

# Extraits du journal de Marc Hauchemaille



Aérostories – Éditions Petit à Petit.

## Extraits du journal de Marc Hauchemaille

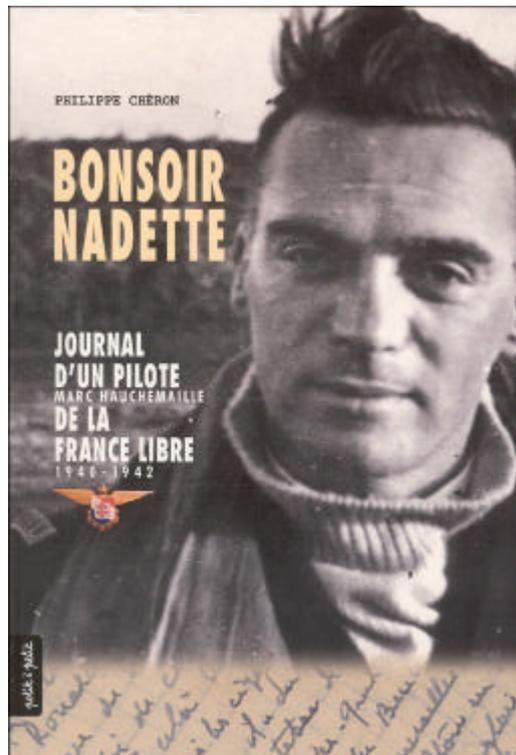
Dans la nuit du 18 au 19 juin 1940, plus de cent personnes embarquaient à Douarnenez sur le languoustier *Le Trébouliste* à destination du Royaume-Uni. À son bord pour 42 heures de mer, toute l'école de pilotage du Mans, moniteurs compris, qui s'était repliée à Morlaix en raison de l'avance des armées allemandes. La quasi-totalité de ces hommes continueront le combat, figurant parmi les premiers éléments des futures Forces Aériennes de la France Libre.

Le sergent-chef Hauchemaille, moniteur de l'école, laisse sur le continent sa femme Bernadette qu'il chérit, et combattra dans les rangs des FAFL. Dès son départ, Marc Hauchemaille, conscient des risques qu'il encourt, entame la rédaction de son carnet, forme de journal qu'il destine à sa femme, et qui demeurera comme un précieux témoignage. Ailier du capitaine Dupérier, il disparaîtra dans la Manche lors d'un combat aérien à bord de son Spitfire le 27 avril 1942.

Ce document demeurera soigneusement préservé par Bernadette Hauchemaille pendant près de soixante ans. Philippe Chéron en a assuré la transcription fidèle, annotée et enrichie de nombreuses annexes et documents iconographiques dans **Bonsoir Nadette**, livre paru aux Éditions Petit à Petit.

Nous remercions Philippe Chéron et les Éditions Petit à Petit de nous avoir permis de vous présenter dans ce fascicule de larges extraits de cet ouvrage dont vous pouvez retrouver un descriptif dans l'Aérobibliothèque ( [www.aerobiblio.com](http://www.aerobiblio.com) ).

Avril 2004, L'Aérobibliothèque.



## Extraits du journal de Marc Hauchemaille

### I. Le départ

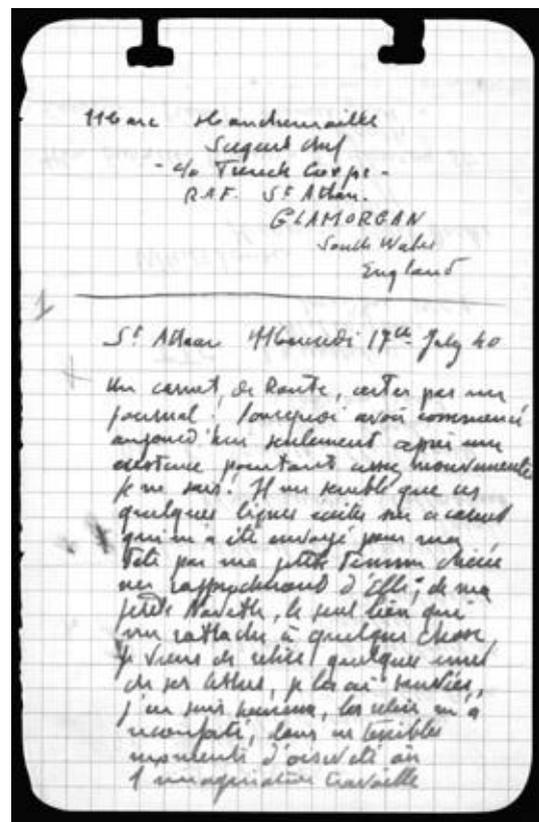
Du 17 juin au 13 juillet 1940

#### St-Athan, mercredi 17th July 40

Un carnet de route, certes pas un journal ! Pourquoi avoir commencé aujourd'hui seulement, après une existence pourtant assez mouvementée ; je ne sais ! Il me semble que ces quelques lignes écrites sur ce carnet qui m'a été envoyé pour ma fête par ma petite femme chérie me rapprocheront d'Elle ; de ma petite Nadette<sup>1</sup>, le seul lien qui me rattache à quelque chose. Je viens de relire quelques-unes de ses lettres ; je les ai sauvées, j'en suis heureux, les relire m'a réconforté, dans ces terribles moments d'oisiveté où l'imagination travaille.

Le cafard, le doute m'assaillent, certes je ne regrette rien de ce que j'ai fait, et je le referais cent fois. Mais Elle, que pense-t-elle ? Que fait-Elle ? Dans une de ses lettres<sup>2</sup>, en réponse à un mot un peu cafardeux que je lui avais envoyé, Elle me dit tout son amour, Elle m'assure toute sa fidélité, mais si Elle ne me voit plus que va-t-Elle croire ? Soldat au service du Pays, Elle me dit qu'Elle m'attend, qu'Elle sait que mon éloignement n'est pas volontaire ; mais maintenant, je me suis expatrié volontairement, par deux fois j'ai renoncé à tout ce qui n'était pas ce que je considère comme mon Devoir : à Douarnenez, lorsque je me suis embarqué sachant que c'était pour l'Angleterre, et ici même lorsque les autorités anglaises nous ont demandé loyalement et avec insistance si nous étions volontaires pour rester.

Et cependant, si j'étais resté en France, aurais-je eu la possibilité de la revoir, si j'avais demandé ensuite à repartir, serais-je en France ? Je ne crois pas. Et puis... non, ce n'est pas possible. Elle-même m'aurait dit de partir en Angleterre, d'y rester. Même si j'avais pu la rejoindre, il me semble qu'entre nous il y aurait eu « quelque chose » ; je lui en aurais voulu d'avoir fait de moi un lâche, inconsciemment peut-être. Elle-même m'aurait méprisé. Et, dans les moments troublés que traverse toujours un ménage, il y aurait eu toujours une arrière-pensée. Quelle dignité, quelle autorité peut avoir un homme qui a plié le genou



La première page du carnet de Marc Hauchemaille.

Taille réelle : 10,5 x 16 cm.

<sup>1</sup> Diminutif de Bernadette, la femme de Marc Hauchemaille.

<sup>2</sup> Envoyée lorsque Marc Hauchemaille était encore en France.

alors qu'il pouvait faire autrement ?

Non ! Lorsque je relis ses lettres, pleines de cran et de courage tranquille où Elle me dit toute sa foi en la Victoire, tout son mépris pour les Boches assassins, cela me donne toute la foi que je dois avoir en Elle et, si je dois y rester, qu'elle ait le souvenir d'un homme et non d'un lâche.

Ma petite Nadette, si ce carnet de route te parvient, je veux que tu saches que toujours je pense à toi et que ma dernière pensée sera pour toi seule.

Mourir m'est égal, une seule pensée me fait mal : vivre sans pouvoir te revoir, sans revoir ma petite femme, ma compagne de cinq ans de lutte ; lorsque j'évoque nos moments difficiles, lorsque je te revois à mon chevet, malade, à demi paralysé, diminué, et toi toujours calme, souriante, je ne puis croire que tout cela soit fini, je ne puis croire que tu m'oublies, il me semble, quelle que soit ma douleur, que j'aimerais mieux te savoir morte qu'infidèle ; certes si je viens à disparaître, je n'aurais pas cet égoïsme monstrueux et... inutile de vouloir que tu ne refasses pas ta vie... Mais que se passe-t-il en France ? Tu ne sais rien de ce qui m'est advenu, pas plus que je ne sais quoi que ce soit de toi. Ah ! Si je pouvais seulement te faire savoir que je suis vivant, que je pense à toi ; si je pouvais savoir que tu as échappé aux horreurs de la guerre. C'est à cela que je pense toujours, cette incertitude est abominable et je ne puis rien faire.

Si par malheur les Boches t'ont... je n'ose écrire le mot, je deviendrais un assassin, il faudrait que j'en tue de ma propre main.

Mais je veux croire, espérer, ma petite Nadette chérie, je t'aime. Il me semble en écrivant ces mots que ma pensée te rejoint, que tu m'entends. Il me semble que c'est une lettre que je t'écris, que tu vas la recevoir, que tu vas me répondre « mon petit mari chéri, je t'aime et je t'attends ». Et maintenant en avant ! ! Et... ouvrons le carnet au départ de France.



Marc et sa femme.  
Rouen, hiver 1939.  
Probablement la dernière  
photo où ils apparaissent  
ensemble.

### **Dimanche 16 juin 1940**

Morlaix. Je suis de garde et passe la nuit au terrain. Ronde, alerte, ronde. Je ne dors pas de la nuit. Les Boches passent, vont sur Brest. J'ai préparé ma mitrailleuse<sup>3</sup>, mais quelle confiance avoir en cet engin qui s'enraye continuellement ? Les marins qui sont de service sont magnifiques de cran et de discipline. Ils font leur travail avec une belle conscience. Je reverrai toujours un jeune maître, un réserviste plein de virilité, un beau Français ; que ne sont-ils tous comme lui !

### **Lundi 18.06.1940 [17.06.1940]<sup>4</sup>**

Morlaix. Les nouvelles sont de plus en plus alarmantes, on parle d'évacuer. Quelle destination ? Quimper sans doute. Cette stupide ba-

<sup>3</sup> Un vieux modèle de mitrailleuse américaine Lewis, conçu avant la première guerre mondiale, et produit sous licence par de nombreux pays. L'école 23 emmène en Angleterre quatorze de ces « antiquités » qui servaient à l'instruction.

<sup>4</sup> Le 18 juin 1940 était un mardi. Marc Hauchemaille évoque donc bien le lundi 17.

lade va donc continuer ! Le Mans<sup>5</sup>, Laval, Morlaix, quelle pagaie, quelle honte, comment travailler dans de telles conditions ? Pourquoi ne pas évacuer les écoles de suite sur des terrains où elles puissent travailler en tranquillité. Une autre école vient d'arriver, commandée par un capitaine Abraham (vieille noblesse bretonne ! !)<sup>6</sup>. Lui et ses séides se conduisent comme des mufles. Il y a des frictions sérieuses entre les officiers ! Avec de tels individus la France en est là ! Les s... lauds ont le courage de rire et de penser aux gobelets [?] alors que de pauvres types se font tuer ! Certains nous ont offert l'apéritif, je leur ai tourné le dos et j'ai envie de leur cracher à la figure.

### Mardi 18

Comme prévu et après l'habituelle série d'ordres et de contre-ordres, nous démarrons vers Quimper. Je pars avec l'échelon roulant. Ça va on ne peut plus mal. Après le discours du maréchal Pétain, je n'ai plus aucune confiance, « *la paix dans l'honneur et la dignité* », c'est à mon avis une vaste rigolade, et je ne comprends même pas que le maréchal Pétain puisse espérer encore traiter de soldat à soldat !<sup>7</sup> Ou c'est la paix à tout prix, ou la guerre à bloc. Je crains le pire ! (En transcrivant ces notes aujourd'hui 18 juillet, un mois jour pour jour après le départ, je vois que mes pressentiments ne m'ont pas trompé).

Arrivons vers midi à Quimper. Tout le long de la route j'ai espéré vaguement faire le coup de feu ! Mon automatique me brûle les doigts !!! Arrivée au terrain de Quimper vers midi. Apéritif, c'est aujourd'hui

jour sans alcool, les braves gens qui sont ici ne réalisent pas. C'est effarant ! Moitié gré, moitié d'autorité nous nous servons ! Il y a besoin d'un coup de fouet. L'après-midi se passe en conversations anxieuses. Les officiers sont sur des charbons ardents. Je les comprends ! Nous sommes coupés de partout. La subdivision ne répond plus. Le lieutenant Berthier, admirable de sang-froid, tient le coup, téléphone dans tous les coins ; Bouboule<sup>8</sup> est très déprimé pour ne pas dire plus. Pauvre vieux, il a fait l'Autre et a droit au respect. Mollon se dévoue pour aller aux nouvelles à Morlaix. Il est gueulard et em... au possible, mais c'est un homme et il a du cran.

Le lieutenant Pinot, alias "Bouboule".  
Ancien mécano de Georges Guynemer, il embarqua sur le *Trébouliste*.



<sup>5</sup> L'école de pilotage 23 était basée à Valenciennes avant la guerre. Elle évacue initialement vers Le Mans, puis Laval, et, le 1<sup>er</sup> juin, en pleine débâcle, s'installe pour dix-huit jours à Ploujean (près de Morlaix) en absorbant au passage l'école 26 venue de Vannes, avant de faire route sur ordre vers Quimper (terrain de Pluguffan).

<sup>6</sup> Référence au film de Jean Renoir, « *La grande illusion* » sorti en 1937. Marc Hauchemaille connaît bien le film.

Capitaine de Boildieu : *Qu'est-ce que vous en pensez Rosenthal, vous qui êtes un sportif ?*

Le comédien : *Lui ? Il est né à Jérusalem !*

Rosenthal : *Ah, pardon ! À Vienne, capitale de l'Autriche, d'une mère danoise et d'un père polonais naturalisé français.*

Lieutenant Maréchal : *Vieille noblesse bretonne, quoi !*

<sup>7</sup> Allusion au discours radiodiffusé de Pétain, 17 juin 1940 : « *C'est le cœur serré que je vous dis aujourd'hui qu'il faut cesser le combat. Je me suis adressé cette nuit à l'adversaire pour lui demander s'il est prêt à rechercher avec nous, entre soldats, après la lutte et dans l'Honneur, les moyens de mettre un terme aux hostilités...* ».

<sup>8</sup> Surnom que Guynemer avait donné au lieutenant Pinot alors que ce dernier était mécanicien à l'escadrille des Cigognes, pendant la première guerre mondiale. Le lieutenant Pinot commande l'école de pilotage 23 en 1940.

L'heure s'avance, je ne décolère pas à l'idée de tomber dans les pattes des Boches.

J'ai ma musette bourrée d'affaires (brosse à dents, savons, etc.), mes papiers dans mon cuir, mon pistolet, deux chargeurs et 75 cartouches ; avant de me faire prendre il y aura du sport.

Le Lt Berthier nous réunit pour nous calmer, il parle avec bon sens : voici le dilemme : partir sans ordre, or la sub[division]<sup>9</sup> a peut-être prévu quelque chose pour nous, dans ce cas nous sommes déserteurs, ou attendre et être pris par les Boches.

