

## Les French Flights

### L'escadrille d'Aden

par Yves Morieult

Au 8 juillet 1940, l'aviation dissidente en Égypte aligne un effectif de 5 officiers, 25 sous-officiers, 6 hommes de troupe et 8 avions.

Après leur constitution, en ce 8 juillet, les escadrilles vont se séparer et œuvrer chacune de son côté. Elles sont généralement désignées sous l'appellation de *Free French Flights* n° 1, n° 2 et n° 3, ce qui n'est pas tout à fait exact et ne correspond pas aux dénominations attribuées par la RAF. Officiellement, ces unités sont appelées N° 1 *French Bomber Flight* (FBF), N° 2 *French Fighter Flight* et N° 3 *French Communication Flight*. À noter aussi que le N° 1 FBF est aussi appelé " escadrille française d'Aden ". Bien qu'il soit souvent écrit que celle-ci était sous les ordres du capitaine Ritoux-Lachaud, le commandement en était en fait assuré par le capitaine Dodelier, plus ancien dans le grade et, en tant qu'officier d'active, mieux entraîné.

Le 13 juillet, les deux Glenn quittent Héliopolis pour le terrain de Khormaksar à Aden, via Port-Soudan. Le sergent Portalis est désigné comme chef du détachement qui doit rejoindre par la voie maritime. Les avions emportent deux passagers, le colonel de Larminat à bord du n° 82 et le lieutenant de vaisseau Sourisseau à bord du n° 102. Ces deux officiers doivent être déposés à



Djibouti pour seconder le général Legentilhomme qui tente de rallier la Côte française des Somalis à la cause du général De Gaulle. Après 4 heures et 45 minutes de vol, les deux appareils se posent à Port-Soudan.

Le lendemain matin, ils redécollent pour Aden. Au cours du trajet, le n° 102 du capitaine Dodelier s'écarte du cap, tandis que le n° 82 poursuit sa route au large de la mer Rouge. Il survole pour une reconnaissance à vue les villes de Massoua et d'Assab, tenues par les troupes italiennes. Il s'agit, à n'en pas douter, de la toute première mission de guerre effectuée par un équipage français libre.

Ils arrivent vers midi à Aden, le n° 82 avec un petit quart d'heure d'avance sur le n° 102 qui a effectué un vol de 3 heures et 40 minutes. Les Français se restaurent et aussitôt après déjeuner, le n° 82 repart à destination de Djibouti. Dans l'avion se trouvent le capitaine Ritoux-Lachaud, commandant d'avion, l'adjudant Rolland, pilote, le colonel de Laminat et le lieutenant de vaisseau Sourisseau. Malheureusement, à l'atterrissage à Djibouti en ce 14 juillet, le pneu gauche éclate et l'appareil semble devoir être immobilisé un long moment. En effet, en dehors des deux appareils du N° 1 FBF, il n'existe nulle part dans la région d'avion de ce type, pas plus chez les Français de Djibouti que chez les Britanniques. Une réparation sur place est possible, mais elle prendra plusieurs jours. En raison de l'instabilité de la situation à Djibouti, le souhait du capitaine Ritoux-Lachaud est d'y rester le moins longtemps possible.

À Aden, le n° 8 *Squadron* auquel est rattaché le *flight* français, est alerté par radio pour trouver un moyen de dépannage. Sans rechange, c'est vite dit... Il est alors fait appel au fameux " système-D " français. Les mécaniciens ne trouvent pas d'autre solution que de prélever une roue sur l'autre M.167F... Et le 16 juillet, le sergent-chef Cunibil, chef mécanicien du Flight, quitte Aden à bord d'un Blenheim de la RAF qui transporte la précieuse roue. Il effectue le changement, aidé par deux mécaniciens de la base de Djibouti, l'adjudant L. Duprat et le sergent M. Guyot. Le lendemain, son appareil remis en état, l'équipage du capitaine Ritoux-Lachaud décolle et rentre à Aden après 1 heure et 5 minutes de vol.

