

L'ENVOL 580

ASSOCIATION NATIONALE DES OFFICIERS DE
RESERVE DE L'ARMÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE

Bulletin de liaison et d'information
du Secteur 580 Gard-Lozère
N° 70 - NOVEMBRE 2022



Mot du président

Je ne peux commencer mon propos sans avoir une grande pensée pour notre ami Vincent Accetta qui nous a quittés fin août. Son sourire, sa poignée de main franche et ferme, son regard pétillant vont nous manquer.

Un deuxième semestre éprouvant pour nombre d'entre nous qui les ans passant ont du mal à faire front à la chaleur qui s'est installée tout l'été. Une preuve parmi tant d'autres que notre monde est en mouvement et la période de réchauffement de la Terre est là, accélérée par l'Homme et ses innovations. Responsable pourrait-on dire mais pas coupable ! Les inventeurs du moteur à explosion, de l'avion et autres créations avaient pour but d'améliorer la vie des femmes et des hommes sans savoir ni envisager que l'utilisation des énergies fossiles allaient créer le monde d'aujourd'hui. Il faudra s'y habituer, modifier notre façon de vivre, se restreindre à ne plus utiliser ou limiter ces énergies.



Le devoir de mémoire et notre participation aux cérémonies commémoratives n'a pas fait de pause et nous avons été présents à nombre d'entre elles. Merci aux membres de leur dévouement de leur engagement.



Le 17 septembre nous avons rejoint la belle commune de Quissac pour commémorer la mort du capitaine Georges Guynemer.

Nous vous proposons dans cette nouvelle parution de découvrir les états de service du lieutenant Vincent ACCETTA, la bibliographie de la colonelle Anne-Laure MICHEL Commandant la Base aérienne 125 d'Istres, le dernier jour de la vie du capitaine Georges Guynemer et la cérémonie à Quissac, notre sortie au Pont de Gau, la partie histoire de notre revue : le jour où Jean Moulin revient en France et la suite de notre lexique aéronautique.

Je vous adresse à toutes et tous mes amicales salutations.

LCL (H) Patrick PELLOUX

Sommaire

Etat des services du lieutenant (H) Vincent Accetta	page 5
Biographie de la colonel Anne-Laure MICHEL Commandant la Base aérienne 125 d'Istres	page 7
Cérémonie d'hommage au capitaine Georges Guynemer	page 8
Sortie du 16 juin 2022 au parc ornithologique de Pont de Gau	page 12
Partie histoire : Trois hommes dans la lune	page 13
Lexique aéronautique	page 20

Rédacteur en chef : LCL (H) Patrick Pelloux.
Directeur de publication : LCL (H) Patrick Pelloux.

Etat des services du lieutenant (H) Vincent Accetta



Vincent était né le 22 septembre 1934 à Hammam Lif en Tunisie. Le 05 décembre 1952, à dix-huit ans, il s'engage dans l'Armée de l'air à Tunis. Le mois suivant, en janvier 1953, il est affecté à la Base aérienne 721 de Rochefort. Après sa formation, le 19 juin, il est affecté au Groupe d'artillerie air 501 du Détachement air de Lahr en Allemagne.

Nommé caporal le 01 avril 1954 il obtient le certificat d'aide artillerie de l'air.

Le 14 Juillet 1954, il est affecté aux Théâtre des Opération Extérieures. Il quitte l'Allemagne et débarque à Saïgon le 11 août.

Il souscrit un contrat de rengagement et est promu au grade de caporal-chef le 01 juillet 1955. Il rejoint

le Bataillon Air 01/192 le 01 août. Il est placé en congé de fin de séjour colonial et affecté à la Base aérienne 156 Sidi Ahmed le 01 mars 1956 et pris en compte à la Compagnie de défense 30156.

En 1956, le 01 juillet, il est affecté à La Réghaïa au Commando air 30541 et obtient le brevet militaire parachutiste le 14 décembre. Le 01 octobre 1957, il est nommé sergent.

Le 08 décembre 1958, il est cité à l'ordre de la division aérienne :

Employé comme voltigeur puis comme chef de voltige, s'est particulièrement distingué le 17 mai 1958 dans le Hamada du Guir, (Colomb-Béchar) où, à la suite d'une opération aéroportée, il a saisi des archives et des documents importants permettant la destruction de l'organisation politico-administrative du secteur et le 01 août dans la région de Djelfa, il abat deux hors-la-loi qui tentaient d'échapper à l'encerclement des troupes amies.

Affecté à compter du 05 décembre 1959 à Aix en Provence, il est admis dans le corps des sous-officiers de carrière le 01 novembre 1962 et promu sergent-chef le 01 février 1963. Il est détaché à Varennes sur Allier pour deux mois à compter d'avril 1964.

Il retourne à Lahr en juillet 1966 puis est muté à Nîmes en juillet 1968 et à Solenzara le 18 janvier 1971.

Il est nommé adjudant le 01 septembre 1971. De retour à la Base aérienne 726 de Nîmes le 12 janvier 1972, il est promu adjudant-chef le 01 juillet 1974.