En fin d'après-midi, nous sommes coupés, isolés en Bretagne !

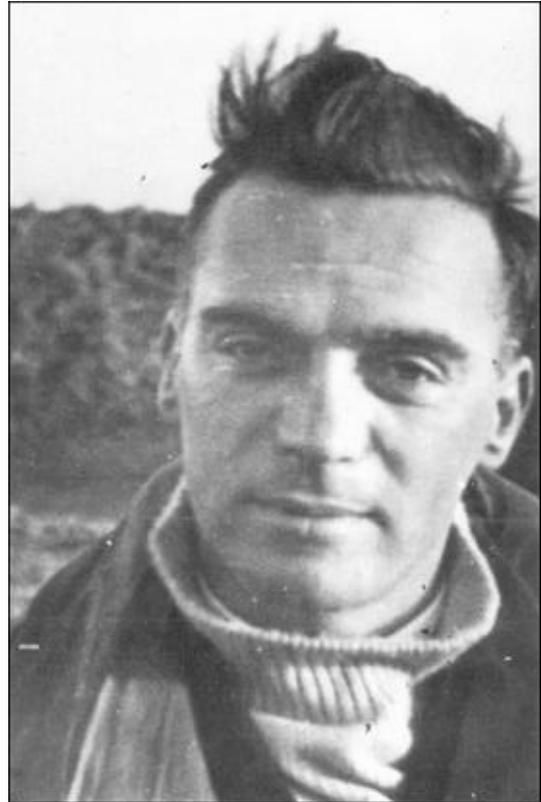
Avec le S-Lt Nioloux<sup>10</sup> j'embarque sur un taxi<sup>11</sup>, mais sans grand enthousiasme ! En effet, avec le Luciole<sup>12</sup> et vent contraire, seule la route du Sud est permise ; rien à faire pour l'Angleterre, et le Sud ne me dit rien ! Je n'ai plus confiance du tout ! Aller à Bordeaux pour être désarmé, non ! J'envoie une carte à Nadette. Elle ne la recevra sans doute jamais ! Enfin, cela me fait du bien. Si seulement Elle a reçu ma lettre dans laquelle je lui dis que je suis décidé à bagarrer jusqu'au bout ! ! Le lieutenant Berthier part en auto pour avoir des nouvelles, il a du cran<sup>13</sup> ! Rien de neuf côté Morlaix. Le pauvre vieux Mollon doit être dans le cirage.

J'ai quelques "rapides" de l'équipe des élèves ! Volontaires pour tenter le grand coup ! Malheureusement, j'embarque dans l'éventuelle galère Soulet et Lebreton. Soulet ne doit pas avoir le ressort physique [et] moral pour les coups durs. Quant à Lebreton, c'est un être infect !

Enfin, j'espère bien qu'ils se dégonfleront au dernier moment et que je resterai avec mes petits gars. Ceux-là je les emmènerais au bout du monde.

La nuit tombe, la voie des airs est fermée. Berthier n'est pas de retour. Si à minuit il n'est pas là, rendez-vous place de l'église avec armes et bagages. Plan de campagne : gagner un petit port, de gré ou de force nous prenons une barque, vivres et eau et... à Dieu va ! Les Anglais sont maîtres de la mer. Je sais manœuvrer un peu. Mes 6 ou 8 gars en ont dans le ventre. On peut s'en tirer ! ! !

8 h. Soir. Retour Berthier. Ok. Il s'est défendu avec Duprat, on embarque à Douarnenez, destination pas encore précisée.



*"Nous pensons à Hauchemaille, cœur d'or, aimé de tous..."*

<sup>9</sup> L'école 23 dépendait de la 3<sup>e</sup> subdivision aérienne.

<sup>10</sup> Robert Nioloux, alias Robert Noël, 24 ans, est sergent de réserve. À la mobilisation, il a été affecté à l'école 23, sans doute en qualité de moniteur. Après avoir rejoint l'Angleterre et signé dans les Forces Aériennes Françaises Libres (FAFL), il suit le cursus *Royal Air Force (RAF)*, sort d'*Operational Training Unit (OTU)* en octobre 1941 et se trouve affecté en escadrille où il retrouve Marc Hauchemaille pour un temps très court (*79 Squadron*). En 1942, alors qu'il se trouve au *118 Squadron*, il est abattu et fait prisonnier pour le restant de la guerre.

<sup>11</sup> Taxi, bagnole : argot aéronautique désignant un avion.

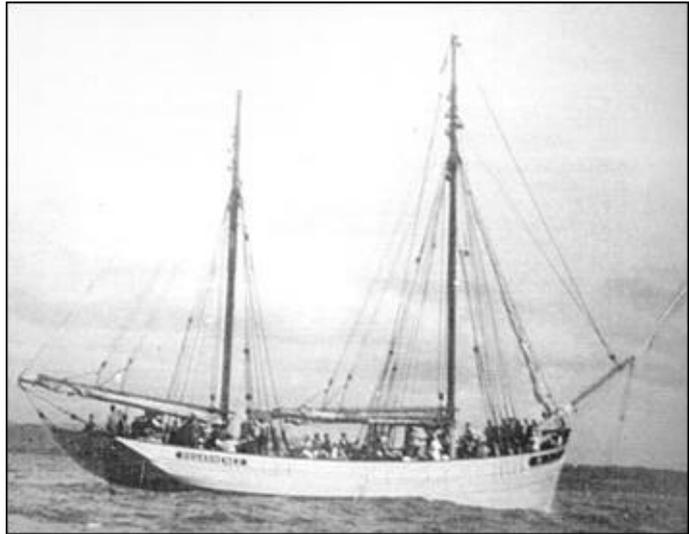
<sup>12</sup> Avion français. Biplan biplace d'entraînement de fabrication rustique (toile et bois), il était équipé, suivant les versions (272 à 277) de moteurs Renault allant de 80 à 100 ch. Le Caudron Luciole constitua l'épine dorsale de l'aviation populaire et des aéroclubs entre les deux guerres et même après la seconde guerre mondiale.

<sup>13</sup> Berthier part pour Brest, à la recherche d'un bateau.

Embarquement mouvementé à l'aide d'une pinasse<sup>14</sup> sur un langoustier *Le Trébouliste*<sup>15</sup>. Lebreton gueule comme un âne, il est infect ; j'ai envie de le foutre à l'eau. Je commence à être bien fatigué ; depuis samedi je n'ai guère dormi.

Voilà le départ. Premières défections. Berthier décide pour l'Angleterre, il a consulté les hommes. Moi je m'en fous ! Je suis l'école, de toute façon, je préfère l'Angleterre ! Mais l'essentiel du moment est de s'en aller ! Donc partons ! Quelques types pourtant gonflés restent ; ils ont leur femme avec eux ! L'adjudant Brenu, un chic type. Deschamp, un moniteur ! Langlois, un autre moniteur ! (Celui-là, ça ne m'étonne pas, il avait l'air très défaitiste. C'est curieux, je crois moi aussi que nous allons capituler, mais j'estime que même certain de la défaite nous devons lutter).

Si Nadette était là, je suis furieux de ne pas l'avoir obligée à venir me rejoindre ! Elle serait là et je l'aurais embarquée, Elle au moins, ne se serait pas dégonflée, et avec son "gros père", Elle irait n'importe où !!!



*Le Trébouliste.*

### **Mercredi 19/6**

Minuit trente. Départ. Duprat reste ! Il en veut pour Bordeaux.

Tout va bien, mer calme, passons devant Brest, ça flambe dur !

Je n'arrive pas à réaliser que les Boches sont là, quand je vois les accidents de terrain entre Morlaix et Quimper. J'ai le sentiment que les Boches auraient eu des ennuis. Je ne vois pas les tanks faire grand-chose là-dedans ! Le matin, après quelques heures passées sur un tas de câbles, j'inspecte le bord. Quel amoncellement d'hommes et de paquets ! Si jamais nous sommes attaqués ! Nous sommes fichus ! Un grand coup de tafia offert par le patron du bord me remet d'aplomb.

Spectacle réjouissant.

Petit Pierre a perdu sa superbe. Il ne gueule plus et, pitoyablement assis à l'arrière sur la lunette percée à cet effet, il se soulage ! Il a le mal de mer ! Il est grotesque, jaune ! Fripé ! Quel pauvre type !

### **19 juin**

Journée en mer. Croisons un convoi, tout va bien ! R.A.S.<sup>16</sup> Je n'ai aucune émotion ! J'ai confiance !

Il y a pas mal de malades. Soulet réagit comme prévu ! Je sais bien que le mal de mer abat terriblement, mais enfin ! Bouboule malade ! À part les matelots, presque tout le monde trinque. Le Dilasser<sup>17</sup> et moi buvons, fumons et mangeons sans arrêt !

<sup>14</sup> Marc Hauchemaille utilise ici un terme qui désigne plutôt le bateau traditionnel du bassin d'Arcachon à fond très plat, adapté aux bancs de sable. À Douarnenez, les canots à godille des passeurs sont appelés « treizour ». La navette s'effectue entre la Cale Raie et le bateau, mouillé un peu plus loin.

<sup>15</sup> Le TREBOULISTE. Originaire de Douarnenez, ce langoustier fait habituellement campagne le long des côtes mauritaniennes, lieu traditionnel de la pêche à la langouste. Voir annexe « Le choix de la France libre ».

<sup>16</sup> Rien à signaler.

<sup>17</sup> Georges Le Dilasser, 39 ans. Le Dilasser sera moniteur à l'école de pilotage d'Odiham avant d'être affecté à l'état-major des FAFL au Moyen-Orient. Il disparaît dans un accident d'avion moins de quinze jours après Marc Hauchemaille. Jean Lecouté le décrit ainsi dans ses

J'arrive à tenir le coup même dans la cale ! Cet animal de Soulet, avec une voix d'enfant battu, me demande plusieurs fois du sucre, et à chaque fois que je descends dans la cale, il y a eu des malades, je glisse sur... les détails... c'est le cas de le dire !

### Jeudi 20 juin

7 h du matin. Côtes anglaises en vue. Longeons les Cornouailles.

Vers midi, arrivée à Newlyn-Penzance<sup>18</sup>. Puis nous repartons vers Falmouth. Attention aux mines ! Un remorqueur anglais vient nous tirer. Heureusement car nous n'allons pas vite au moteur : trois nœuds. Quant à la voile, rien à faire pour manœuvrer.

Vers 20 h 00 arrivée à Falmouth ! Débarquement et rembarquement sur un remorqueur. Adieu à *Le Trébouliste*. Re-débarquement à quai. Nuit à la belle étoile. Je couche sur la passerelle d'un bateau à quai. Je peux enfin m'allonger. Je suis éreinté, la tôle me semble douce comme de la plume, j'ai chaud. Je passe une nuit épatante.

### Vendredi 21 juin

13 heures. Départ de Falmouth. Nous sommes bourrés de gâteaux, de cigarettes, les Anglais sont épatants ! Nous ne sommes pourtant pas fiers de notre pays ! Voyage sans histoire.

### Samedi 22. Matin

Arrivée à Trentham, près de Stocke, Newcastle<sup>19</sup>. Temps abominable. Il pleut à torrents. Mon cuir est transpercé, mes chaussures prennent l'eau. Comme de bien entendu, pagaïe splendide. Nous devons coucher sous la tente ; il faut monter celles-ci. Chacun n'en veut faire qu'à sa tête : ordres, contre-ordres, désordres, j'essaie de remettre cela d'aplomb ! Comme par hasard, tout le monde a monté au moins deux ou trois tentes et a déjà déménagé plusieurs fois ! Finalement des tentes sont pleines, d'autres sont vides. Je prends une décision : 11 élèves par tente, je distribue le reste avec un P.C.<sup>20</sup> : une tente pour officier. Je passe dans chaque tente et relève les noms et j'arrive à imposer ma volonté. Enfin tout se case et se tasse, mais je suis trempé complètement et sans espoir de me sécher ! Il n'y a que [dans] ces cas[-là] que l'on n'attrape pas de mal !! Et de fait je m'en tire sans le moindre rhume !! Le lendemain ou le surlendemain (je n'ai pas pris de note), déménagement et réinstallation sous le couvert des arbres.



François Lelguen, 39 ans, à la barre du *Trébouliste*.

carnets : « J'apprends aussi les noms des moniteurs et leur caractère. Deschamp le taciturne ; Le Dilasser, le « gueulard ». L'adjutant-chef X, le bonhomme ! Etc. [...] On nous présente au lieutenant Pinot - Commandant de l'École - et aux moniteurs. Le mien est le sergent-chef Le Dilasser : un bourguignon aux petits yeux malins excellent pilote et non moins bon moniteur paraît-il ». Souvenirs de Jean Lecouté, collection Y. Morieult via famille Lecouté.

<sup>18</sup> Newlyn et Penzance, ports de la pointe ouest des Cornouailles.

<sup>19</sup> Stoke-on-Trent, Trentham et Newcastle-under-Lyme, sont situées au sud de Manchester, dans le Staffordshire.

<sup>20</sup> Poste de commandement.

La vie de camping s'organise. Je suis heureux, j'aime cela !! Si ma petite Nadette était là, je serais un Roi ! Je fais connaissance avec une famille anglaise : invitation, thé, etc.

Quels gens charmants, ce qu'ils peuvent être chics ! Signeux qui ne parle pas un traître mot d'anglais me suit comme une ombre. Je suis d'ailleurs très demandé et chacun me demande de l'accompagner. Je ris sous cape car je sais bien que c'est surtout l'interprète bénévole dont on cherche la société. Bah ! Je suis heureux de rendre service aux copains. Je laisse tomber par contre Soulet qui m'exaspère. Pauvre type, ce n'est pas de sa faute peut-être, il est malade. Mais je déteste ces hommes sans ressort et sans énergie !



À Stoke, un médecin anglais auquel je demande l'adresse d'un établissement de bain, nous conduit Signeux et moi, nous paye le bain en 1<sup>st</sup> class ! Nous reconduit en auto ! Je suis confus au possible, je ne sais comment trouver un mot pour [le] remercier. Ils ont tous l'air de trouver leur gentillesse naturelle !!

Il y a dans ce camp 6 à 7 000 hommes. Miracle de l'organisation anglaise : en quelques heures, nous avons tentes, tapis de sol, ustensiles de cuisine, etc.

Le moral des troupes n'est pas fameux. Même la légion est écœurée ; elle n'a pu se battre et ne comprend pas ! La plupart d'entre eux ne veulent plus se battre pour des c...

L'impression générale de trahison, de lâcheté, d'incapacité à tous les échelons du commandement se dégage de plus en plus. La personnalité du maréchal Pétain est néfaste pour les uns, c'est un prétexte commode pour dissimuler le désir secret de « laisser tomber », pour les autres, c'est un cas de conscience ! Ne doit-on pas obéir à ce grand soldat ? Pour moi je ne le juge pas, je n'en ai pas le droit ! Mais j'obéis à ma conscience qui me dit qu'un soldat doit obéir lorsque ses chefs lui disent de combattre mais a le droit de refuser de se rendre.

Au-dessus du Maréchal, au-dessus des politiciens, il y a la France.

### Mercredi 26 juin 1940

8 h 30 Départ de Trentham, destination inconnue.

