

de rejoindre les Français libres, et la seconde était d'épouser Joan, son épouse anglaise pour les 63 dernières années de sa vie.

Son équipement de vol - uniforme, Mae West, veste en cuir, un casque, des lunettes et des objets plus petits - sont en prêt permanent au Wings Museum à Balcombe (*Sussex de l'Ouest*) situé sur l'ancienne base de la RAF de Redhill⁸, où ils sont le symbole de la résistance française contre les nazis. Des efforts sont actuellement déployés pour obtenir la cellule d'un Douglas Boston en provenance d'Australie, qui viendrait compléter l'exposition.

Etienne Minost est décédé le 28 Février 2011. Le service se déroula au crématorium de Worthing le 15 Mars 2011. Ses cendres ont été amenées à la maison familiale de Désiré près de Sézanne dans la Marne, où elles furent disséminées dans la forêt où il avait l'habitude de camper lors de ses vacances avant la guerre.

Citations : quatre

- Chevalier de la Légion d'Honneur
- Croix de Guerre avec 3 palmes et 1 étoile.
- Médaille commémorative des services volontaires dans la France Libre

Remerciements :

- M. Roger Minost

Traduction de Frédéric Bruyelle- Octobre 2011



- Henri de BORDAS -

Matricule 30.226

4 octobre 1921 - 22 octobre 2011

Henri de Bordas est né le 4 octobre 1921 à Montpellier. Grand blessé de 1914-18, son père était officier en retraite.

Encore étudiant, il choisit d'embarquer le 24 juin 1940, à Port-Vendres, sur l'*Apapa* qui, via Gibraltar, le conduit début juillet 1940 en Angleterre.

Arrivé à Liverpool, il rejoint la France libre le 25 juin 1940. Incorporé dans les

⁸ site internet : <http://www.wingsmuseum.co.uk/>

Forces Aériennes Françaises Libres le 15 juillet 1940, il est envoyé dans les écoles de pilotage de la *Royal Air Force*.

Pilote de chasse à partir de juin 1942 dans les *Squadrons* de la *RAF* (242-131-91), puis *FAFL* (340-341-329), il participe à toutes les opérations aériennes, en particulier à Dieppe, aux attaques de navires ennemis et à la chasse aux V1.

Lieutenant en septembre 1943, il prend part au débarquement allié du 6 juin 1944, puis aux campagnes de Hollande et d'Allemagne.

Promu au grade de capitaine en septembre 1944, Henri de Bordas termine la guerre au commandement du Squadron 329 (*Groupe de Chasse 1/2 "Cigognes"*) et totalise plus de 480 heures de vol de guerre comportant plus de 140 missions offensives et 180 missions défensives.



Henri de Bordas

Photo Kapferer via B. Hugot

Il est titulaire de 11 victoires aériennes dont 10 V1 abattus.

De 1946 à 1951, il est successivement affecté à la 2ème escadre de chasse, à l'inspection de l'aviation de chasse, au centre d'essais en vol de Brétigny, à la Délégation française au Comité permanent de l'Europe occidentale à Londres.

De 1952 à 1954, il commande le Centre de Transformation des avions à réaction de Mont-de-Marsan.

De 1955 à 1958, le lieutenant-colonel de Bordas est Attaché de l'Air à l'Ambassade de France à Washington.

Conseiller technique au cabinet du général de Gaulle, président du Conseil, de juin 1958 à janvier 1959, il sera détaché à deux reprises à l'Etat-major particulier du Général à la Présidence de la République.

Promu colonel en 1960.

De 1962 à 1966, il est Attaché de l'Air à l'Ambassade de France à Londres. Promu au grade de général de brigade aérienne en juillet 1966.

En 1969 il commande la IV^e région aérienne (*Aix-en-Provence*), puis le transport aérien militaire. Général de division aérienne en 1971.

En 1976, promu au grade de général de corps aérien, Henri de Bordas devient Conseiller du gouvernement pour les questions de défense et Inspecteur Technique de l'Armée de l'Air.

De 1977 à 1983, il est Président de la Fondation pour les Etudes de Défense nationale.

Il est nommé membre du Conseil de l'Ordre de la Libération (*décret du 16 mars 1995*).

Henri de Bordas est décédé le 22 octobre 2011 à Saint-Mandé dans le Val de Marne.

- Grand Croix de la Légion d'Honneur
- Compagnon de la Libération - décret du 28 mai 1945
- Grand Croix de l'Ordre National du Mérite
- Croix de Guerre 1939-45 (*7 citations*)
- Médaille de la Résistance avec rosette
- Médaille Commémorative des Services Volontaires dans la France Libre
- Médaille de l'Aéronautique
- Distinguished Flying Cross (*GB*)
- Air Medal (*USA*)
- Commandeur de l'Ordre du Nicham Iftikar
- Commandeur de l'Ordre de l'Etoile Noire du Bénin

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

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



- Obsèques du Général Henri de BORDAS -

Les obsèques du général de corps aérien Henri de Bordas ont été célébrées, le mercredi 26 octobre 2011 à 10h30, en la cathédrale Saint-Louis des Invalides. Sa mémoire a été saluée au cours d'une cérémonie religieuse suivie d'une cérémonie

militaire présidée par le colonel Fred Moore, Chancelier de l'Ordre de la Libération.

Parmi les hautes autorités militaires présentes figuraient le général Jean-Paul Paloméros, chef d'état-major de l'armée de l'air, le général Bruno Cuhe, gouverneur des Invalides, le général Alain Silvy, inspecteur de l'armée de l'air et le commissaire général de division Frédéric Fabre, représentant le général Bruno Dary, gouverneur militaire de Paris.



La cérémonie des obsèques du Général de Bordas dans la cour des Invalides

Source armée de l'Air

Le général de Bordas a été inhumé au cimetière d'Aumont en Halatte (*Oise*)

Après son décès, il reste 33 Compagnons de la Libération vivants sur 1038

Jean-Claude Augst - Octobre 2011

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.