Il est placé en stage de reconversion le 23 mars 1981 et admis à la retraite le 23 septembre 1981.

Il est nommé lieutenant le 01 octobre 1987.

Il a été un instructeur apprécié au CAPIR de la Base aérienne 726 pendant de longues années s'investissant dans la réserve opérationnelle.

Membre de l'Union nationale des combattants de Manduel dont il était le porte-drapeau.

Détenteurs de nombreuses distinctions pour services rendus à la Nation et en tant que combattant, il était également bénévole au Comité départemental des médaillés.

Décorations :

Médaille Militaire le 31 décembre 1966

Chevalier de l'Ordre National du Mérite le 01 novembre 1991.

Citation avec attribution de la Croix de la Valeur Militaire avec étoile d'argent le 08 décembre 1958

Médaille commémorative du maintien de l'ordre et sécurité le 04 mars 1958

Croix du combattant le 16 juin 1976

Médaille de bronze du souvenir français

Croix du Combattant Volontaire

Médaille des Services Militaires Volontaires échelon Bronze

Vincent avait ce regard pétillant et ce sourire qui inspirait la confiance et le plaisir d'être avec lui. Jeune sergent, je l'ai côtoyé et, à chaque fois, il a été de bons conseils et, sans jamais faire preuve d'excès ni de violence orale, il a su nous diriger et nous apporter sa rigueur dans l'accomplissement de la mission.

Au-delà de « l'ancien », du grade, nous avons un grand respect pour l'homme et, pour moi, il n'est pas absent, mais il s'est éloigné et j'en garderai longtemps le souvenir.

Au-revoir camarade et je sais que Saint Michel un jour nous rassemblera.

Il est parti rejoindre, le 26 août 2022, à 88 ans, son épouse Marie. L'ensemble des membres du Secteur 580 Gard-Lozère de l'ANORAAE expriment toute leur tristesse et présentent leurs condoléances à ses enfants Nicole, Serge, Christian et Viviane.

LCL (H) Patrick PELLOUX

Colonel Anne-Laure MICHEL

Commandant la Base aérienne 125 d'Istres



Commandant de la Base aérienne 125 « Charles Monier » d'Istres et commandant de la Base de défense Istres-Salon-Orange depuis le 26 août 2022, la colonel Anne-Laure Michel a 44 ans, née le 25 août 1977 à Laxou (54), et est mariée, mère de deux enfants.

Elle est de la Promotion 1998 de l'Ecole de l'air « Général Heurtaux ».

Parcours Professionnel

2003 Brevetée pilote de chasse.

2004- 2009 Affectée au Régiment de chasse 02.030 « Normandie-Niemen » sur la B.A.132 de Colmar en tant que pilote de chasse sur Mirage F1CT

2008-2009 Commandant d'escadrille

2009-2010 Commandant d'escadrille au sein de l'Escadron de reconnaissance 01.033 « Belfort » à Reims

en tant que pilote sur Mirage F1CR.

2010-2013 Bureau programmes de l'Etat-major de l'Armée de l'air - Section appui aérien Paris.

2013-2014 Stagiaire de la promotion « Ceux de 14 » de l'Ecole de guerre.

2014-2016 Commandant en second puis commandant du Centre de formation aéronautique militaire initiale 05.312 à Salon de Provence.

2016-2019 Ecole de l'air – chef de la division « stratégie-évolutions » puis directrice générale de la formation militaire de l'Ecole de l'air à Salon de Provence.

2019-2022 Assistante militaire du chef d'Etat-major de l'Armée de l'air et de l'espace.

Activités aériennes

2000 heures de vol sur MF1CT, CR, B + Cirrus + Alphajet essentiellement.

150 missions de guerre.

Détachement

2005 à 2009 : 5 détachements sur l'opération « EPERVIER » Tchad

2010 : opération « PAMIR » Afghanistan.

Promotions

01.08.2001 : Lieutenant.

01.08.2004 : Capitaine.

01.06.2010 : Commandant

01.06.2014 : Lieutenant-colonel.

01.06.2019 : Colonel.

Décorations :

Chevalier de la Légion d'honneur.

Officier de l'Ordre nationale du mérite.

Croix de la valeur militaire avec étoiles de bronze – deux citations.

Médaille de l'aéronautique.

Médaille de la défense nationale « échelon OR » avec agrafes « missions d'assistance extérieure ».

Médaille d'outre-mer avec agrafe « Vermeil ».

Médaille commémorative française avec agrafes « Afghanistan ».

Titre de reconnaissance de la Nation.

Cérémonie d'hommage au capitaine Georges Guynemer

La ville de Quissac, son maire, son conseil municipal et la population nous ont accueillis le 17 septembre 2022 afin de rendre hommage au capitaine Georges Guynemer.