Cigarettes, boissons, gâteaux !

19 h 00 Arrivée à la base de Saint-Athan<sup>21</sup>.

Une merveille de confort et d'ordre. Piscines, douches, eau chaude et froide.

Les nouvelles sont affreuses : reddition sur toute la ligne, les Boches partout, de nouveaux Français arrivent. Trahison, lâcheté partout. En France, on empêche les hommes et le matériel de partir. Sans doute pour que tout tombe dans les mains des Boches ! C'est abominable, j'ai honte ! J'ai honte.

Je retrouve Jack Bentley un camarade des EOR<sup>22</sup>, un chic type, je suis heureux de le revoir. Des Français arrivent toujours, des odysées ma-

*"J'inspecte le bord !  
Quel amoncellement d'hommes  
et de paquets !  
Si jamais nous sommes attaqués !  
Nous sommes fichus !"*

<sup>21</sup> Base située près de la mer, à l'extrémité sud du Pays de Galles. Saint-Athan est, après la débâcle, le lieu choisi pour le regroupement des aviateurs français en provenance de tous les horizons. Les fantassins stationnent dans les camps de Trentham, près de Stoke-on-Trent, et de Arrowe, près de Liverpool, et les marins sur les champs de courses de Haydock et Aintree (également situés près de Liverpool).

gnifiques. Pourquoi faut-il déjà que la pagaïe et les discussions renais-  
sent ? Quelques abrutis d'adjudants de carrière [illisible] dans le ser-  
vice nous cherchent des ennuis, j'ai un accrochage avec l'un d'entre  
eux qui prétend ressusciter la différence entre la réserve et l'active ! On  
aura tout vu ! Je l'apostrophe de telle façon qu'il se le tient pour dit !!!  
Heureusement qu'il y a des types épatants : Joirre, pilote de chasse, 5  
victoires, grand diable simple et calme, blessé, ne se plaint jamais<sup>23</sup> !  
De Nuchez, sergent, brûlé grièvement au bras, tient debout  
par miracle<sup>24</sup> ! Boyer, sergent, blessé à l'hôpital, s'évade et  
rejoint l'Angleterre<sup>25</sup>, et nos deux aspirants, Molinari [et]  
Troupel, simples, courageux et ces trois gosses : l'un avec  
quelques heures de Luciole s'enfuit avec un Simoun<sup>26</sup>, em-  
menant ses 2 camarades.

### Samedi 29.6.40

Nous sommes tous convoqués pour être interrogés par le Cpl  
Russell. La question est la suivante : êtes-vous bien décidés à  
rester en Angleterre ? Trois fois il me la pose, je lui réponds  
Oui avec conviction. Ne suis-je pas venu pour combattre ! Je  
ne vois pas pourquoi je retournerais. Évidemment il est ques-  
tion seulement de retourner en Afrique du Nord. Mais, très  
peu ! Je n'ai plus aucune confiance en la combativité des  
chefs français et je me méfie des proclamations plus ou  
moins grandiloquentes !

Aller là-bas pour être désarmé, interné ou remis dans les  
mains des Boches ! Non ! Non et Non !

Je pose seulement une question.

Me sera-t-il permis de piloter ?

Le Cap. Russel sourit et ne me dit ni oui ni non. Ce n'est pourtant pas  
un Normand !

Rien de spécial les jours suivants. J'écris à Texaco Londres en les  
priant de transmettre une lettre à Nadette par New-York. La réponse ne  
se fait pas attendre le D' Anfilogoff<sup>27</sup> fera son possible et me prie de  
me rencontrer avec M. Whitehouse, agent marine à Cardiff.

Résultat, une jolie petite foire et deux *pounds* qu'il me glisse discrète-  
ment dans la main. Dans l'entre-temps j'ai fait une virée avec trois



Marc Hauchemaille  
vu par Fournier.

<sup>22</sup> Élèves Officiers de Réserve.

<sup>23</sup> Jules Joire, 26 ans. En mai 1940, au sein du groupe de chasse I/4, Jules Joire participe et obtient cinq victoires en dix jours avant d'être blessé. Il quitte la France à bord du TRÉBOULISTE. Après avoir signé un engagement dans les FAFL, il participe aux opérations que Forces Françaises Libres (FFL) et Britanniques mènent en Afrique Occidentale Française (AOF) en septembre 1940. Dans l'opération de Dakar (voir les Carnets, septembre 1940), il se retrouve face à son ancien groupe qui obéit désormais aux ordres du gouvernement de Vichy. En compagnie de Jacques Soufflet, Jules Joire est envoyé comme parlementaire pour tenter de rallier ses anciens camarades à la cause gaulliste. Les premiers contacts sont bons, mais les affaires se gâtent à l'arrivée des officiers. Fait prisonnier, il est condamné pour trahison, incarcéré puis finalement libéré en France en janvier 1941. Début 1943, il s'évade par l'Espagne mais tombe entre les mains des Franquistes. Placé en résidence surveillée, il parvient toutefois à gagner l'Afrique du Nord en mai et se porte volontaire pour le groupe de chasse « Normandie » et la Russie. Il est victime d'une collision aérienne avec son ailier, le 18 mars 1944.

<sup>24</sup> Sergent De Nuchèze.

<sup>25</sup> Maurice Boyer, 22 ans, a été victime d'un grave accident d'avion en septembre 1939. Il est encore hospitalisé lorsqu'il entend l'appel du général de Gaulle et décide de rallier l'Angleterre. Affecté au 174 *Hurribomber Squadron*, il disparaît en opération dix jours avant Marc Hauchemaille.

<sup>26</sup> Caudron Simoun. Petit monomoteur quadriplace à aile basse destiné au tourisme et au transport.

<sup>27</sup> Nick Anfilogoff est à la tête du service technique européen de la Texaco (Texas Oil Company, firme pour laquelle travaille également Marc Hauchemaille) et réside à Bruxelles avant guerre. Marc Hauchemaille a probablement rencontré le docteur Anfilogoff en France lors d'un déplacement professionnel de ce dernier.

pilotes de la *RAF* et Bentley. Ils ont voulu nous cuire mais ont dû y renoncer.

À signaler aussi, deux balades à Barry : une à bord d'un bateau de guerre français, bonne journée, je rapporte avec l'adjutant-chef Jouan<sup>28</sup> deux valises de tabac français !!

Une autre à bord d'un bateau belge : l'*Élisabethville*. Excellente soirée, cuisine française, whisky, etc.

Enfin, je vais souvent au thé dans une famille anglaise, les Taylor et Carpenter. Ils sont charmants et, bien que de condition modeste, me bourrent de gâteaux et de cigarettes. Pendant les balades, je ne pense plus à la guerre ; cela me change un peu les idées.

Les jeunes *Miss* ne sont pas très farouches mais je n'ai même pas le courage d'ébaucher un flirt, je pense trop à ma petite Nadette. Un certain nombre de camarades, eux, s'en donnent à cœur joie, flirtent et dansent. Tant mieux pour eux !

Le Lieut. Berthier, après un séjour à Londres, revient et nous laisse espérer que nous irons au Canada, je partirais comme moniteur. Je n'ose y croire. L'âge joue contre moi et je n'ai guère d'heures.

Je crois que pour la bagarre en avion c'est usé<sup>29</sup> pour moi ; je voudrais bien pourtant bigorner quelques Fritz<sup>30</sup>.



Clifford et Muriel Taylor. St Athan

### **Samedi 13.7.1940**

Départ à Londres pour la revue du 14 juillet.

Accueil enthousiaste ; le général de Gaulle a l'air très bien et a la cote. Les Anglais le voient d'un bon œil et l'acclament. Nous le verrons à l'œuvre.

Virée à Piccadilly et sortie.

Je m'offrirais bien une petite fille ; l'abstinence ne me va guère et puis toujours au dernier moment, je n'ai plus de courage. Après le défilé, il y a eu une minute de silence consacrée à ceux qui [y] sont restés.

Les larmes me sont montées aux yeux en pensant à ma femme. Mais je réagis.

---

<sup>28</sup> L'adjutant-chef Jouant, 40 ans, était mitrailleur dans l'Armée de l'Air.

<sup>29</sup> C'est fichu.

<sup>30</sup> Argot désignant les Allemands au même titre que « Boches » ou « Fridolins ».

## Extraits du journal de Marc Hauchemaille

### II. Odiham, Berkshire, Angleterre

Début de la formation RAF (3 août 1940 – 4 avril 1941) :  
Initial Training Wings (ITW) & Elementary Flying Training School (EFTS)

Du 18 novembre 1940 au 31 janvier 1941

#### Samedi [lundi] 18-11-40

Funérailles de funérailles comme disait mon ami Colin (Jacques !), que d'événements en quelques jours !!! Les taxis sont arrivés, l'École est formée et... ça vole, ça vole même drôlement !!! Je suis essayé par un pilote anglais et... naturellement je cafouille lamentablement ; il me lâche néanmoins. Affreux, des atterrissages pompés, je suis bête à tuer !!! Je suis repris, ainsi que mes camarades, d'ailleurs par des moniteurs belges ; j'ai attrapé le coup et... c'est au poil ! Évidemment, je n'en suis pas au stade du pilotage où l'on peut prendre n'importe quel taxi en main en 2 temps et 3 mouvements. Ce matin, les élèves sont répartis entre les moniteurs et... je reste en carafe avec Signeux. Pour moi, je comprends cela, mais Signeux !! Ce n'est pas juste, il tempête, proteste et obtient d'être essayé à nouveau par l'officier anglais ; quant à moi, je fais modestement deux ou trois tours avec le Belge.

Au poil d'ailleurs, et puis, et puis... attention, je ménage mes effets, le Lt Prévot (le Belge) me demande si je tiens absolument à être moniteur. L'officier anglais estime que je me débrouille bien mais que je n'ai pas suffisamment l'expérience de l'instruction. Très chic, Prévot me propose d'intercéder pour que je reste avec lui, il me parlera mon instruction. Bien entendu, je refuse. J'ai donc à opter pour aller de suite en OTU sur avion d'armes, ou suivre la filière normale. J'opte pour la 2<sup>e</sup> solution. C'est l'avis du Lt Prévot. Tout est O.K., je ne serai pas incorporé à une classe quelconque et partirai avec les premiers. Et puis, et puis... une nouvelle, le général de Gaulle demande de suite des volontaires pour aller en tour d'opération en Afrique. Et vrrrou ! Je m'inscris. Le cap. de Rancourt<sup>1</sup> me prend en priorité sur tous les volontaires. Je suis fou de joie. Je vais aller me battre. Fini la vie d'embusqué.

Nadette chérie, je n'aurai plus ce remords de penser que tu souffres pendant que je vis « *confortable* » in England. Je vais me battre, j'espère que tu seras fière de moi. Je suis heureux.

#### Mercredi 20.11.40

Hier encore du nouveau, mon départ est paraît-il compromis à cause de mon inaptitude médicale au vol de nuit. J'attrape un joli cafard. Avoir eu la perspective de combattre et être encore arrêté ! Si je n'aimais pas tant l'aviation, je demanderais à passer dans la biffe. Ce matin,



Marc Hauchemaille à Odiham.

<sup>1</sup> Henry de Rancourt de Mimerand est le commandant de l'école franco-belge d'Odiham. Il prend en 1943 le commandement du groupe de bombardement français « Lorraine ».

j'attrape le capitaine de Rancourt. Il m'affirme que je suis de loin le meilleur parmi les volontaires et m'affirme que tout va bien. Alors ? Je ne comprends plus, je m'en remets au destin.

Je n'ose ni croire ni espérer. Mais c'est dur quand même de voir le but si proche.

#### **Judi 28.11.40**

Week-end chez Nick, toujours aussi chic, aussi charmant.

La semaine dernière j'ai envoyé un câble réponse payée à Marcel, mais répondra-t-il ? Jusqu'ici rien ! Je crains qu'il ne réponde [pas] de peur d'avoir des ennuis.

Une date mémorable dans cette semaine, la bataille de Tarente<sup>2</sup>. Les Italiens en prennent un sérieux coup.

Les Grecs sont admirables<sup>3</sup>.

Attendons.

Pour l'instant, je vole, ça va à peu près. Le Lt Prévot est un moniteur épatant. Ce soir je vais poster 3 lettres pour Nadette par l'agence Cook et une au Lord Chamberlain Office. Que ne donnerais-je pour avoir des nouvelles ?

Le bruit court, assez alarmant, mais est-ce exact, que l'Angleterre perd beaucoup de tonnage commercial<sup>4</sup>. Si c'est exact, ce serait très, très grave. Le sort de la guerre en dépend.

#### **Mercredi 4.12.40**

Rien de bien important, l'entraînement se poursuit normalement. Hier, congé, car nous avons volé dimanche. Je suis allé à Londres avec Le Di[lasser] pour voir Berthier. J'ai posé la question avancement. Rien à faire. Je crois à ce sujet que je serai toujours « refait ». C'était bien la peine d'avoir suivi des cours et fait les EOR. J'ai insisté pour être sur Blenheim<sup>5</sup>, mais ce matin je viens d'apprendre que je suis sur Lysander. Cela m'ennuie, je crains qu'il n'y ait pas de bagarre avec ce taxi, et puis ce n'est pas du pilotage<sup>6</sup>.

Enfin *Wait and see*.

Je suis allé hier à la Croix-Rouge. Ce matin, j'ai reçu une lettre m'informant qu'ils envoient un télégramme car il n'y a rien à faire pour écrire en zone occupée. J'ai bien peu d'espoir. Quelle joie ce serait pourtant d'avoir des nouvelles de ma petite Nadette.

#### **Samedi 7.12.40**

Rien de bien neuf. Je vole assez régulièrement mais je me rends compte combien j'ai besoin de m'entraîner. Certes, je me débrouille assez bien, mais je ne suis pas « chez moi » dans mon avion, il faut que je fasse attention, je réfléchis aux manœuvres ; je n'ai pas acquis cette

---

<sup>2</sup> 11 novembre 1940. Opération JUDGEMENT. Des avions torpilleurs décollant d'un porte-avions britannique attaquent de nuit la flotte italienne au mouillage à Tarente et coulent la moitié de ses cuirassés.

<sup>3</sup> Le 15 novembre, les Italiens sont repoussés au-delà du fleuve Kalamos par les Grecs qui prennent Koritza le 21, infligeant ainsi une sévère défaite à la 9<sup>e</sup> armée italienne.

<sup>4</sup> Au 6 mars 1941, date à laquelle Churchill utilise pour la 1<sup>re</sup> fois le terme « Bataille de l'Atlantique », les sous-marins allemands ont déjà coulé 61,2 millions de tonnes de navires alliés, essentiellement lors de convois maritimes marchands qui tentent de briser le blocus qu'Hitler veut imposer à l'Angleterre.

<sup>5</sup> Bimoteur biplace britannique utilisé pour des opérations de bombardement, de torpillage ou d'attaque au sol.