L'un des deux Glenn est donc indisponible en attendant la réparation de la roue. En date du 24 juillet, le carnet de vol du sergent-chef Cunibil signale un

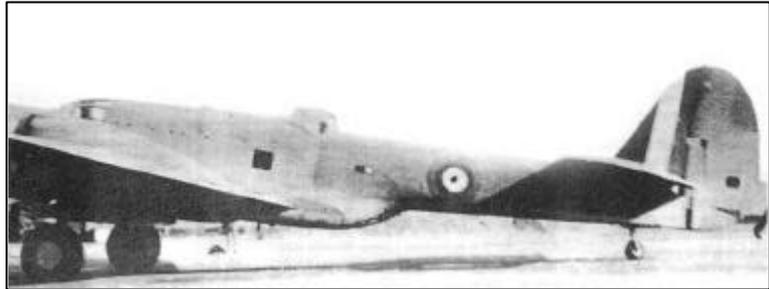
Khormaksar, juillet 1940. De gauche à droite, assis : soldats Montillaud, Delautre, Pinson, Delpino et Cassan. debout : sergent-chef Cunibil, sergent-chef Poisson, sergent Méry, adjudant Rolland, capitaine Ritoux-Lachaud, capitaine Dodelier, lieutenant de Maismont, adjudant-chef Trécan, sergent Portalis et sergent Lobato de Faria.

*Photo Cunibil*

vol du n° 102 d'une durée de trente minutes pour "essai de train d'atterrissage".

Pendant ce temps, le n° 82 commence ses missions de reconnaissance, à vue ou photographique, et d'attaque d'objectifs terrestres à la mitrailleuse au-dessus de l'Érythrée et de l'Abyssinie que les Anglais veulent reprendre aux Italiens.

Début août, le détachement au sol du sergent Portalis arrive à Aden par bateau. L'escadrille est au grand complet; elle est même renforcée par le passage en dissidence du sergent-chef Poisson à la suite de l'échec du colonel de Larminat de rallier la Côte française des Somalis à la France libre. Elle le sera à nouveau le 6 septembre, lorsque se posera à Aden le Potez 29 n° 106 avec à son bord l'adjudant-chef François Giocanti (pilote), les deux mécaniciens qui avaient donné un coup de main à Djibouti, le sergent Ronan Michel (radio) et un officier d'infanterie coloniale, le lieutenant Edmond Magendie.



L'un des deux Glenn à Khormaksar, en juillet 1940.

Photo Cunibil

### La fin du " 82 "

Au Somaliland, les Italiens sont passés à l'offensive et refoulent les maigres troupes anglaises qui se voient dans l'obligation d'évacuer le pays. Le N° 1 FBF participe à la protection du rembarquement en patrouillant au-dessus de Berbera, capitale et principal port du Somaliland.

Le 16 août, au cours de l'une de ces missions, l'adjudant-chef Trécan aperçoit un bombardier italien, identifié comme un Caproni trimoteur, qui se dirige vers la zone d'embarquement. Robert Cunibil poursuit le récit :

" [Trécan] *l'attaqua et l'abattit avec 240 cartouches. Comme il l'avait tiré de très près, il se mit en piqué pour éviter le Caproni, pratiquement à la verticale, et Portalis, croyant que le Glenn avait été touché – il n'avait encaissé que quelques balles qui ne causèrent pas de dégâts – sauta en parachute. Il tomba près d'une unité anglaise qui se repliait sur Aden et fut ainsi de retour à Aden quelques jours plus tard.* "

La victime est en fait l'un des trois Savoia-Marchetti S.79 du 44° Gruppo venant de bombarder le port de Berbera. L'appareil piloté par le *Sottotenente* Luigi Conti n'a été qu'endommagé par le Martin 167F (identifié comme étant un Blenheim par les Italiens) et les trois S.79 ont repris ensemble la route du retour. Quelques instants plus tard, les autres équipages s'aperçoivent que l'avion de Conti traîne derrière lui un filet de fumée noire. Apparemment, l'équipage de Conti ne n'en est pas rendu compte. Sans équipement radio, ses équipiers ne peuvent pas le prévenir autrement que par signes. Ils agitent les bras de plus en plus vigoureusement à mesure que la fumée s'épaissit. L'équipage de Conti, ne comprenant pas les raisons d'une telle agitation, répond en faisant coucou de la main. Tout à coup, le S.79 explose en plein vol et se transforme en une boule de feu qui tombe près de Sheik.