Le dernier jour « Le 11 septembre 1917, Guynemer décolle. *L'aube pointait écrit Fonck, et les premiers rayons de soleil, émergeant du brouillard, jouaient sur les feuillages prématurément rouillés par la fraîcheur des nuits. Pendant qu'autour de son appareil, ils vérifiaient les organes, les mécanos s'empressaient, le pilote un peu nerveux comme si une appréhension secrète le hantait, marchait fiévreusement, pareil à un lion dans sa cage.*

Impression qu'on a, à postériori, lorsque l'événement s'est produit ? Il semble bien que non, car Fonck précise « *quelqu'un a prononcé une phrase, je ne sais plus qui et du genre Guynemer n'est pas de bonne humeur ce matin.*».

Au lendemain de sa 49^{ème} victoire, Guynemer a écrit « *le veinard, c'est celui qui, après avoir fait son devoir pendant toute la guerre, rentrera sain et sauf, c'est le pilote qui aura échappé à tous les périls, le pilu qui aura pris part à toutes les offensives. Mais combien seront-ils les acteurs de la tragédie qui assisteront au baissé de rideau.*».

Le 11, il va partir en patrouille avec le sous-lieutenant Bozon-Verduraz. Un de ses camarades intervient « vous n'attendez pas le commandant Peuty et le commandant Brocard ? Ils vont arriver ».

Guynemer n'attend pas « *Le moteur, enfin se mit à tourner, rappelle Fonck et rapidement notre camarade s'installa dans la carlingue. L'hélice, à son tour, siffla, et comme un grand oiseau, l'avion s'enleva.*».

Reconstituer les faits qui se sont déroulés entre 8 heures et demi et l'heure de retour de Bozon, seul, est relativement difficile. On sait que les deux aviateurs survolent ce qui reste du chemin de fer menant d'Ypres à Thourout, qu'ils se dirigent ensuite vers St Julien et Poelcapelle..



Poelcapelle.. L'endroit du dernier rendez-vous ! Là, Guynemer aurait vu un biplace allemand, aurait fait à son compagnon le signe convenu et se serait lancé au combat. Il aurait manqué son adversaire et serait reparti au combat. C'est alors qu'aurait surgit un groupe de 8 monoplaces allemands.. La dernière vision de Bozon aurait été celle d'un Guynemer pourchassant sa proie, puis engagé dans son rôle de leurre devant la meute, le sous-lieutenant aurait perdu de vue son camarade.. L'alerte passée, il aurait attendu, une heure, une autre jusqu'à la limite de sa réserve d'essence, puis il serait rentré seul au terrain..

Au terrain, un grand froid est tombé sur tous. « *L'absence de Guynemer, écrit Fonck, était, peu à peu, devenue l'objet de toutes les conversations. Le command Brocard ne cachait plus son inquiétude.* ».

On téléphone de partout, aux autres escadrilles, aux premières lignes. Rien. Plus tard, on apprend qu'un appareil à cocardes a été vu piquant à l'intérieur des lignes ennemies. Rien ne prouve qu'il s'agisse de Guynemer... Et, si c'est lui, il peut s'être posé en territoire ennemi et on peut espérer qu'il sera simplement prisonnier comme Garros.



Nungesser apprend la disparition de Guynemer après avoir atterri à Issy-les-Moulineaux, apprend la nouvelle et malgré son émotion et lance la phrase classique et stupide en vigueur dans les escadrilles, celles avec laquelle on enterre les « copains disparus » *« Ben quoi ? ... Encore un qui ne sortira pas dimanche ».*

« Deux ou trois jours passèrent écrit Fonck, et le retour de Guynemer devenait de moins en moins probable ».

Comme pour Dorme, on veut encore espérer le miracle. Mais là, c'est un journal allemand qui vient dissiper toute espérance : *« le capitaine Wissemann a abattu l' « as » français Guynemer ».* Un mois plus tard, le département des Affaires étrangères de Berlin répondant à une note de l'ambassade royale d'Espagne, confirme officiellement la nouvelle :

« Le capitaine Georges Guynemer est tombé après une lutte aérienne, le 11

septembre dernier, à dix heures du matin, près du cimetière d'honneur II au sud de Poelcapelle. D'après les constatations médicales, la mort est causée par une balle dans la tête, l'index de la main gauche avait été emporté ».

A cet endroit le 11 septembre, l'artillerie anglaise fait rage. Lorsque le lendemain, une patrouille allemande se rend sur les lieux, elle ne trouve plus aucune trace du cadavre et de l'appareil.

Le destin s'est occupé de Guynemer jusqu'au bout. L'ennemi l'a vu mort mais sa dépouille elle-même lui a échappée. Personne n'a enterré Guynemer. Il est là, pour toujours avec ses cinquante-trois victoires, sa balle dans la tête et son doigt mutilé.

Quand à Wissemann, il écrit à sa famille *« Ne vous inquiétez pas, car jamais je ne pourrai rencontrer un ennemi aussi dangereux »*

Il survit dix-neuf jours à cette phrase, le 30 septembre 1917, il est foudroyé par un Spad. Fonck a vengé Guynemer.