<sup>6</sup> Cette appréciation n'aurait certes pas plu aux pilotes chargés, sur ce type d'appareil, d'aller déposer ou récupérer, de nuit et sur des terrains improvisés, des agents infiltrés sur le continent dans le cadre des missions secrètes.

plénitude, cette sensation de « possession », de sécurité que j'avais en escadrille, où il me semblait que rien ne pouvait m'arriver, où j'avais l'impression de toujours pouvoir rattraper une étourderie, de toujours, en toutes circonstances, pouvoir me poser n'importe où, n'importe comment et dans n'importe quelles conditions. J'espère pouvoir y arriver à force de travail et d'attention.

Mon affectation sur Blenheim est confirmée, mais cela retarde mon départ ; les Lysander partiront plus tôt, je n'en suis pas fâché, cela me permettra de m'entraîner.

Demain, s'il fait beau je vais m'exercer aux virages de plus en plus serrés à droite, et aux glissades. Je voudrais arriver à prendre mon terrain sans erreur, sans remettre le moteur.

À part cela, tout va bien.

Je vais commencer un peu à potasser la navigation aérienne et les termes techniques anglais, j'en ai besoin. J'ai aussi de nombreuses lettres à répondre à des amis anglais.

Toujours pas de nouvelles de France. Hier j'ai rêvé, je revoyais ma petite Nadette. Elle est de tous mes rêves, et je revoyais ma petite Mère, mon pauvre Père était mort<sup>7</sup>. Je souhaite que ce ne soit pas la réalité et si je ne suis pas tué pouvoir le revoir.

Pauvre vieux Père, malgré sa dureté envers moi, j'aurais bien de la peine de ne pas lui avoir fermé les yeux. Sale guerre.

Ce soir à la T.S.F. on nous a lu la lettre d'une maman française qui écrivait à son mari blessé en Angleterre de ne pas revenir et de rester combattre avec nous. Cet idiot-là est retourné avant d'avoir reçu la lettre. J'espère que Nadette est dans cet état d'esprit et préférerait savoir que je veux combattre plutôt que me soumettre et me rendre lâchement. Mais hélas, se doute-t-elle seulement de ce que je fais ? Bien entendu pas de réponse au télégramme envoyé à Marcel.

Bonsoir Nadette.

### Dimanche 8.12.40

Cet après midi O.K. O.K., double acro<sup>8</sup> avec Prévot, puis vol seul, je me suis envoyé loopings, virages à la vert[icale] à droite et à gauche (à droite pas joli, joli), puis prise de terrain de 800 pieds sans moteur ; l'atterro a été un peu en pot de fleurs, car je suis arrivé trop doucement, mais à part cela ça a été et j'ai eu mon terrain, cela m'a mis en confiance. Demain, j'essaierai de remettre cela. J'ai fait aussi 3 tours de vrille, mais j'ai mal redressé et ne suis pas satisfait.



Miles Magister, appareil d'écolage de la RAF.

### Samedi 21.12.40

Je reprends mes notes. Il y a eu depuis pas mal d'événements. Tout d'abord voyons ceux d'ordre général. La victoire des Grecs sur les Italiens s'affirme tous les jours. Les Grecs sont magnifiques et se battent non seulement comme des lions, mais aussi avec intelligence. Leur haut commandement a l'air de savoir ce qu'il veut. Il avance avec sûre-

<sup>7</sup> Surnom de Joseph Hauchemaille, père adoptif de Marc.

<sup>8</sup> Séance d'acrobatie en compagnie du moniteur, en double-commande.

té, méthode sans rodomontade. En Égypte, les Italiens reçoivent une raclée magistrale<sup>9</sup>, les Anglais et avec eux des camarades des Forces Libres, font une attaque foudroyante, et préparée selon les règles tactiques modernes, et ceci en passant, donne à penser : jusqu'ici, le commandement français était considéré sur terre comme le meilleur, le plus averti. Or il semble bien qu'il ait préparé et fait la guerre de 1939-40 comme si elle devait ressembler à celle de 14-18. Faisant preuve d'un remarquable manque d'imagination et d'initiative, il n'a voulu, ou pu comprendre la transformation radicale que la science moderne avait apportée à la guerre, transformation qui par un retour curieux donne à la tactique moderne type 40 le même aspect que la tactique des guerres de la Révolution ! Rien de nouveau sous le soleil, le contraste est assez curieux, ce mélange de progrès et de retour en arrière, et cependant on peut dire que si Napoléon gagnait les batailles avec les jambes de ses soldats, Hitler les a gagnées avec les moteurs de son armée mécanisée, mais le processus semble le même, avec des moyens décuplés en puissance et en vitesse ! Même avance foudroyante, même évolution derrière un rideau, même mouv[ement] enveloppant. Je ne connais pas grand-chose à la tactique militaire et tout est au surplus bien confus et bien embrouillé, mais il semble bien ceci ; l'armée française s'endort derrière la protection trompeuse de la ligne Maginot, ligne qui ne couvre pas la totalité de la frontière. Cette armée redoutable derrière ses fortifications, il faut la battre en campagne : invasion de la Belgique ! Les meilleurs éléments sortent, s'élançant dans les plaines des Flandres, s'engagent à fond au Nord. C'est alors la percée foudroyante de Sedan, la ruée à la mer, l'enveloppement et cette fois-ci, la *Nach Paris*<sup>10</sup> est remise à plus tard. Paris, on l'aura après, et c'est Dunkerque, la ligne Maginot reste dans son coin, si l'on peut dire, et assiste impuissante au désastre, c'est le commencement de la fin !!!

Or il semble bien que le commandement britannique qui n'est pas confit dans des vieilles idées (vieilles de 20 ans) a compris la leçon ; moins expérimenté peut-être que les Cdts français, son expérience est plus limitée peut-être, mais plus neutre, et c'est la campagne d'Égypte. Oh ! Certes, l'armée italienne n'est pas l'armée allemande. Mais cependant, est-ce que nos Alliés nous préparent une nouvelle surprise ? Après la splendide bataille de Londres, peuvent-ils infliger le plus magnifique des démentis à ceux qui ont jusqu'ici affirmé que les Anglais, maîtres des mers, sont incapables d'avoir la décision sur terre ? J'ai été de ceux-là, je commence à douter. Je souhaite me tromper, certains Anglais même n'y croient pas et j'ai eu il n'y a pas bien longtemps une conversation avec un ouvrier anglais (apparemment communiste) qui ne croit pas à la possibilité d'une victoire terrestre anglaise sur la formidable armée allemande. Certes l'opinion de ce brave type ne m'intéresse guère en tant qu'opinion personnelle, mais comme elle est évidemment le reflet de l'opinion de son milieu et de sa presse, il est intéressant de la noter.

Nous verrons plus tard.

---

<sup>9</sup> Les Britanniques décident de chasser les Italiens implantés en Égypte depuis leur percée de septembre 1940. Le poste de commandement italien est installé à Sidi Barrani. Le général O'Connor, qui commande la *Western Desert Force* lance son attaque principale entre Nibeiwa et Rabia. Le 7 décembre 1940, la 4<sup>e</sup> division d'infanterie hindoue et la 7<sup>e</sup> division blindée britannique se dirigent vers Sidi Barrani. L'opération COMPASS débute le 9 à l'aube. Le camp de Nibeiwa tombe ainsi que les camps de Tummar-Est et de Tummar-Ouest. Le 10, les Britanniques poursuivent leur offensive. Ils s'emparent de Maktila, Sofafi et Sidi Barrani. En trois jours, ils font 38 000 prisonniers.

<sup>10</sup> Vers Paris !

En ce qui me concerne, tout va bien, le départ qui semblait remis *sine die*, semble devoir se précipiter. Avant-hier, grande surprise, le F/O Davies essaye les pilotes de la section spéciale, je suis ému comme un gosse ; M. Davies me fiche une frousse abominable, j'ai peur de « cafouiller ». Le Lt Prévot, mon moniteur, se moque de moi, évidemment je suis idiot, mais voilà, j'ai 33 ans, 12 ans sans voler pour ainsi dire, cela compte.

Enfin « je passe à la casserole ». Davies est « hermétique ». Enfin je risque un timide « *Is it good ? - Very good.* » Je respire « *So, I'll have a good sleep.*<sup>11</sup> » Davies sourit. C'est plus fort que moi, je ne suis pas fier.

Le lendemain, je me précipite sur Prévot. Avec son bon accent belge, un peu chantant, il me rassure : « ça éto toi le meilleur ». Je n'en suis pas encore revenu !!!

Par ailleurs mon affectation sur Blenheim est confirmée. Je suis avec Rissot, un brave type de Marseille, je suis heureux de partir avec lui, il m'est très sympathique<sup>12</sup>.

À propos de Prévot, je ne me souviens plus si j'en ai parlé, mais qu'importe, il a été tellement chic, mieux vaut deux fois qu'une.

Jeune, 24 ans, Belge né à Tours pendant l'ex-der-des-der. Le meilleur pilote d'ici. Il m'a pris en sympathie, vif, sec, un peu cassant parfois, il cache derrière un masque qui veut être sévère la juvénile ardeur et la gaieté de ses 24 ans. Dès le premier jour il m'a conquis, j'ai été en confiance, il a compris mon désir de réussir ; il sait que je veux réapprendre ; il comprend les difficultés qu'il y a à 33 ans de se remettre au pilotage, d'apprendre tant de choses nouvelles ; il enseigne tout avec une clarté et une concision parfaites et je m'applique de tout cœur ; il sait et comprend que je suis sans indulgence pour moi-même et que je suis le premier désolé quand ça ne va pas. Merci mon vieux Prévot, merci de tout cœur.

Et maintenant, un bien triste événement. Le sergent-chef Albert s'est tué<sup>13</sup>. Pauvre vieux, parti de Douala, il est venu ici avec sa femme. Un brave type tout rond, un éternel sourire de toutes ses dents blanches, il parle avec le plus savoureux accent du midi. Pauvre vieux, il est venu ici pour se battre. Il est de ceux qui avaient eu la joie de pouvoir emmener femme et gosse et il se tue dans le plus stupide et le plus banal des accidents d'aviation, perte de vitesse et vrille. Son élève, le sergent-chef Dubourgel s'en tire sans trop de mal<sup>14</sup>.



Le patron  
Lt. Prévot, janvier 1941

<sup>11</sup> « Ça va ?  
- Très bien.  
- Alors je crois que je vais pouvoir aller dormir »

<sup>12</sup> Joseph Rissot, futur as du groupe « Normandie-Niemen », compagnon de la Libération (voir annexe « Marc Hauchemaille, par ceux qui l'ont connu »).

<sup>13</sup> Sébastien Albert, pilote depuis 1936, était titulaire de nombreuses heures de vol. Il avait rallié les FAFL le 19 octobre 1940 avant d'être affecté à l'école de pilotage d'Odiham.

<sup>14</sup> Victor Dubourgel fut grièvement blessé dans cet accident puisqu'il sera en convalescence plus d'un an. Il disparaît le 5 septembre 1942, lors de l'une des journées les plus sombres du groupe « Ile-de-France » opposé aux pilotes allemands du II/JG 26. Il était le dernier rescapé d'une famille de sept enfants, tous tués en mai-juin 1940.

**Vendredi 27.12.40**

Noël, *Xmas*, toute l'Angleterre est en fête et cependant veille silencieusement ; le Boche peut venir et... il n'est pas venu. J'ai reçu des cadeaux de partout, des invitations de tous les coins de l'Angleterre, Londres, Cardiff, Stoke-on-Trent. Mais je ne me décide pas. Et je passe les 2 jours avec les camarades. Le soir, nous avons évoqué les nôtres, c'est à la fois bon et douloureux.

J'essaie d'imaginer ce qu'est ce Noël en France, mais à quoi bon. Le soir, je me suis rendu à la soirée offerte par Madame de Rancourt, une femme de cœur qui nous reçoit avec une simplicité de cœur et un souci de nous donner un peu de joie qui nous touche profondément. Quelques femmes sont là, quelques ménages heureux, pour autant qu'on puisse l'être en de pareils moments, quelques ménages que la tourmente n'a pas séparés, ou qui ont pu se retrouver. Je les envie secrètement. Bientôt le nouvel an, je crois que je vais encore rester ici. J'ai écrit des cartes de vœux à tous les bons amis anglais. C'est effarant ce que j'ai comme correspondants !!!

Rien à signaler à part cela. Les événements suivent leur cours. Je n'ai même pas le courage de me livrer au jeu bien inutile des prévisions.

À quoi bon.

Je ne me souviens pas si j'ai noté le retour de Pilou. Cette brave bête a subi la quarantaine réglementaire imposée à tous les chiens non *british*. Il nous est revenu gras et bien soigné et de suite il a repris le cours de son existence de « poilu ». Toujours très digne, ami de tous, et ne s'attachant à personne, il dispense de temps à autre une caresse bienveillante aux uns et aux autres et reprend son éternelle promenade avec la mine préoccupée d'un « cabot » qui a beaucoup à faire.



Pauvre vieux *Pilou*, chien soldat. Mort à Tern Hill en exil, juillet 1941. Avait fidèlement suivi ses compagnons de France.

**Mardi [lundi] 30.12.40**

Temps abominable. Pas de vol. Je viens de passer un bon moment en compagnie de Prévot. Il m'a joué sur son pick-up des airs français : Trenet, Lucienne Boyer, Chevalier et même notre ineffable Tino !!! J'oubliais ma favorite, Yvonne Printemps que Prévot apprécie beaucoup aussi.

Il m'a appris qu'après mon stage en PSV (encore 4 h) j'allais partir. Je lui ai demandé de me terminer auparavant mon acro. J'y tiens, je n'en ai jamais fait. Je vais essayer de faire aussi du zz [?] et des *Lorentz landing*<sup>15</sup> au *link [trainer]*.

**6-1-41**

Fêtes sans histoire. Peut-on appeler fêtes ces jours passés si loin de tous les êtres chers. Cette nouvelle année m'apportera-t-elle enfin ce que je désire tant, des nouvelles de ma petite Nadette. Comme Elle doit vibrer en ce moment si Elle écoute la BBC au récit de la belle victoire de Bardia<sup>16</sup>.

<sup>15</sup> Lorenz. Système de guidage datant des années 30, basé sur l'envoi depuis le sol de deux ondes hertziennes croisées. L'aide à l'atterrissage sans visibilité Lorenz permet de poser un avion en ligne droite grâce à un balisage de piste virtuellement établi.

<sup>16</sup> Les unités italiennes mises en déroute par la poussée britannique se réfugient dans la forteresse côtière de Bardia. Wavell commence le siège de Bardia le 16 décembre 1940. Il attend l'arrivée de la 4<sup>e</sup> division d'infanterie australienne en Égypte et développe son offensive. Cette victoire ouvre aux Anglais la route de la Cyrénaïque.

**Mardi 7.1.41**

Cette victoire est un chef-d'œuvre de préparation et d'organisation. Oh ! Certes, il ne faut pas s'illusionner. Les troupes du *Duce* ne sont pas les troupes d'Hitler, il s'en faut. Mais néanmoins, comme exercice de « mise en train », ce n'est pas mal.

Mais N... de D... que font les Français en Afrique du Nord<sup>17</sup> ? Ils veulent donc que la victoire soit une victoire uniquement britannique ? Où est le vieux slogan : « *Les Anglais se battront jusqu'au dernier Français ?* »<sup>18</sup>.

Y a-t-il encore des Français qui se souviennent de cela ? Et si oui, qu'en pensent-ils maintenant ?