Selon les archives de la RAF il semble que cette victoire – la toute première victoire aérienne des FAFL – n'ait pas été homologuée de manière officielle, bien qu'annoncée le soir même à la BBC.

Malheureusement, le 8 septembre, le " 82 " ne rentre pas de mission. Parti pour une reconnaissance photo sur la ligne de chemin de fer entre Djibouti et Addis Abeba, il est intercepté par trois Fiat CR.32 de la 413a Squadriglia ayant décollé sur alerte d'Addis Abeba. Après avoir pris des clichés dans la plaine d'Awash à Modjjo, le Glenn pique pour mitrailler le poste italien défendant le pont d'Awash. Il est touché au moment de la ressource. Le pilote, l'adjudant Rolland, et le mitrailleur, le sergent Lobato de Faria, sont probablement tués à leur poste. Le capitaine Ritoux-Lachaud, trop corpulent, ne peut évacuer. Seul le lieutenant de Maismont réussit à sauter et est fait prisonnier à son arrivée au sol.

### La fin du N° 1FBF

Malgré cette perte tragique, l'autre équipage n'en poursuit pas moins avec énergie et persévérance les missions de reconnaissance et de harcèlement des troupes italiennes.

Le 16 décembre à 6h47, l'adjudant-chef Trécan décolle le " 102 " pour une reconnaissance au-dessus de Dire Dawa où se trouve un aérodrome ennemi. Après une heure quarante cinq de vol, au moment il prononce son piqué sur son objectif, la DCA ouvre le feu, alertant ainsi les deux Fiat CR.32 de la 410a Squadriglia qui se trouvent en couverture sur zone. Bénéficiant de la surprise et de l'altitude, les deux biplans fondent sur le Glenn pratiquement à la verticale. Redressant au dernier moment, le *Sottotenente* Veronese se place dans la queue de l'avion français et ouvre le feu. Dans sa tourelle, le sergent-chef Michel tente de repousser l'assaillant avec ses deux mitrailleuses jumelées. Trécan engage son appareil en léger piqué et distance facilement le biplan, mais il est trop tard. Le moteur gauche et un réservoir dont l'essence commence à s'échapper ont été atteints. Veronese, victime d'un malaise probablement dû à un trop long séjour en altitude sans masque à oxygène, rompt le combat; il devra être hospitalisé.

Sur un moteur, le Glenn perd de la vitesse et le second Fiat peut le rattraper. Le *Sergente Maggiore* Athos Tieghi ouvre le feu à son tour. Allongé dans la tourelle inférieure, le sergent-chef Cunibil n'a plus aucune liaison avec l'avant, le téléphone ayant été coupé. Michel, qui de sa tourelle supérieure est bien placé pour voir que l'avion est sérieusement touché, lui fait signe d'évacuer le bord. Cunibil saute aussitôt dans le vide et, quelques secondes plus tard, accroché aux suspentes de son parachute, il voit l'avion s'écraser en flammes. Personne d'autre n'a sauté, Michel n'ayant pas emporté de parachute ce jour-là.

Le second Fiat tourne autour de Cunibil qui se pose à quelques centaines de mètres de l'épave en feu et tout près d'un village indigène dans la plaine de Mello. Il est fait prisonnier trois quarts d'heure plus tard par trois tirailleurs. Enfermé dans une case du village, il est remis une heure après entre les mains de deux officiers de la Regia Aeronautica. Emmené à l'aérodrome de Dire Dawa, il y fait connaissance du pilote qui vient d'abattre son avion, puis le soir-même, il est incarcéré à la prison d'Addis Abeba où il retrouve Mais-mont. Les deux hommes seront libérés lors de la chute d'Addis Abeba, le 24 avril 1941.

L'histoire de l'escadrille d'Aden s'arrête donc au 16 décembre 1940. N'ayant plus ni équipage ni avion, elle est dissoute. Le reste du personnel regagnera l'Égypte quelque temps plus tard sous les ordres du sergent Poisson.



Cet article est extrait du dossier  
**"French Flights"**  
 figurant dans Aéro-Journal  
 N° 33 d'octobre-novembre 2003.



© Aérostories – Aéro-Journal, 2003.

Martin 167F n° inconnu  
 N° 1 French Bomber Flight  
 Khormaksar (Aden, septembre 1940)  
 © P-A. Tilley - 2003