Bibliographie d'après « la grande bataille dans les airs » de Marcel Jullian

Illustration LCL (H) Patrick FELLOUX



Nous avons rendu hommage au capitaine Guynemer mais à travers lui, nous avons associé à cet hommage l'ensemble de ces aviateurs, militaires de toutes armées et civils qui ont perdu la vie pour la France. Nous nous sommes rassemblés pour leur exprimer notre reconnaissance. L'ANORAAE veille à ce que le souvenir de leur engagement et de leur sacrifice ne s'éteigne pas au fil des ans.

« Les peuples cessent de vivre quand ils cessent de se souvenir » a déclaré le Maréchal Foch.

Cette phrase correspond bien, à mon sens, à l'esprit de recueillement et de refus de l'oubli qui nous animent tous.

Une grande Nation, et la France en est une, s'honore du respect et de la reconnaissance qu'elle manifeste à l'égard de celles et ceux qui ont combattu pour elle, qui sont morts pour elle.



Les membres du Secteur 580 Gard-Lozère de l'ANORAAE auxquels se sont associés de nombreux adhérents du Secteur 530 Hérault , le chef de la délégation militaire départementale, le lieutenant-colonel David Mazel, le capitaine Martel, commandant en second la compagnie du Vigan représentant le général Chuberre, le commandant Samuel Poupelin du centre CIM-1^{er} RMAT du Camp des Garrigues, , le directeur de l'ONACVG, monsieur Pascal Coget,

Madame Muriel Partouche du Centre Service national et de la jeunesse de Nîmes, un officier représentant le 503^E RT de Nîmes, de nombreuses associations patriotiques accompagnées par 18 porte-drapeau venus de loin pour certains, des présidentes et présidents d'associations, le directeur du lycée St Marie de Bagnols-sur-Cèze accompagné de 7 élèves, ont participé à cette cérémonie.

Celle-ci s'est déroulée de belle manière et, à l'issue, tous se sont déplacés vers l'espace Désiré Rousset où était installée une exposition sur la Guerre 14-18 et la naissance de l'arme aérienne. Cette présentation mise en place depuis trois jours a été vue par les tous les enfants des écoles de Quissac.



Comme d'usage, la matinée s'est terminée au restaurant « l'Invitation » pour 44 convives où fut remise la médaille de l'ANORAAE à monsieur Cathala, maire de Quissac, pour remercier la municipalité de son accueil et des moyens mis à disposition

LCL (H) Patrick PELLOUX

Sortie du 16 juin 2022

au parc ornithologique de Pont de Gau

Après cette longue période de remise en cause pour diverses raisons de nos sorties, le 16 juin 2022 nous organisons une marche « découverte » au Parc ornithologique de Pont de Gau, Les Saintes Maries de la mer.



Le Parc ornithologique de Pont de Gau est le site idéal pour découvrir, observer et photographier de nombreuses espèces d'oiseaux, dont des centaines de flamants roses, dans leur milieu naturel. Étang, marais, pelouses, roubines, roselières et sansouïres forment ce vaste espace de 60 hectares entièrement consacré à la découverte de la nature et des oiseaux de Camargue.

C'est par les sentiers du parc, où seul le chant des oiseaux vient interrompre le silence des lieux, qu'un petit groupe de membres de notre secteur a pu les observer, d'encore plus près.

L'atout de Pont de Gau, c'est l'étonnante proximité entre le visiteur et la nature : ici, ce sont les hommes qui se fondent dans le monde des oiseaux ! Et à la fin de la visite, les commentaires émis par les participants, l'objectif a été atteint.

Puis, après ces efforts et une courte approche en véhicules, nous allons nous restaurer à la Manade Baumel et chacune et chacun a apprécié les mets servis.



LCL (H) Patrick PELLOUX

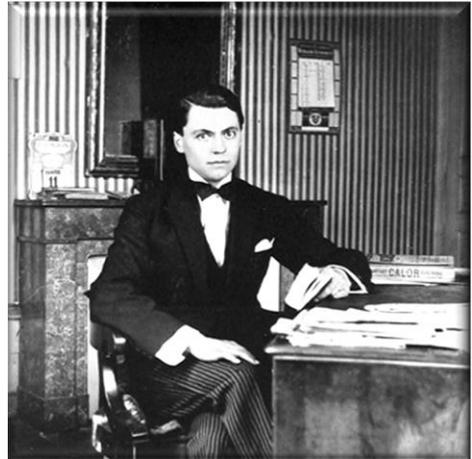
PARTIE HISTOIRE

Trois hommes dans la lune

Dans cet après-midi du 1er janvier, trois hommes attendent le feu vert sur un terrain d'aviation dans le Suffolk. Il est 14h45, ils sont sur le tarmac, impatients de monter dans l'avion. Ils ressentent un mélange de joie et de fièvre, parce que depuis le matin, les anglais, leur avaient annoncé « ça y est c'est pour ce soir ».