Et maintenant une petite nouvelle : le 16 examen écrit. Quelle tuile ! Je n'ai suivi aucun cours, tantôt remplaçant au *link*, tantôt interprète, je suis à toutes les saucées !!! Et puis, zut, si la guerre continue, à 70 ans je serai encore élève et à apprendre des cours et à passer des examens.

La barbe.



" Odiham, le link Trainer, Inst. P/O Bollington. [de gauche à droite] Moi, Lt Moysan, Béasse, Bollington, Boudier, Buiron, Hubidos. "

**Dimanche 12.1.41**

Décidément, mauvaise période. Il y a de dures frictions entre le commandement anglais de la base et nous, et, cette fois-ci ce n'est pas nous qui avons tort, du moins je le crois. Les 2 colonels qui commandent l'un la base, l'autre l'École, se conduisent comme des brutes, et sont on ne peut plus désagréables. Ils feraient tout leur possible pour nous rendre anglophobes qu'ils ne feraient pas mieux, ce ne sont que vexations et brimades. Le capitaine de Rancourt, un magnifique officier, est écœuré. Je ne note pas d'exemples, il y en a trop. C'est lamentable.

Enfin, et je viens de le dire il y a un instant, ces mauvais moments ne doivent pas nous faire oublier toutes les gentilleses, toutes les attentions que nous avons eues par ailleurs. Bernard, qui vient de faire un stage sur Lysander est revenu enthousiasmé. Les Anglais après lui avoir offert une magnifique réception pour son départ, ont poussé la gentillesse jusqu'à lui prêter un avion pour le reconduire. Il faut admettre qu'il est difficile de faire mieux. Mais ici, c'est un désastre, quelle sale base, vivement que cela finisse, nous deviendrions enragés.

**Mardi 14 [janvier 1941]****Mercredi 15 [janvier 1941]**

À la fin de la guerre, deux survivants seulement, sur cette photo : Boudier et Buiron. Claude Béasse et Marc Hauchemaille disparaissent en avril 1942, Robert Moizan en octobre et Paul Hubidos en mars 1943.

Photo War Office.

<sup>17</sup> Ils ne vont guère tarder à entrer en action. Le général Leclerc a pris le commandement des troupes du Tchad en décembre 1940. Dès janvier 1941, il lance des offensives en direction des troupes italiennes stationnées en Libye. Elles aboutissent le 2 mars 1941 à la prise du fort de Koufra et au fameux serment demandé par Leclerc à ses hommes : « *Jurez de ne déposer les armes que lorsque nos couleurs flotteront à nouveau sur la cathédrale de Strasbourg* ».

<sup>18</sup> Allusion à un célèbre slogan de la *Wehrmacht* destiné à démoraliser les troupes françaises lors de la campagne de 1940 : « *Vous vous battez pour les Anglais... Les Anglais se battront jusqu'au dernier Français* ».

Commencement de l'examen. Morse et Scott. Je me suis débrouillé tant bien que mal, mais ça n'a pas été très beau évidemment. Si je m'en tire, j'aurai de la veine. Si, comme c'est probable, je « loupe », je n'aurai plus qu'à faire un petit stage en section. C'est gai. Où est-il mon départ à la bagarre ?

Mes pressentiments ne m'avaient pas trompé. Enfin attendons, attendons toujours. Cet après-midi un *Chief Air Marshal*<sup>19</sup>. Des élèves lui ont parlé et lui ont dit, paraît-il, ce qu'ils ont sur le cœur ; le CAM a eu l'air très surpris et a eng... ce cher francophobe de Winne ! Que sortira-t-il de cela ? Pas d'illusions, je sais ce que valent les grandes explosions des généraux français ou anglais !! Le colon. s'incline, a l'air très *sorry* (ou navré) : ça va changer, ça va changer, scrogneugneu ! Et... rien ne change.

À part cela, toujours pas de nouvelles de France ; il y a des moments où je m'emporte contre Nadette. Comment n'a-t-elle pas écrit à la Croix-Rouge, pourquoi n'a-t-elle rien fait ? Et puis je me rends compte que je suis injuste. Pauvre gosse, en proie à quelles difficultés est-Elle ? Ça n'est pas gai. Saleté de guerre.

#### Mardi 21.1.41

L'examen s'est assez mal présenté, au morse en particulier. Nous avons presque tous été recalés ; rien d'étonnant à cela, puisque nous n'y connaissions rien. Il va falloir remettre cela. Les Anglais tiennent à ce que nous ayons le maximum d'instruction. Ils ont raison. Ce qui est moins bien, c'est depuis que nous sommes sous leur autorité, de ne pas nous avoir prévenus de cet examen, et de ne pas nous en avoir donné le programme. Enfin dans 8 jours, remorse. Tout le monde en met un coup et l'on entend des tata, titi, tata dans tous les azimuts. Tout cela est long, bien long.

Ce bandit de Laval revient au pouvoir<sup>20</sup>. Que va faire encore cette catastrophe ambulante ? C'est extrêmement inquiétant et à mon avis la situation est grave.

Ce pauvre vieux Pétain me semble incapable de résister aux pressions des Boches qui veulent leur Laval.

Ce soir j'ai relu les quelques lettres que j'ai sur moi. Pauvres lettres, pauvres souvenirs. Que devient Nadette ? Toujours aucune nouvelle. Je suis en correspondance régulière avec les frères et sœurs à William. Ils m'invitent gentiment à Edinburgh, rien à faire pour l'instant.

Je ne sais pourquoi, le D<sup>r</sup> Anfilogoff ne m'écrit plus. Est-il fâché ? Je me demande pourquoi.



*"Je vais travailler un peu en pour l'examen qui doit avoir lieu bientôt..."*

<sup>19</sup> *Air Chief Marshal* : équivalent de général quatre étoiles dans l'armée de Terre.

<sup>20</sup> Pétain est dépassé par la politique de collaboration proposée aux Allemands par Pierre Laval dès son arrivée au gouvernement. Très vite, certains ministres s'inquiètent et désapprouvent l'attitude du chef du Gouvernement. Pétain prend conscience du danger et écarte Laval en le faisant arrêter en décembre 1940. C'est sans compter sur les appuis dont ce dernier bénéficie désormais auprès des Allemands qui voient en lui un interlocuteur idéal. Sous la pression d'Otto Abetz, il est ramené à Paris et reprend son poste. Le camouflet est de taille pour le maréchal qui doit désormais composer avec son encombrant « dauphin ».

Reçu une lettre de Bentley. Sa fiancée en écrit régulièrement. Brave petite, j'espère qu'il lui est fidèle, elle le mérite, au moins je le crois, ses lettres sont toutes remplies de lui.

À l'état-major de l'Air gros, remue-ménage. Il y a paraît-il des incapables et des traîtres ! Tiens, tiens ! Je m'en serais douté un peu ! Je m'embête, j'ai le cafard.

Ça ne gaze pas. Les examens me donnent la nausée. Toujours recommencer, toujours l'école, à 33 ans cela devient fatigant. Et la vie militaire me dégoûte de plus en plus. Enfin, *wait and see*, il n'y a rien de mieux à faire.

J'ai essayé il y a quelques semaines d'avoir des nouvelles de Giroux que je présume être au Blanc<sup>21</sup>. Mais rien, rien, rien. Il y a des heureux ici qui correspondent avec leur famille en zone non occupée. Ce que je les envie.

### Vendredi 31 janvier 1941

Un mois se termine, le 7<sup>e</sup> et notre situation n'est pas particulièrement brillante.

Il règne ici une atmosphère intolérable de suspicion, de gêne, de réticence. Nous avons tous l'impression désespérante que ça ne va pas. Le stage n'avance pas. Les résultats de l'examen ont été très mauvais, nous avons tous été surpris. En ce qui me concerne je dois refaire *airmanship*<sup>22</sup>, morse et peut être navigation, je ne sais exactement, n'ayant pas passé l'examen, le nombre de copies n'étant pas suffisant. Comme je ne suis pas sur la liste des élèves ayant l'examen à repasser, je ne sais ce que cela veut dire. Comme je prévois une surprise, je repasse ma navigation, c'est plus prudent.

Mais tout ceci n'est que détail.

Il y a un fait, il y a quelque chose qui ne va pas. Je m'efforce de discerner les causes et j'en suis réduit à des hypothèses confuses. Je vais essayer d'analyser cela et plus tard peut-être verrai-je, plus tard.

### Côté Français

1/ Au début, mauvaise tenue, indiscipline militaire et de vol.

2/ Friction probable entre de Gaulle qui veut conserver son aviation et l'AM<sup>23</sup> qui veut nous incorporer dans la RAF.

3/ Faute de matériel et de cadres, de Gaulle vient à désespérer et nous prête à la RAF.

4/ E.M. de l'Air d'une rare incurie et d'une rare incapacité. Officiers de dancing dont beaucoup sont galonnés en cours de route.

5/ J'oubliais de noter le bluff stupide de certains qui se sont présentés comme des pilotes confirmés et étaient des incapables.

Ceci dit à notre débit.

Cependant tout n'est pas contre nous.



Odiham l'hiver.

<sup>21</sup> À l'abri.

<sup>22</sup> Habilitation au pilotage et à la navigation à bord d'un avion.

<sup>23</sup> *Air Ministry*, ministère de l'Air britannique.

1/ Lorsqu'après le départ de l'expédition, le cap. Paynes (anglais) a pris la direction des Français d'Odiham, il y a eu une explosion de bonne volonté. Chambres astiquées, propreté partout ; il eut suffi à ce moment de commencer les vols, la bonne volonté et l'ardeur de tous étaient unanimes. Les Anglais pouvaient tout obtenir de nous.

2/ Après le début de l'École, il y en a eu encore [illisible] de ce désir de bien faire.

3/ Les Français qui ont eu la chance d'aller en escadrille donnent entière satisfaction et font du bon travail.

#### Côté Anglais.

1/ Suite à nos torts énoncés ci-dessus, un moment d'humeur est compréhensible.

2/ Arrivée d'un nouveau chef, le *W Com Winne*. Impression défavorable. Il ne comprend pas les Français et multiplie les mesures vexatoires et les brimades.

Nous sommes laissés durant 2 mois dans l'ignorance du programme de l'examen et, subitement, interrogatoire. Le cap. Davies qui a le programme depuis un mois dans son bureau (il l'a dit devant moi) attendait qu'on [le] lui demande !!!

3/ On a l'impression que les Anglais ne veulent pas de nous.

Un fait est certain, à l'arrivée en Angleterre, les pilotes en étaient exactement au même point. Pourquoi certains ont-ils été directement en escadrille et d'autres obligés de repasser par les stades de l'école élémentaire. Connaissance de l'anglais ? Non ! Puisque certains sont ici qui parlent anglais, d'autres sont en escad[rille] qui ne [le] parlent pas. À cela les Anglais répondent c'est votre faute, ou plutôt celle de vos officiers qui ne nous ont pas signalé les bonnes unités que vous avez.

Où est la vérité ? Bien fin qui le dira.

Enfin, je m'efforce de savoir si le mal dont nous souffrons est « local », provenant d'Odiham, ou général, provenant d'une friction entre l'E.M. et l'AM.

## Extraits du journal de Marc Hauchemaille

### III. 79 Squadron puis 340 Squadron "Ile-de-France".

Du 26 septembre 1941 au 31 janvier 1942

J'apprends au retour l'arrivée d'un nouveau Français, le S/Lt Orle-  
mont<sup>1</sup>. Il est venu du Chili pour s'engager dans les FFAL.<sup>2</sup>

#### Vendredi 26.9.41

Un Américain, le P/O Wilson s'est tué accidentellement. Perdu dans le mauvais temps, sans doute. Nous n'avons pas de détails. Je reprends mon petit boulot.

#### Samedi 27.9.41

Notre C.O.<sup>3</sup> le Sq/Ldr Haysom<sup>4</sup> nous quitte après avoir été 3 ans à la tête de l'escadrille. Tout le monde le regrette.

Toujours sans nouvelles de France. Cela commence à m'inquiéter.

J'ai reçu une lettre de Mr Dion. Sa secrétaire, une Française, a pu toucher Nadette et lui dire que j'étais en Angleterre.

Cet après-midi, je suis en *readiness*<sup>5</sup> et... j'attends.

Il fait mauvais temps, un vent terrible.



" Cet après-midi, je suis en *readiness* et... j'attends.

Marc Hauchemaille à bord de son Hurricane : le rêve devenu réalité.

#### Dimanche 26 octobre 1941

Je reprends mon carnet interrompu pour quelques temps. Tout d'abord, permission à Londres, puis à Cardiff. À Londres, passé quelques jours agréables, bon vin, bonne chère et... un bain tous les jours, ce qui dans notre station perdue et inconfortable est un luxe inconnu. Je suis passé à la Croix-Rouge ; hélas ! Toujours pas de nouvelles de Nadette. J'ai renvoyé un télégramme et la brave *lady* qui m'a reçu a essayé de me consoler comme elle a pu en me disant qu'il y avait parfois des interruptions dans les échanges avec la zone occupée. Je suis bien inquiet. Les Boches arrêtent des otages en masse.

<sup>1</sup> Pseudonyme de Pierre Oléon, 30 ans, présent sur le TRÉBOULISTE. Le 23 septembre 1941, à sa sortie d'OTU, il est affecté au 79 Squadron qu'il accompagne ensuite jusqu'aux Indes en 1942.

<sup>2</sup> L'abréviation couramment utilisée est plutôt « FAFL » pour Forces Aériennes Françaises Libres.

<sup>3</sup> *Commanding Officer*, officier commandant un *flight* ou un *squadron*.

<sup>4</sup> *Squadron Leader* Geoffrey David Leybourne Haysom. « David » Haysom, pilote Sud Africain, est un vétéran de la Bataille d'Angleterre. Tout comme son second, Bryant-Fenn, il est abattu par des chasseurs allemands le 1<sup>er</sup> septembre 1940. Il survit à la guerre qu'il termine avec le grade de *Group Captain*.

<sup>5</sup> Attente de décollage immédiat.

J'ai reçu une lettre de M<sup>me</sup> Renée Charbonnier de Genève. Elle me donne des nouvelles, Nadette va bien. Elle joue au basket et au ping-pong !!! Alors ? Pas trop malheureuse, elle attend son gros pèpère. Si Elle me revoit un jour, Elle ne va plus me reconnaître : 68 kg habillé ! Mon père est malade, un côté paralysé par les rhumatismes. De ma mère pas de nouvelles, je présume qu'elle va bien. William est avec Jean, mais je n'ai pas pu savoir si c'est dans le Gers ou dans le Jura<sup>6</sup> car l'écriture de M<sup>me</sup> Charbonnier est... comme la mienne !!!

Je me demande qui est cette madame Charbonnier.

À Cardiff, j'ai rencontré la fiancée à Bentley, une brave petite anglaise qui a l'air d'aimer bien tendrement son Jacques. Brave gosse, elle est pleine d'espoir et écrit sans se lasser de longues lettres à son fiancé. Hélas ! Je ne puis en faire autant.

Retour à l'escadrille.

Gros changement. Tous les anciens pilotes sont partis et la 79 est complètement démantibulée. Nouveau C.O. à la base. Sympa, mais très réglo. Nouveau C.O. à la 79, réglo et pas sympa. Il n'a pas l'air d'aimer les Français et nous est désagréable autant qu'il le peut<sup>7</sup>.