Nous sommes donc sur le terrain de Stradishall, ces hommes procèdent à une dernière inspection destinée à enlever toute trace d'un séjour en Angleterre, ils revêtent leur combinaison de parachutiste, enfilent casques et bottes de caoutchouc. L'un d'eux emmène, avec lui ses ordres de mission et 3 millions de francs. Il est bientôt 16 h 20 et ils vont enfin pouvoir s'envoler vers la France. Mais qui sont ces trois hommes ?

Le premier est Jean Moulin, ancien préfet, il est arrivé à Londres le 20 octobre 41. Il a une idée en tête celle de rassembler tous les éléments qui commencent à résister contre l'ennemi et contre Vichy. Il a rencontré à Londres Passy puis de Gaulle qui va le charger de cette mission d'unification en zone sud.

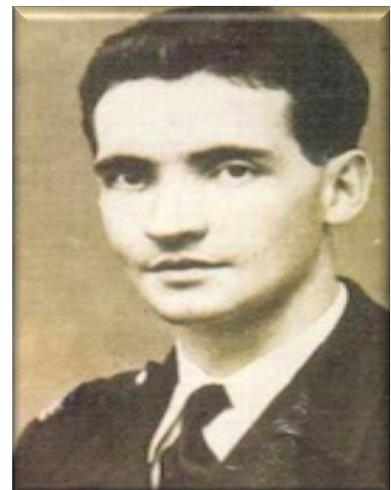


Le second est Raymond Fassin. Il est arrivé en Angleterre le 23 juin 1940. Ancien instituteur, il est affecté à l'Etat-major particulier du Général de Gaulle depuis le 2 septembre 1941, il appartient au service de Passy. C'est lui qui va mettre en place le service des opérations spéciales. Il est dans cette aventure l'officier de liaison.

Le dernier est Hervé Monjaret, après la déclaration du Maréchal Pétain, il envisage de s'engager au Canada. Il part le 18 juin 40 pour l'Angleterre et arrive le 19. Il rencontre Moulin en octobre. Il est, dans cette équipée, le radio.

Mais pour ces trois hommes, tout cela n'a pas été simple et l'attente fut longue. En effet, depuis plusieurs semaines, ils se préparent à repartir pour la France afin d'exécuter cette mission a priori impossible. Mais un certain nombre d'imprévus retardent le départ de l'ancien préfet et de ses deux compagnons.

Un agent qui ne peut l'accueillir, de détestables



conditions météo, le mauvais vouloir des Britanniques, vont imposer une prolongation de son séjour de plus d'un mois et demi. La veille de son départ prévu pour Noël, le général signe un nouvel ordre de mission instituant Jean Moulin comme son représentant et délégué du Comité national pour la zone non occupée. Son départ sera de nouveau annulé. Ce soir-là, le dépit sera encore plus important parce que les conditions atmosphériques étaient favorables et que l'opération n'a pas eu lieu à cause d'une panne d'avion. Or, il est impératif que Moulin puisse repartir le plus vite possible car son absence risque de compromettre la mission.

Alors, le 31 décembre il part pour Londres et va voir le général. Il obtient qu'un avion parte quelles que soient les conditions atmosphériques. Ce sera un parachutage « blind » c'est-à-dire sans comité de réception sur le terrain. Cette fois ci au bout de sept tentatives les trois hommes vont enfin pouvoir s'envoler, les anglais voulant bien risquer l'opération au clair de lune.



Outre l'attente il a fallu aussi s'entraîner, il a fallu prouver qu'ils étaient capables d'être parachutés. Pour Moulin ce fut une épreuve supplémentaire.

En effet, pour regagner la France, il devait obtenir son brevet d'aptitude et apprendre à coder et décoder les télégrammes. A partir du 30 octobre il part donc à Ringway, un vaste domaine dans la région de Newmarket,

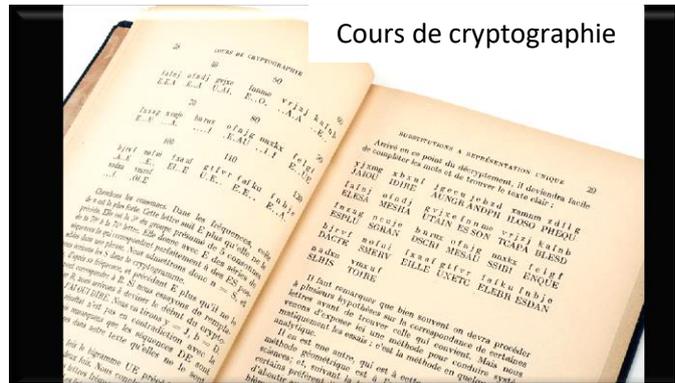
dans le Suffolk.

Ce château est une grande propriété dans laquelle les volontaires s'entraînent à l'abri des indiscretions. Des agents de tous les pays occupés de l'Europe, viennent y faire leur stage. La plupart sont de très jeunes hommes. Moulin, à quarante-deux ans est l'un des plus âgés. C'est une épreuve si fatigante le premier jour, à cause d'une séance de gymnastique intensive, que même les jeunes volontaires en sont épuisés. Aussi n'est-il pas étonnant que Passy, au cours d'un de ses sauts, ait vu Moulin, épuisé, se mettre à l'écart pour se reposer.



Une note conservée dans les archives anglaises signale : « Moulin a effectué deux sauts d'entraînement en parachute ; un au travers d'un trou dans le plancher de l'avion et le second par la porte. Il était un peu nerveux au moment du premier saut, mais il a bien réussi son atterrissage les deux fois. »

Il parachève son entraînement par l'apprentissage des codes de chiffrement et de déchiffrement qu'il effectue à Londres sous la conduite d'un spécialiste, le lieutenant Drouot.



Alors avant de les suivre dans leur périple il est indispensable maintenant de parler de cette mission.

Depuis son arrivée sur le sol anglais, ayant exposé ses points de vue, ayant montré qu'il était à même de diriger une action d'unification des réseaux, il est devenu le représentant personnel du Général et délégué du Comité national, il a pratiquement carte blanche pour unifier la résistance. Le mandat certes ne concerne que la zone sud dans l'immédiat, mais, fait important, il n'a de compte à rendre qu'à de Gaulle, nous citons ici le Général :

« Je désigne M. Jean Moulin, préfet, comme mon représentant et comme délégué du Comité national, pour la zone non directement occupée de la métropole.

M. Moulin a pour mission de réaliser dans cette zone l'unité d'action de tous les éléments qui résistent à l'ennemi et à ses collaborateurs.

M. Moulin me rendra compte directement de l'exécution de sa mission. »

Il va donc repartir avec trois microphotographies, et avec une lettre du Général de Gaulle, une lettre de reconnaissance, une lettre d'intronisation pour les réseaux.

Moulin a donc rencontré les principaux personnages à Londres : De Gaulle, Passy et Diethelm dans le but de gérer les opérations, politiques, militaires et de propagande.

*Type d'avion pris par le trio
Amstronm Whitworth Witley*



Mais revenons sur le terrain d'aviation. Ce sera l'occasion de rendre hommage à ces avions et à leur équipage qui ont assuré ces opérations spéciales pour le compte de la France résistante. Cet avion, c'est un bimoteur « Whitley », le numéro Z 9125. C'est un bombardier de nuit qui équipe les unités de la RAF, il est utilisé également pour le largage de parachutistes. En effet, la suppression de la tourelle inférieure a permis l'adaptation d'une trappe.

C'est par cette trappe que sautèrent de nombreux agents au-dessus de la France et, bien évidemment, c'est par cette trappe que nos trois hommes vont faire le grand saut sur les Alpilles. Il peut voler approximativement à 400 km/h. Il peut surtout franchir une distance de 3600 km ce qui lui permet de faire l'aller-retour. Son équipage est constitué d'un pilote,

le sergent Jones, d'un co-pilote-navigateur, d'un opérateur radio, d'un mitrailleur avant et arrière. Toutes ces opérations délicates sont assurées par des hommes exceptionnels, des hommes de la nuit, des aviateurs de la RAF. Ces hommes effectuent des missions périlleuses sur des machines sommaires, ils ont un sens de la navigation très poussé, un sang-froid remarquable et un courage hors du commun ; ils ont déposé ou parachuté en France des centaines de résistants avec une maîtrise et une expérience qu'il faut souligner.

Ainsi, le feu vert est donné, les trois hommes harnachés pour le saut s'envolent exactement à 16h20 du terrain de Stradishall.

A 16h30, ils atterrissent à Saint-Eval pour faire le plein de carburant.

Le patron de la base, le Group Captain Bentley, sécurise l'avion car, dans pareil cas, il est indispensable que le moins de personnes possibles soit au courant de ces opérations. Ils vont décoller à 20h45, direction la Provence, l'aventure va pouvoir commencer.

L'avion fait tourner ses hélices, et après le bruit assourdissant du « point fixe », les hommes voient défiler les lampes de la piste de plus en plus vite, puis l'appareil décolle, prend de l'altitude, et pique vers le sud.

Les trois compères se regardent en silence, sourire crispé, et lorsqu'ils se retournent, ils aperçoivent non loin le dispatcher, un géant sympathique, le wing commander Benham.

La nuit est déjà noire et le brouillard commence à tomber. A travers les hublots on voit les autres avions qui attendent leur heure.

Moulin, Fassin et Monjaret se regardent en silence, un sourire un peu forcé détend leur visage. Très vite, ils arrivent sur la Manche qu'ils survolent à faible altitude. La nuit est maintenant très claire.



C'est alors seulement que Moulin leur fait part de la destination : ils vont en Provence, près de Salon. Il leur explique qu'il a prévu d'être largué à proximité d'une petite bergerie qu'il possède là-bas. Ils doivent y passer le reste de la nuit ; ensuite, ils aviseront. Il leur donne alors ses dernières instructions : une fois au sol, repérer le poste émetteur, ils

doivent se retrouver près de lui et l'enterrer. Pour se reconnaître dans la nuit, ils siffleront les premières notes d'un air connu : « Y'a un nid dans l'poirier, j'entends la pie qui chante... » Les dernières consignes données les trois compagnons n'ont plus qu'à attendre.