Ai-je noté l'arrivée des Sgt-chef Daniello<sup>8</sup> et adjudant Nioloux, un ancien de la 23. Bryant Fenn le chef de mon *flight* s'en va et est remplacé par Meahew, un chic type. De F/O il passe à F/Lt<sup>9</sup>.

Il y a du sport ; Wilson, un américain, se tue perdu dans la brume. Héliès a un terrible accident en vol de nuit et s'en tire sans blessure ; collision avec un Defiant<sup>10</sup> en taxyant<sup>11</sup> au sol, il est heurté par le Defiant qui décollait. Les occupants du Defiant sont brûlés, mais s'en tireront. Hier, un *sergeant* du *B flight* se blesse gravement. Le moteur a calé dans une reprise et il s'est écrasé en feu. Il est à craindre qu'il n'en réchappe pas<sup>12</sup>.

Quant à moi, par suite de manque de pilotes, je passe *section leader*. Périlleux honneur.

C'est une grosse responsabilité et je ne suis pas rassuré. Ce qui m'ennuie le plus c'est que je ne puis m'habituer à la T.S.F. Il y a un bruit de fond terrible, le contrôleur parle trop vite et 9 fois sur 10, je ne



79 Squadron, octobre 1941. Marc pose fièrement en compagnie de Paul Mayhew, son chef de *flight*. Fils de Sir et de Lady Mayhew de Felthorpe, Norfolk, Paul sort tout juste de l'université d'Harvard. Vétéran de la Bataille d'Angleterre, il disparaît le 19 février 1942 à l'âge de vingt-deux ans. Coll. Part. Famille Hauchemaille.

<sup>6</sup> William restera dans le Gers où il entrera dans un réseau de résistance. Jean s'engage dans l'armée avant de rentrer en France, fin 1942.

<sup>7</sup> Squadron Leader Gordon L. Sinclair, vétéran de la Bataille d'Angleterre. Il commande le 79 Squadron de septembre à décembre 1941.

<sup>8</sup> Gaston Daniello est arrivé le 15 septembre 1939 à l'école d'Angers Avrillé (Promotion Z), venant de la base aérienne 109. Il a ensuite rejoint l'école de chasse d'Étampes, le 15 mars 1940. Après avoir rejoint l'Angleterre et être passé en école, il est affecté au 79 Squadron à sa sortie d'OTU, en même temps que Robert Nioloux. Ils se retrouvent ultérieurement au 118 Squadron. Daniello est porté disparu le 30 avril 1942.

<sup>9</sup> Il s'agit du Flying Officer Paul Francis Mayhew, déjà présent au 79 Squadron lors de la Bataille d'Angleterre. Le 8 octobre 1941, Mayhew devient Flight Lieutenant et prend le commandement du A Flight auquel appartient Marc Hauchemaille. Source: National Archives, Public Record Office, Kew, AIR 27/664, 1937 March -1941 December.

<sup>10</sup> Médiocre chasseur biplace équipé d'une tourelle défensive arrière, le Defiant est reconverti à cette époque en chasseur de nuit après des pertes catastrophiques subies durant la Bataille d'Angleterre.

<sup>11</sup> Roulant.

<sup>12</sup> Le 29 septembre 1941, Marc Hauchemaille est lui-même victime d'un accident : à l'atterrissage, son Hurricane sort de la piste en dur et se trouve endommagé. Source : National Archives, Public Record Office, Kew, AIR 27/664.

comprends pas ce qu'il dit. J'ai débuté hier, temps brumeux, j'en ai bavé. Et suis complètement abruti. Cet après-midi, je remets cela !

Deux officiers belges sont arrivés et un officier américain. J'espère qu'ils pourront *leader* car cette responsabilité ne me dit rien. Je suis trop ennuyé avec la T.S.F. Et puis j'en ai « marre ». Ici, voici l'hiver et je ne vois pas la perspective du départ en Afrique très proche ; je crois que c'est « usé » et je le regrette vivement.

Pendant ce temps les Boches, avec l'assentiment ému de ce sinistre vieillard de Pétain, fusillent les Français. Pétain n'a même pas un mot de pitié pour les victimes<sup>13</sup>.

Quelle honte. Il vient d'avoir le geste hypocrite de s'offrir en otage. Il sait bien que les Boches n'accepteront pas.

Voilà les dernières nouvelles. Je m'ennuie de plus en plus. Je donnerais n'importe quoi pour avoir des nouvelles de ma petite Nadette.

### 2.11.41

Je suis fou de joie, mais vraiment fou. Ce soir en arrivant au mess, je vois une lettre dans ma case, et en ouvrant l'enveloppe, je vois une écriture familière, le cœur me bondit, j'ouvre la lettre, c'était Nadette. Grâce à M. Thiriez, le père d'un camarade qui est ici, Elle a reçu une de mes lettres et a pu me répondre. Sa lettre a mis à peine 1 mois pour arriver. Ma chérie, ma petite femme qui m'écrit, et une belle lettre, pleine de courage et de confiance. Elle est fière de moi et m'approuve. Que je suis heureux, quel soulagement, de savoir qu'Elle est de cœur avec moi et qu'Elle ne m'en veut pas d'être parti ; au contraire, elle est « fière de son coco ». C'est le plus beau jour de ma vie depuis que je suis en Angleterre. Il m'a semblé qu'Elle était là, qu'Elle m'embrassait. Ma chérie, ma petite chérie, je t'aime comme tu m'aimes, je t'embrasse bien tendrement.

À bientôt, j'espère.

### Vendredi 7.11.41

Je suis posté à l'escadrille française<sup>14</sup>, tout le monde est désolé ici, moi aussi, cette escadrille, a priori, ne m'enchanté pas. Je connais trop certains de mes compatriotes et je ne prévois que trop ce qui va se passer. En outre, nous allons être mélangés avec des marins et je suis édifié sur leur compte<sup>15</sup>. J'ai essayé de partir en Syrie car des volontaires sont demandés, mais rien à faire.

Le *Sq/Ldr* Sinclair a tout fait pour me garder, mais en vain. Alors tant pis, allons-y.

Hier soir, on a arrosé mon départ... Funérailles ! Quelle « *bloody good party* »<sup>16</sup>. Le *C.O.*, le chef du *flight*, tout le monde y compris moi-même étions complètement dans le cirage et le mess a été retourné de fond en comble !

J'ai été très touché de cette marque de sympathie et je crois que le *Frenchman* a laissé un bon souvenir. Tous sont persuadés que je vais avoir de l'avancement et peut-être commander un *flight* ! Ils se trom-

<sup>13</sup> Les 22 et 23 octobre 1941, en représailles à l'assassinat de deux de leurs officiers par des résistants, les Allemands fusillent 98 otages. L'émotion est énorme, en France comme à l'étranger.

<sup>14</sup> Groupe de chasse « Ile-de-France », en formation.

<sup>15</sup> Faute de personnels, une grande partie des mécaniciens venaient de la Marine. Certains pilotes étaient issus de l'Aéronautique Navale.

<sup>16</sup> Sacrée fête !

pent et ça ne va pas comme cela dans la FFAL ; il y a d'abord les petits copains à caser. D'ailleurs, l'état-major ne m'a même pas avisé de mon « postage ».

Alors !!!

Mais je termine car il faut faire les malles ! Hélas ! Et c'est un drôle de boulot.

### 11 novembre 1941

Arrivé à Turn House<sup>17</sup> après un court séjour à Londres. J'ai tenté de me faire repêcher pour partir en Syrie, le Lt Col. Pijaud<sup>18</sup> a promis de faire son possible mais je crains fort qu'il n'y ait rien à faire car l'*Air Ministry* ne veut plus modifier les listes qui, si je comprends bien, ont été changées déjà plusieurs fois.

Ici, je retrouve de bons copains ; le cap. Dupérier (de Armila)<sup>19</sup> que j'ai connu à Istres en 1928 est mon chef de *flight*. À part cela tout se passe exactement comme prévu. Les anciens nous regardent avec condescendance ; les petites questions de préséance jouent à plein, le mess retentit de nos bruyants discutages de coup, enfin bref !! Je pense que ça ira, mais quelle différence avec la 79 ! Je pense, c'est bien lointain peut-être, à l'après-guerre, et... je me demande ce que cela donnera. Enfin *wait & see*. Après demain, j'espère toucher les Spitfire<sup>20</sup>.

*"les Anglais se sont foutus gentiment de nous..."*

Les vieux Spitfire MKII livrés par les Anglais sont victimes de pannes fréquentes : les petits ennuis du capitaine Béchoff.

### Mercredi 26 novembre

Un peu de rétrospective. Les taxis sont arrivés ; les Anglais se sont foutus gentiment de nous et nous ont envoyé une remarquable collection de vieux zincs, des Spit II très fatigués. Résultat, lorsqu'il fait beau, les taxis sont H.S. ou bien nous en avons 1 pour 30 pilotes, et lorsqu'il y a 2 ou 3 malheureux zincs, il fait un temps infect.

J'ai fait mon premier vol sur Spit le samedi 15 novembre.

Temps crasseux, il faut jouer à cache-cache avec les ballons<sup>21</sup> qui sont tout près. Enfin, ça s'est bien passé et j'ai fait paraît-il un des meilleurs décollages, ce qui est assez difficile les 1<sup>er</sup> fois lorsque l'on passe du Hurricane, surtout le *long range*<sup>22</sup>, sur Spit.



<sup>17</sup> Base située en Écosse, juste à l'ouest d'Edimbourg.

<sup>18</sup> Un mois plus tard, le lieutenant-colonel Pijaud quitte la direction de l'état-major de Londres pour prendre le commandement du groupe de bombardement français « Lorraine » créé le 2 septembre 1941 en Syrie. Le « Lorraine » participe aux missions de harcèlement des convois italiens et allemands en Afrique du Nord. Le 20 décembre, alors que le lieutenant-colonel Pijaud est en poste depuis seulement trois jours, son avion est abattu en Libye. Grièvement brûlé, Pijaud est fait prisonnier par des Italiens puis soigné dans un hôpital de Derna. Il s'en évade, aidé par deux officiers britanniques. Après un calvaire de quatre jours, le groupe rejoint les lignes alliées mais Charles Pijaud meurt de ses blessures le 7 janvier 1942.

<sup>19</sup> Bernard Dupérier était le nom d'emprunt de Léon, Maurice, Émile de Armella, né le 13 juin 1907, incorporé F.A.F.L. le 8 mars 1941.

<sup>20</sup> Avion de chasse emblématique de la RAF depuis la Bataille d'Angleterre. Les Français touchent dans un premier temps des Mk II, totalement dépassés et fatigués, puis partent au combat en avril avec des Mk V, également surclassés par les Fw 190 allemands qui équipent massivement les deux groupes présents sur le front de l'Ouest (JG 26 et JG 2). Le Mk IX qui rétablira l'égalité des chances ne commence à rentrer en service qu'à l'été 1942, et notamment lors du débarquement de Dieppe (19 août 1942) où il équipe quatre escadrilles britanniques.

<sup>21</sup> Des ballons gonflables protégeaient les côtes contre les incursions des bombardiers. Reliés au sol par des câbles en acier, ils étaient redoutables en cas de collision.

<sup>22</sup> Hurricane muni de réservoirs supplémentaires destinés à augmenter son rayon d'action.

Le 16, nouveau vol ; j'ai eu une belle frousse, le taxi ne voulait pas virer à gauche, terrain très difficile à retrouver. Finalement je l'ai pris au hasard, je me suis trouvé haut en lisière de piste, mon casque à moitié enlevé par le vent. J'ai glissé tant que j'ai pu pour me poser car je ne voulais pas refaire un tour, enfin je me suis posé ! Ouf !!!

Quelle différence avec le Hurricane, sensibilité, légèreté, j'avoue que je suis très désorienté.

Le 22, nouveau vol, ça a été un peu mieux.

Le 25, au poil, belle visibilité, j'ai fait de l'acro, je commence à sentir la bagnole, ça va.

Le 26, aujourd'hui, je crois que je n'ai jamais été aussi secoué de ma vie. Je suis parti en PSV dans les nuages, finalement à 2 500 mètres, toujours dans la crasse et secoué, je suis rivé à mes instruments. Il faut un terrible effort de volonté pour ne pas se fier à ses sens qui, chose curieuse, feraient commettre les pires bêtises en PSV. Finalement je vois une trouée ; je fonce à 380 *miles* soit 600 km/heure, j'arrive au ras de la planète et suis tellement secoué que le moteur désalimente plusieurs fois. Je reviens un peu au hasard, ne sachant exactement ma position. Par bonheur un coup d'œil au compas me prouve que mon gyro ne s'est pas dérégulé, en outre, par hasard, j'ai tourné juste de 180°. Je retrouve la Clyde<sup>23</sup> et reviens à la base, prise de terrain acrobatique, l'avion fait des bonds terribles, enfin j'arrive à me poser sans ennui, mais quel travail.

Pendant le vol, la T.S.F. n'a pas cessé de m'interroger en me demandant ma position, ma hauteur, etc. Il paraît que je m'en suis très bien tiré et l'*operational room* a dit que « *Powder 35* » était *very good*<sup>24</sup>.

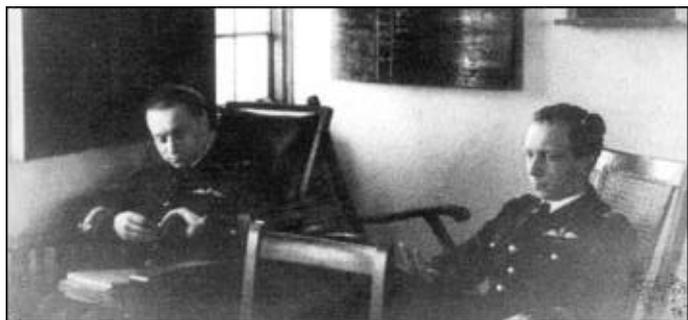
Tant mieux. Cet après-midi, séjour au *dispersal* ; le vent souffle en tempête et les petits copains qui ont volé en ont pris un bon coup.

Hier soir j'ai fait une petite sortie avec ma nièce à la mode de Bretagne<sup>25</sup>, Margaut Forrest, je lui ai payé le cinéma et un bon gueuleton, elle était toute ravie. C'est une brave gosse de 20 ans, elle aime beaucoup William et Germaine.

À part cela toujours pas de nouvelles de la France par la Croix-Rouge, mais enfin je ne suis pas trop inquiet grâce à la lettre que Thiriez m'a fait parvenir.

Pas de nouvelles non plus du départ en Syrie. Je crois que c'est bien « usé ».

Quant à ici, ça va, l'escadrille a un excellent esprit, et nous faisons une équipe de bons camarades ; mon chef de *flight*, le cap. Dupérier (de Armila) est un ancien camarade d'Istres et dans l'ensemble l'atmosphère est beaucoup plus sympa que je croyais.



Bernard Dupérier (à gauche sur la photo) et son adjoint François Fayolle, *B. Flight*.