Sur la Manche les mitrailleuses entrent en action. Les trois hommes sont surpris, mais finalement, après explications, ce sont les mitrailleurs qui essaient leurs armes comme il est d'usage à chaque départ de mission.

La lune brille dans un ciel sans nuage. La nuit est glaciale, la carlingue est mal protégée du froid. Ils traversent donc la Manche aux ras des flots, puis lorsque les côtes françaises apparaissent, l'avion prend de l'altitude. Soudain, les canons de la Flack se mettent à crépiter et les projecteurs se mettent en action ; les obus éclatent autour de l'avion. D'un coup, il vire et pique vers la terre, le pilote a fait une manœuvre pour éviter d'être pris dans le faisceau d'un projecteur. Plus de peur que de mal, l'avion continue sa route.

La ligne dangereuse est maintenant dépassée, mais l'alerte a été chaude. Fassin, lieutenant aviateur, est demeuré impassible, les visages de Moulin et de Monjaret ne reflètent pas la sérénité, ils s'enfoncent alors dans leur matelas pour tenter de trouver le sommeil.

La route se poursuit, mais apparemment l'avion n'a pas pris la bonne car ils vont survoler Cherbourg et Saint-Nazaire.

Ils se dirigent vers les Pyrénées, vire au-dessus de Perpignan puis prennent la direction des Alpilles.

Jean Moulin dort profondément, le dispatcher est obligé de le secouer pour le tirer de sa somnolence, quand à une heure du matin les trois hommes sont prévus pour être largués dans peu de temps.

Il est alors deux heures lorsque le pilote arrive sur la dropping zone. Moulin à ce moment-là, en tant que chef



de l'opération, se lève et se met en position de saut, les pieds dans le vide. La trappe est ouverte et bientôt la lumière rouge s'allume. Les minutes s'écoulent, interminables, et l'ordre de sauter ne vient pas. Le pilote leur fait savoir que le navigateur n'arrive pas à trouver la zone de largage. Le dispatcher demande à Moulin de retirer ses pieds de la trappe et d'attendre dans une position moins inconfortable. Le Whitley vole maintenant très bas. Dans l'avion, il fait un froid de loup. Moulin s'est enveloppé la tête dans son épaisse écharpe de laine nouée sur le sommet du crâne.

Puis, au bout de 30 mn, ils se préparent à nouveau, car le pilote a annoncé qu'il était au-dessus de l'objectif, c'est-à-dire à 4 km à l'est d'Eygalières et à 34 km au sud-est d'Avignon, la lumière rouge est allumée. Les hommes retiennent leur souffle, l'œil fixé sur le point rouge. Debout, Fassin et Monjaret attendent le signal vert. La lumière rouge clignote et s'éteint pour faire place au feu vert : c'est le GO libérateur.

Le pilote avait annoncé « it's exactly the point » et pourtant, malgré le croquis que Moulin avait fait, ils vont atterrir entre 15 et 20 km du lieu prévu c'est-à-dire non loin de Fontvieille. D'après Fassin et Monjaret ils auraient été largués trop haut, à plus de 500 m.

C'est Moulin qui a sauté en premier, puis Fassin et enfin Monjaret. Les trois parachutes descendent dans la nuit, l'émetteur suit. Il y a du mistral et les hommes, déportés, se séparent. Monjaret s'affale près d'un bosquet, la cheville tordue. Fassin n'a pas de problème. Moulin quant à lui tombe dans un broubier et a de la peine à s'extirper. La radio sous le choc est apparemment hors service.

Monjaret a donc atterri près d'une haie de cyprès derrière laquelle son parachute s'affaisse. Il a défait son harnachement, ses oreilles encore bourdonnantes du fracas des moteurs. Son parachute replié, il se met en quête de ses compagnons. Au bout d'une heure, il aperçoit une silhouette, il siffle alors l'air convenu, pas de réponse, il siffle à nouveau, en vain. Tant pis, il arme son colt et s'approche : c'est Moulin, grelottant qui lui explique qu'il est tombé dans un endroit humide.

Les deux hommes se mettent alors à la recherche de Fassin qu'ils trouvent en train de creuser un trou pour y enterrer le poste de radio non loin duquel il a atterri. Il est tard et le jour se lève, ils ont juste le temps de creuser un deuxième trou, pour y enterrer un de leur équipement. Pressés, ils enroulent les deux autres et ils les cachent dans un caniveau au milieu des broussailles. Les trois hommes partent à la rencontre de leur destin.

Il commence à faire jour, il fait froid. Pour ne pas risquer de se faire repérer en traversant Eygalières, ils décident alors de se séparer. Chacun de son côté doit rejoindre le point de



ralliement. Avant de quitter Monjaret, Moulin lui fait quelques recommandations. Monjaret sera arrêté par les gendarmes à qui les paysans ont signalé un groupe de trois hommes aux allures suspectes. Les faux papiers sont bien établis et l'histoire dictée par Moulin, vraisemblable, ils le laissèrent donc aller. En poursuivant son chemin il va s'égarer et atterrir à Plan d'Orgon sur la Nationale 7 où il prend l'autocar en direction de Marseille.

Quant à Moulin et à Fassin ils traversent les Alpilles en diagonale et marchent plusieurs heures soit dans les fourrés, soit sur la petite route qui va de Fontvieille à Eygalières avant d'atteindre la « Lèque ». Moulin arrive à la « Lèque » une heure avant Fassin. Jean trouve la clef sous la pierre habituelle, allume le feu dans l'âtre et tire l'eau du puits. Ils se restaurent un peu, sans trop calmer leur faim. Ils préparent une couche de brindilles et passent la fin de la journée et la nuit à se reposer.

Au petit jour, le lendemain 3 janvier, ayant nettoyé sommairement leurs vêtements et séché leurs chaussures, ils quittent leur refuge, non sans avoir caché des papiers, de l'argent et des armes.

Moulin marche jusqu'à Saint-Andiol à 11km, c'est le berceau familial. Il retire ses tickets de rationnement, télégraphie à sa sœur et sa mère : il sera auprès d'elles le soir même à Montpellier à 20 heures. Il montrera à Laure les documents de Londres.

Fassin quant à lui va attendre un car sur la nationale 113, entre Tarascon et Cavailon, à 4 km environ au nord de la « Lèque ». L'histoire peut alors commencer.

Arrivé à Londres comme messager des mouvements métropolitains, Jean Moulin en repart comme chargé de mission du mouvement de la France Libre ; c'est là son premier exploit, lui qui est seul en 40, lui qui n'est le représentant de personne à cette époque devient en somme le représentant, l'intermédiaire officiel entre la France de l'intérieur et celle de Londres.

Il est venu en Angleterre pour explorer les possibilités d'accords entre les autorités anglaises et le général de Gaulle et les mouvements de

résistance, et pourtant il n'est pas gaulliste, mais une véritable conversion va s'opérer. Cette communion il va la pousser jusqu'à faire accepter le fait que c'est autour du général que la légitimité politique doit s'opérer et autour de lui que l'on doit reconstituer l'unité nationale.

Alors on peut maintenant se poser la question suivante pourquoi un tel rapprochement entre les deux hommes. Peut-être pouvons-nous répondre en disant que c'est :

- *Parce que tous les deux avaient la passion de la France et cette volonté immense de réussir.*
- *Parce qu'ils se ressemblaient étrangement et étaient tous les deux possédés par la chose patriotique.*
- *Parce que tous les deux se sentaient des serviteurs de l'état et avaient une conception de l'honneur que l'on pourrait qualifier d'intemporelle.*



Hommage à Jean Moulin à SAINT ANDIOL

Commandant (CR) Dr. Christian BRUN
Membre associé du Centre de Recherche de l'École de l'air.
École de l'air - Base aérienne 701 - F-13661 Salon Air
Illustration LCL (H) Patrick PELLOUX

LEXIQUE AERONAUTIQUE

WW.aeroprofils.com

Ce lexique (non exhaustif) que nous continuons à énumérer aujourd'hui est le fruit d'un vécu sur le terrain, complété par les extraits d'un article sur le sujet écrit par (Que l'auteur me pardonne), paru dans le mensuel AIR ACTUALITES.

Certaines expressions sortent du cadre de l'aéronautique militaire. Nous les avons listées dans la mesure où elles peuvent prendre une signification différente ou complémentaire lorsqu'utilisées par les aviateurs.

G

GARDE MITE - Fourrier d'une unité dont l'activité essentielle est de compter les chaussettes et de distribuer annuellement les effets d'habillements. En principe, il a beaucoup d'amis.

GAZIER - Aviateur, camarade. Voir aussi baron.

GEORGES - Désigne le pilote automatique.

GIVRE - Complètement perdu, au sens propre comme au sens figuré.

GLOUTAGE - Amerrissage forcé.

GLOUTCH - Repas, en général bien arrosé.

GLUTE - Canette de bière de préférence pleine.

GODASSES - Le train d'atterrissage.

GONFLER LE BOUDIN - Casser les pieds à quelqu'un

GONFLEUR D'HÉLICE - Pionnier. Mécanicien (péjoratif).

GOUGNAFIER - Bon à rien.

GRAISSE - La Graisse, la Mécanique: ensemble des mécaniciens d'une unité.

GRENOUILLE - Le préposé à la météo.

GRISE (la) - Surnom du NORD 2501.

GROS - 1° - Inadmissible, injuste, extravagant: C'est gros ! 2° - Arrêts de rigueur

GUS - Un quidam, un camarade. Un gars.

GUGUS - Pilote un peu clown. Jeune chien, généralement sympathique.

*Imprimerie « les presses de la TARASQUE » Parc du Roubian 8, rue des Charretiers
13 150 TARASCON 04.90.91.15.11*