### Vendredi 28 novembre

J'ai été envoyé hier avec 3 autres pilotes chercher 4 Spit à 180 *miles* d'ici. Voyage sans histoire. Retour O.K., sauf un peu de sport à l'arrivée où une très mauvaise visibilité au sol complique singulière-

<sup>23</sup> Fleuve d'Écosse qui arrose Glasgow.

<sup>24</sup> La salle des opérations a dit que *powder 35* (nom de code d'Hauchemaille pour cette mission) était très bien.

<sup>25</sup> Expression utilisée pour désigner une parenté éloignée, généralement issue d'une alliance.

ment la prise de terrain et l'atterro. De Tedesco<sup>26</sup> a cassé un Spit ce matin ; trop long à l'atterro et s'est accroché avec l'officier méca[nicien] anglais qui s'est montré d'une muflerie sans égale à son sujet. Je ne sais à quoi cela tient, mais dès qu'une unité française est stationnée sur un terrain, il se trouve des Anglais pour agir comme des mufles et provoquer des incidents. Bien entendu mes compatriotes prennent feu tout de suite et un courant violent d'anglophobie se développe ; bien entendu, il est plus facile de se souvenir des incidents que du bon accueil reçu par ailleurs et les esprits s'échauffent. Il faut avouer que l'atmosphère de ces bases qui ne sont pas *operational* est empoisonnante et certains rampants<sup>27</sup> anglais, dignes de leurs confrères de tous les pays, sont maladroits et mufles à souhait<sup>28</sup>. J'ai toujours jugé sans bienveillance mes compatriotes mais je dois à la vérité de dire que dès que nous nous formons en unité, les Anglais ne font rien pour nous comprendre et sont désagréables à souhait. Cela est déconcertant car par ailleurs, tous ceux d'entre nous qui sont allés en escadrille anglaise en ont remporté le meilleur souvenir. À part cela, R.A.S. Je vais me coucher, bonsoir ma petite Nadette.

### Lundi 8 décembre 1941

Les États-Unis sont en guerre avec le Japon<sup>29</sup>. Il n'y a plus un point de la terre qui ne soit en guerre. Les grands massacres de 1914-1918 vont être effacés en horreur. Partout les avions, les tanks, les bâtiments de guerre vont partir au massacre. C'est joli, l'humanité.

Je ne me lancerai pas aujourd'hui dans le petit jeu des pronostics. J'enregistre avec satisfaction que les Russes non seulement se défendent mais attaquent. En Libye les Anglais, après s'être faits gentiment « couillonnés » par Von Rommel, reprennent du poil de la bête.

Attendons.

Le général Valin est venu nous voir<sup>30</sup>. Bonne impression, par contre j'ai appris que je pourrais bien être vidé de la chasse : motif = 34 ans. *Wait & see !*

Bonsoir ma petite Nadette.

### 3 janvier 1942

Je reprends mes notes, nous sommes partis de Turn House pour aller à Drem<sup>31</sup>, puis je suis allé en perme 7 jours à Londres. Passé quelques

---

<sup>26</sup> Jean de Tedesco, 22 ans. À la fin de son apprentissage en Angleterre, Jean de Tedesco est affecté au 257 Squadron, puis au 340 « Ile-de-France », lors de la formation de ce dernier. Il se retrouve placé sous les ordres du capitaine Dupérier, escadrille « Paris », celle de Marc Hauchemaille. Après de nombreuses missions de guerre au sein d'« Ile-de-France », il rejoint à l'été 1943 le groupe « Normandie » qui combat sur le front russe. Son avion est abattu le 14 juillet 1943 et Jean de Tedesco est porté disparu.

<sup>27</sup> Argot aéronautique désignant le personnel au sol, non navigant.

<sup>28</sup> « Le principe de la RAF, qui consiste à choisir les meilleurs éléments pour leur donner des postes au combat, comporte un inévitable corollaire. Lorsqu'un incapable se révèle dans les meilleurs secteurs actifs, il est relevé sur-le-champ, parfois dans l'heure qui suit, et renvoyé « dans le nord » avec une rétrogradation. Grâce à cette méthode expéditive, on a créé le fameux « 11<sup>e</sup> Group » dont on sait la valeur et l'efficacité, mais en contrecoût on a peuplé les bases d'entraînement du nord d'une faune un peu spéciale ». Bernard Dupérier, in *La vieille équipe*.

<sup>29</sup> Les États-Unis entrent en guerre au lendemain de l'attaque japonaise de Pearl Harbour.

<sup>30</sup> Martial Valin (1898-1980). Vétéran de la guerre 1914-1918, Martial Valin est en mission au Brésil lors de la Bataille de France. Il rallie le général de Gaulle en juin 1940 et gagne l'Angleterre en mars 1941. Il se voit rapidement confier la tâche de former et diriger les Forces Aériennes Françaises Libres dont il devient le commandant en chef (juillet 1941). Il succède au lieutenant-colonel Pjeaud à la tête de l'état-major à Londres et forme dès novembre 1941 la première escadrille française opérationnelle au sein de la RAF : le 340 Squadron « Ile-de-France ».

<sup>31</sup> Au sud-est de la côte écossaise.

jours avec les copains, puis ensuite réveillonné chez Anfilogoff. Permission ni meilleure ni pire qu'une autre. Arrivé à Drem, nouveau départ pour Ayr, côte ouest de l'Écosse<sup>32</sup>.

Arrivée ici, temps abominable, logement pas fameux, et... ça ne vole pas. Taxis infects ; cet après-midi mon Spit voulait absolument faire des tonneaux à droite, après 40 min, fatigué, j'ai atterri !!!

Côté général : la guerre en Libye va bien, en Russie aussi, en Extrême-Orient, ça va mal, les Japs profitent de l'avantage de la surprise et cogent fort.

On verra la suite.

Je m'ennuie. J'ai envoyé un message à Nadette. Je donnerais cher pour avoir une nouvelle lettre. Hier soir, j'ai rêvé d'Elle. Ma petite Nadette, quand te reverrai-je ? Il y a bientôt 20 longs mois que je ne l'ai vue. Il me semble qu'il y a des siècles. Et cette vie abrutissante n'est pas faite pour me changer les idées, pour m'empêcher de penser.

Bonsoir ma chérie.

### 8 janvier 1942

Toujours la même vie monotone. Cette base distille un ennui épouvantable, et puis j'ai de plus en plus cette impression : les Anglais, charmants avec nous lorsque 2 ou 3 Français sont dans une escadrille anglaise ne font rien pour nous aider lorsque nous sommes en unité. La bande de jean-foutre qui est à l'état-major, ne fait rien non plus, au contraire et ne pense qu'à se remplir les poches et à faire la nouba. Tout cela est bien triste.

Roosevelt vient d'annoncer un programme fantastique d'armement ; si tout se passe comme prévu, ça va chauffer. Espérons-le. Mais je tremble pour ma petite Nadette ;

j'ai peur des réactions des Boches, s'ils sentent la fin. Ma chérie, que ne donnerais-je pas pour qu'Elle soit là avec moi, ou au moins en France non occupée. Hélas ! Ce n'est qu'un rêve, Elle est là-bas, prisonnière, je suis bien triste. Je prie pour Elle tous les soirs, oui, comme un gosse je prie avec ferveur tellement je crains pour Elle, mon petit, mon pauvre petit, comme je voudrais pouvoir la serrer dans mes bras et lui dire comme je l'aime, comme Elle est tout pour moi. Tout à l'heure, je vais me coucher en pensant à Elle. Je t'embrasse bien tendrement ma chérie.

### Samedi 10 janvier 1942

Je suis descendu pour la 1<sup>re</sup> fois à Ayr. Le patelin n'a pas l'air particulièrement gai, mais j'ai tellement envie de m'amuser que cela ne m'a guère embarrassé. J'avais rendez-vous avec Massart<sup>33</sup> et Coignard au *skating*<sup>34</sup> ; il y a une piste glacée et c'est très bien paraît-il, avec pas



" Toujours la même vie monotone. Cette base distille un ennui épouvantable "

.Ayr, le dispersal, groupe " Ile-de-France ", début janvier 1942. Derrière le tableau d'ordre du B Flight, on distingue un souvenir du 312 Squadron tchèque qui vient juste de quitter les lieux : un panneau représentant le château de Prague et célébrant Vánoce (Noël). Fayolle est debout, Taconnet (?) est assis, sur la droite.

Coll. Part. Famille Hauchemaille.

<sup>32</sup> Cette nouvelle affectation démoralise complètement les Français qui attendaient impatiemment d'être envoyés dans le sud de l'Angleterre et la zone des combats.

<sup>33</sup> Émile Olivier Massart (les deux prénoms sont usuels), 22 ans. Initialement affecté au 253 Squadron en 1941, il rejoint rapidement le 340 « Ile-de-France » qu'il ne quittera plus jusqu'en 1945. Il prend le commandement du 340 à partir de décembre 1944. Moins de deux mois avant la fin de la guerre, il est fait prisonnier après avoir été abattu lors d'une mission au-dessus de l'Allemagne.

<sup>34</sup> *Skating ring* : patinoire.

mal de jolies filles, mais je n'ai pas eu le courage de rester. J'ai un de ces cafards en ce moment, qui m'enlève même l'envie de me distraire un peu. Je suis mieux, seul dans ma chambre à écrire ou à ranger des photos qu'à m'amuser. J'en ai marre, marre de ce pays morose, de cette sale guerre qui me tient loin de tout ce qui m'est cher. Je ne me pardonnerai jamais de ne pas avoir amené Nadette à Laval, il était encore temps, Elle aurait pu me suivre. Avec quelle joie je me battrais, si Elle était là auprès de moi.

Avec cela calme complet, pas de vol. J'aurais pourtant besoin d'entraînement. La technique moderne du vol avec sa complication actuelle, avec les vitesses atteintes, demande un entraînement constant. Un de ces jours, je vais me trouver en pleine bagarre sans avoir mon Spit en main.

### **Lundi 19 janvier 1942**

J'ai un cafard qui ne s'améliore pas. Le temps est épouvantable et on ne peut plus déprimant. Il tombe de la neige glacée, les avions sont cloués au sol. Je m'abrutis dans un confinement morbide ; dès que je le puis, je me réfugie dans ma chambre, j'allume le feu et, j'écris ou je dors. Il ne faut pas que je continue ainsi ou je vais perdre tout ressort, toute volonté, il faut absolument que je surmonte cette crise et, cependant je n'ai goût à rien. Les camarades ont renoncé à m'inviter car je refuse à chaque fois ; je n'ai pas le cœur à m'amuser pendant que ma petite Nadette est si loin de moi. Et puis ce n'est guère facile ; je me suis fait inscrire à une caisse de l'*Air Ministry* qui me retient 6 livres par mois sur ma solde. C'est un bon placement car l'*AM.* ajoute 4 livres, ce qui fait que 10 £ par mois sont créditées, si je suis tué, ma chérie touchera cet argent en plus de l'indemnité à laquelle Elle aura droit. Je dois avoir déjà ainsi une quarantaine de livres. De toute façon, ça ne fera jamais une fortune, mais une bonne somme qu'Elle sera heureuse de recevoir et qui pourra l'aider. Mais cela grève terriblement mon budget et, quand j'ai payé mon mess, il ne me reste plus grand-chose. Mais ce sacrifice est pour moi une joie ; je partirai l'esprit plus tranquille si je sais que je laisse, sinon de quoi vivre, du moins de quoi attendre des jours meilleurs, à ma petite Nadette chérie.

Enfin, tout cela c'est l'Avenir, et nul ne sait ce qu'il réserve.

Je fais ce que je peux. Il est maintenant 9 heures du soir. Je vais prendre un bon bain, cela me fera du bien. Demain peut-être, je sortirai pour me changer les idées, il ne faut pas que je m'abrutisse, et ma petite Nadette, elle-même ne le voudrait pas.

Chérie je t'embrasse bien tendrement.

### **Jeudi 12 février 1942**

Je reprends mes notes pour consigner un événement heureux : le 7 dernier, j'ai reçu un message de ma petite Nadette chérie, Elle a pensé à mon anniversaire et m'a envoyé ce message le 23 novembre. Pauvre chérie, elle s'efforce de me convaincre qu'Elle est en « très bonne santé ». Comme je l'aime tous les jours de plus en plus, pour son courage, son cran, comme je voudrais la serrer dans mes bras et la chérir.

Marcel est mort, pauvre vieux, il a dû souffrir des privations<sup>35</sup>. Quel chagrin pour sa petite Josette<sup>36</sup>.

---

<sup>35</sup> Marcel Boulanger meurt de la tuberculose.

<sup>36</sup> Fille de Marcel Boulanger et de Rolande Eude.

Aujourd'hui, visite du Général<sup>37</sup>, nous avons formé en l'air une croix de Lorraine. J'avais, je crois, la place la plus difficile, le temps était mauvais, j'en ai « bavé » ; j'étais crispé sur les commandes pour maintenir mon Spit qui faisait de terribles bonds dans les remous<sup>38</sup>. Un camarade, le Sgt Debec, m'a heurté en l'air<sup>39</sup>. J'ai eu chaud, mais tout s'est bien passé et je me suis cramponné. Ouf !



Le général de Gaulle en visite à Ayr.  
12 février 1942.

### 31.3.42

Je reprends mes notes après une longue interruption. À vrai dire il n'y a eu rien de bien spécial ; j'ai été malade et très déprimé : rhume, bronchite, moral, tout a été assez mal, puis s'est tassé petit à petit, sauf mon rhume qui continue. Quel sale climat.

Enfin du nouveau est arrivé !!

Vol de nuit, ça a gazé et je suis « *night operational* » ! Si l'idiot qui m'avait fait radier en France me voyait voler sur Spitfire la nuit, il serait sans doute un peu étonné ! Puis réception d'avions neufs, je partage un beau Spit V à 2 canons et 4 mitrailleuses avec Taconnet<sup>40</sup>, un brave type, sous-officier.

Enfin, mercredi, nous partons vers le Sud. C'est maintenant que le vrai sport va commencer. J'espère que notre escadrille fera du bon travail.

Hélas ! Que ne puis-je faire partager mes espoirs, mes craintes, que ne puis-je avoir le réconfort de ma petite Nadette. Je donnerais cher pour faire un petit tour au-dessus de Rouen. Il me semble impossible que ma petite Nadette ne sente pas une présence dans le Spit qui survolera la ville.

### 10 avril 1942

Tangmere. Terrain de West Hampnet<sup>41</sup>.

1<sup>re</sup> sortie de l'Escadrille française. Hélas ! Je n'ai pu en faire partie. Un rhume qui dure depuis l'Écosse m'interdit le vol en altitude. Plein d'amertume, j'ai dû regarder partir les copains.

Le Sgt-chef Boudier<sup>42</sup>, un brave petit gars qui ne participait pas à la bagarre non plus, en avait les larmes aux yeux, comme un gosse privé de sortie.

<sup>37</sup> De Gaulle.

<sup>38</sup> Marc Hauchemaille exécute en marge du texte son 2<sup>e</sup> et dernier croquis. Il situe sa place dans la fameuse croix de Lorraine : il pilote l'avion situé au centre des cinq appareils formant la grande barre horizontale de la croix.

<sup>39</sup> André Debec, 21 ans, disparaît en mission quelques mois plus tard, le 30 juillet 1942. Élève de l'école 23, il s'était embarqué, comme Hauchemaille, à bord du TRÉBOULISTE.

<sup>40</sup> Raymond Taconnet, 23 ans. Après avoir rallié l'Angleterre et suivi une formation, il est l'un de ceux qui choisissent de suivre le lieutenant-colonel de Marmier au groupe mixte de combat n° 1. Après l'échec de Dakar, il rentre en Angleterre et reprend sa formation de pilote. Affecté au 232 *Squadron* puis à « Ile-de-France » dès la formation du groupe, il ne survit à Marc Hauchemaille qu'un peu plus de quatre mois. Il disparaît le 5 septembre 1942, comme trois autres Français du groupe (Dubourgel, Labouchère et Thibaud).

<sup>41</sup> Tangmere, dans le West Sussex, est avec son terrain de Westampnett l'une des bases les plus prestigieuses de la RAF.

<sup>42</sup> Michel Boudier, 22 ans. Michel Boudier est affecté au 340 *Squadron* « Ile-de-France » en formation. En janvier 1943, il rejoint la formation française « Alsace » (341 *Squadron*) pour prendre le commandement de l'une des deux escadrilles du groupe. Le 17 juillet 1944, il est abattu par erreur par un pilote américain. Blessé, Michel Boudier est fait prisonnier par les Allemands et ne peut échapper à la captivité, jusqu'à la fin de la guerre.

Quelle plus belle preuve de l'esprit magnifique qui anime ces petits gars.

Hélas ! Ça a chauffé et les Fritz ont réagi dur.

- Le *Wing Commander* Robinson<sup>43</sup>.
- Le Cdt de Scitivaux manquant<sup>44</sup>.
- Le Lt Choron<sup>45</sup> s'est jeté en parachute après avoir descendu un F 190<sup>46</sup>. On espère qu'il sera repêché<sup>47</sup>.

Dupérier et Debec se sont probablement partagés un Fritz.

Pauvre de Scitivaux qui s'était donné de mal pour « son » escadrille, qui en espérait tant. Pas de veine. Je l'ai entendu dire hier qu'il attendait sa fiancée qu'il venait de faire venir de France. Pauvre vieux, pauvre petite.

Mais enfin l'action, la vraie, est venue, et, nous avons des copains à venger.

Bonsoir Nadette chérie.

#### 11.4.42

Il y a bien peu d'espoir pour nos disparus. On espère qu'ils ont peut-être été repêchés par les Boches. Cela vaut encore mieux que la fin. D'après les renseignements reçus, l'affaire a été extrêmement dure. Plus de 300 avions de chasse se sont bagarrés. Dupérier s'est défendu comme un dieu et a ramené sa section saine et sauve. Ce matin, nous avons procédé à l'inventaire des affaires des disparus. Triste corvée. Enfin, la vie continue. Nous attendons la prochaine sortie, j'espère en être !!



*"Dupérier s'est défendu comme un dieu et a ramené sa section saine et sauve."*

#### 15.4.42

Je reviens de 48 h de perme. Petite visite à l'E.M., un joli panier de crabes ; c'est infect.

Ici heureusement, cela change.

Aujourd'hui 2 *sweeps*<sup>48</sup>. Ça gaze. Je n'ai pas pu y aller. Quel sale rhume. J'en ai marre. Demain matin je vais voir le toubib et j'espère être du prochain.

<sup>43</sup> Michael Robinson, vétéran de la Bataille d'Angleterre, était un pilote extrêmement estimé, ami personnel de Maurice Choron qu'il avait connu avant la guerre. Il était le commandant de la base de Tangmere depuis le début de l'année 1942. Au cours de cette sortie, Michael Robinson est porté définitivement disparu.

<sup>44</sup> Philippe de Scitivaux de Greische, 31 ans. Vétéran de la campagne de France (blessé le 10 mai) et premier commandant d'« Ile-de-France ». Bien que blessé, il est le seul survivant des *missings* de cette funeste journée. Il termine la guerre en captivité.

<sup>45</sup> Maurice Choron, 30 ans. Moniteur civil avant la guerre, il est l'un des Français les plus expérimentés à avoir rallié l'Angleterre en juin 1940. Très proche de Michael Robinson (ce dernier l'avait fait venir au *64 Squadron*), les deux amis se retrouvent à Tangmere : lorsque le *Wing Commander* Robinson prend le commandement de la base qui héberge les *41, 129* et *340 Squadrons*, il fait rapidement détacher Maurice Choron au *340 Squadron*.

<sup>46</sup> Focke-Wulf 190. Redoutable chasseur allemand à moteur en étoile, apparu sur le Front Ouest fin 1941. En 1942, le Fw 190 équipe presque exclusivement les deux *Jagdgeschwadern* (escadres de chasse) stationnées tout le long de la côte ouest.

<sup>47</sup> Maurice Choron serait mort de ses blessures après avoir réussi à se hisser dans son canot de sauvetage.

<sup>48</sup> Importante incursion d'une formation de chasseurs ou de chasseurs bombardiers en territoire hostile en vue d'attirer l'ennemi.

Dupérier est nommé en remplacement de Scitivaux. Le général Vallin qui nous a « honoré » de sa visite nous a annoncé la nouvelle. Il en a profité pour nous adresser un petit laïus digne d'un adjudant-chef en retraite et aimablement truffé de bourdes et de gaffes<sup>49</sup>. Passons.

### Jeudi 16 avril 1942

N° 1

Enfin ma 1<sup>re</sup> opération sur la France.

Ce matin j'ai fait un vol pour essayer le taxi à Bernard, puis je suis allé voir le toubib. Pendant ce temps, les copains sont allés sur Le Havre. J'étais furieux. Enfin, le toubib m'a donné son O.K.

J'ai fait un vol d'essai en altitude, c'est inouï ce que l'entraînement se perd vite. Je me sens tout « drôle » dans le taxi, mais pour rien au monde je n'aurais renoncé à ce *sweep*. Les oreilles se sont comportées gentiment, tant pis pour le rhume.

Enfin ce soir à 6 h, départ.

Je suis le n° 2<sup>50</sup> du cap. Dupérier, qui remplace de Scitivaux.

Nous avons survolé Boulogne-Calais. Quelle mêlée, collé à la queue de mon leader, j'avoue ne pas avoir vu grand-chose, malgré la hauteur (25 000 pieds), mais je suis heureux.

C'est du sport et quelle joie de combattre pour son pays alors que des politiciens immondes cherchent à le vendre. Quelle belle récompense d'avoir cru en la France, que ce premier vol. Je suis heureux d'avoir, enfin, combattu, d'avoir réalisé ce beau rêve. Je n'arrive pas à croire que c'était moi sur ce beau Spit.

Mon mécano a écrit Nadette sur le capot. Je te dédie ce premier vol ma chérie.



### Vendredi 17 avril 1942

N° 2

Ce matin *Fighter sweep* sur le Nord de la France – Marquise-Boulogne-Calais – R.A.S. Les Boches se sont défilés. D.C.A. peu nourrie mais précise.

N° 3

Ce soir accompagnement de 12 Boston pour le bombardement de la station électrique de Grand-Quevilly. Traversons la côte à Fécamp. Vu dans le lointain le canal de Tancarville. En fond de décor, les belles forêts du Roumois.

Le bombardement a été réussi. N'ai pu voir Rouen, étant juste au-dessus des Boston et trop occupé à « *weaver* »<sup>51</sup>.

Vu la boucle de la Seine dans laquelle se trouve Rouen.

J'ai été bien plus ému en franchissant la côte que lorsque nous sommes allés dans le Nord. Nous étions à 12-14 000 pieds c'est-à-dire 4 à 5 000 mètres. Un piqué à 300 *miles* et en quelques secondes j'aurais été sur

"Pomiès, mon mécano"

À gauche, le quartier-maître Pomiès. Il est aussi le mécanicien de François Labouchère.

<sup>49</sup> Il aurait notamment déploré la disparition de René Mouchotte, pourtant bien vivant et présent lors de ce mémorable discours !

<sup>50</sup> Ailier, chargé de la protection du leader.

<sup>51</sup> Piloter tout en maintenant une navigation serrée.

Rouen. As-tu pensé à moi chérie ? J'ai le cœur serré de penser que quelques secondes, quelques centaines de mètres, nous séparent plus que des milliers de kilomètres.

Je suis un peu fatigué ce soir. Volé 3 h 15 dont 1 h à plus de 6000 mètres. Bonsoir ma petite Nadette. Dieu te protège.

N° 4

#### Samedi 18.4.42

*Sweep* sur Dieppe. Temps mauvais, visibilité mauvaise. Volons entre 2 couches de nuages. Aperçu les falaises de Dieppe. Les Boches nous saluent de quelques salves. Nous volons en formation serrée, impeccable, au-dessus de la côte, ce qui est complètement idiot. Je me suis rendu compte de ma bêtise une fois revenu. Je promets de ne plus défier le sort aussi stupidement. Il y a suffisamment de chance de gagner comme cela.

Mon n° 2 m'apprend à l'atterro qu'un obus a pété tout près de moi, je me souviens maintenant avoir senti le remous.

Quand même, j'aurais bien voulu voir la gueule des artilleurs boches !!! À leur place, je serais devenu enragé de tirer sur des taxis qui ne se donnaient même pas la peine de manœuvrer pour échapper ! Cela me remémore un jour étant gosse, je tirais sur un moineau, 4 ou 5 fois, je l'ai raté et lui continuait à siffler imperturbablement. J'ai cru un moment à un sortilège !

#### Dimanche 19.4.42

R.A.S. Un petit *sweep* sans histoire, les Boches n'ont pas réagi. Je n'étais pas dans le coup. Demain, il y en aura un, j'espère y être.



S/Lt Nonoche  
Marc Hauchemaille était connu de tous sous le surnom amical de "Nonoche".



Le Spitfire Mk Vb de Marc Hauchemaille, groupe "Ile-de-France", avril 1942.  
Dessin d'Hubert Cance, 2004.

## Extraits du journal de Marc Hauchemaille

### IV. Annexe 2 : Le parcours de Marc Hauchemaille (extraits)

#### Vols opérationnels 79 Squadron « Madras Presidency »<sup>1</sup>

[...]

25 octobre 1941 « *Par suite de manque de pilotes, je passe section leader. Périlleux honneur.* »  
*Convoy patrol.* Patrouille double, *Red section*, en compagnie du *Flt Sgt Danielo* (Français).  
Marc Hauchemaille vole sur le Hurricane Z5127. Décollage 08 h 47, atterrissage 09 h 50.  
R.A.S.  
Il commande la *Section* pour la première fois.

25 octobre 1941

*Convoy patrol.* Patrouille double, *Red section*, en compagnie du *Flt Sgt Danielo*. Marc Hauchemaille, *Section Leader*, vole sur le Hurricane Z5306. Décollage 11 h 10, atterrissage 13 h 05. R.A.S.

30 octobre 1941

*Convoy patrol.* Patrouille double, *Red section*, en compagnie du *Sgt Hodgson*. Marc Hauchemaille, *Section Leader*, vole sur le Hurricane BD725. Décollage 13 h 10, atterrissage ? R.A.S.

2 novembre 1941 « *Ai-je noté l'arrivée des Sgt-chef Danielo et adjudant Nioloux, un ancien de la 23 ?* »

*Convoy patrol.* Patrouille double, *White section*, en compagnie du *Wrt Off Nioloux* (Français).  
Marc Hauchemaille, *Section Leader*, vole sur le Hurricane Z5306. Décollage 10 h 15, atterrissage 12 h 05. R.A.S.

4 novembre 1941

*Dusk sweep.* Patrouille double, *Yellow section*, en compagnie du *Sgt Gowing*. Marc Hauchemaille, *Section Leader*, vole sur le Hurricane BD725. Décollage 17 h 50, atterrissage 18 h 25.  
R.A.S.

4 novembre 1941

*Convoy patrol.* Patrouille double, *Blue section*, en compagnie du *Sgt Young*. Marc Hauchemaille, *Section Leader*, vole sur le Hurricane Z5223. Décollage 11 h 45, atterrissage 13 h 35.  
R.A.S.

6 novembre 1941 « *Je suis posté à l'escadrille française, tout le monde est désolé ici, moi aussi.* »

*Convoy patrol.* Patrouille double, *Red section*, en compagnie du *Sgt Gowing*. Marc Hauchemaille, *Section Leader*, vole sur le Hurricane Z5309. Décollage 11 h 11, atterrissage 12 h 17.  
R.A.S. Dernier vol opérationnel avec le 79 Squadron.

---

<sup>1</sup> Form 541, Operational Record Book (ORB), AIR 27/664, September-november 1941, Public Record Office (PRO), Kew.

**Vols opérationnels**  
**340 Squadron « Ile-de-France »<sup>2</sup>**

Jeudi 16 avril 1942 « *Enfin ma 1<sup>re</sup> opération sur la France.* »

*Rodeo* (nom de code pour une incursion de la chasse seule en territoire ennemi). Secteur Gravelines. Pas de contact avec la *Luftwaffe*. Marc Hauchemaille pilote pour la première fois en mission l'avion sur lequel il disparaîtra, le Spitfire codé GW-M, *serial* BL 786<sup>3</sup>. Le départ a lieu à 17 h 40.

Vendredi 17 avril 1942 « *Ce matin Fighter sweep sur le Nord de la France.* »

*Circus 128* (opération offensive comprenant des bombardiers escortés d'une importante formation de chasseurs, et visant à amener la chasse ennemie à livrer combat). Escorte de huit Hurribombers attaquant l'usine de munitions de Marquise. Marc Hauchemaille pilote le Spitfire codé GW-M, *serial* BL 786.

Vendredi 17 avril 1942 « *Ce soir accompagnement de 12 Boston pour le bombardement de la station électrique de Grand-Quevilly.* »

*Circus 130*. Escorte de douze Boston (bombardiers moyens) sur l'usine électrique de Grand-Quevilly, près de Rouen (Seine-Maritime). Marc Hauchemaille pilote le Spitfire codé GW-M, *serial* BL 786. Départ 15 h 10, retour 17 h 00. La Texaco, usine pour laquelle travaillait Hauchemaille, est située à proximité immédiate de l'objectif. S'il avait pu observer le bombardement, il aurait sûrement éprouvé un certain malaise : comme souvent, la dispersion fut assez importante.

Samedi 18 avril 1942 « *Sweep sur Dieppe.* »

*Low Ramrod 24* (*Ramrod* : idem *Circus*, mais avec l'intention précise de détruire un objectif prédéfini). Escorte de Hurribombers sur Serqueux, attaque d'un train blindé. Marc Hauchemaille pilote le Spitfire codé GW-M, *serial* BL 786.

[...]

---

<sup>2</sup> Form 541, *Operational Record Book (ORB)*, AIR 27/1737, avril 1942, *Public Record Office (PRO)*, Kew.

<sup>3</sup> Contrat n° B19713/39, commande pour 1 000 Spitfire Mk III enregistrée le 24 octobre 1940. Les avions sont en réalité construits comme des Mk Vb, équipés de Merlin 45, entre novembre 1941 et mai 1942. Le BL786 fut assemblé et délivré à la 33 *Maintenance Unit* le 8 février 1942 pour être accepté par la RAF. L'appareil est assigné au 340 (*French*) *Squadron* le 18 mars 1942.