

René Mouchotte et les "carnets"

par Georges-Didier Rohrbacher

A l'occasion du soixantième anniversaire de l'année 1940, année certes funeste de la défaite, mais aussi année de la naissance des Forces Aériennes de la France Libre, porteuses d'espoir et de détermination, le Service Historique

de l'Armée de l'Air publie les "carnets" de René Mouchotte, édition complète, contrairement à celle de 1949 qui, dans un souci de ne pas raviver des plaies encore fraîches, occultait nombre de passages désormais accessibles.

À propos des carnets.

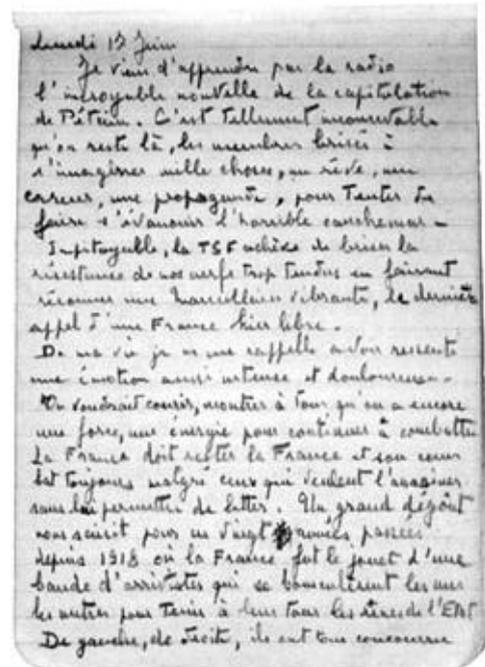
17 juin 1940: dans un climat de défaite et de confusion, René Mouchotte entendait à la radio la célèbre phrase: « *C'est le cœur serré que je vous dis aujourd'hui qu'il faut cesser le combat...* ».

C'est ce même jour qu'il entamait la rédaction de ses "carnets" qui commencent par cette phrase: « *Je viens d'apprendre par la radio l'incroyable nouvelle de la capitulation de Pétain.* » Ces simples mots, préludes à la désobéissance, nous signifient d'emblée que René Mouchotte ne se résignera pas à l'idée de la défaite.

A dater de ce 17 juin, René Mouchotte noircira régulièrement ses carnets, de façon très régulière au début, puis de façon de plus en plus espacée à mesure que les combats emploieront toute son énergie. Ces feuillets, il les illustra de photos, d'illustrations et de coupures de presse qu'il collait en regard de son texte.

Les carnets de René Mouchotte, à l'instar du livre "Le Grand Cirque", de Pierre Clostermann, ont sans doute éveillé bon nombre de vocations de pilotes de chasse. L'édition de 1949 passait sous silence bon nombre d'épisodes, de même que certains passages avaient été édulcorés. Sans doute peut-on s'interroger, avec le général Silvestre de Sacy: « *...Mais était-il opportun en 1949 de raviver des plaies encore très vives, au risque de déclencher des passions, alors que le souci de la classe politique était de tout faire pour remettre la France à flot avec le concours de tous ?* ». Reprennent vie dans cette édition des jugements d'une grande sévérité que René Mouchotte avait portés sur la classe politique, mais également les pensées qu'il avait pour sa mère, ainsi que bien des anecdotes savoureuses et un tantinet frivoles.

En tout état de cause, c'est désormais la version intégrale des carnets de René Mouchotte que nous propose le Service Historique de l'Armée de l'Air. Cette édition se veut la transcription la plus complète et fidèle possible, en respectant strictement la chronologie, des huit carnets rédigés par René Mouchotte entre le 17 juin 1940 et la veille de sa mort.



Le premier feuillet des carnets de René Mouchotte. D.R.

Les carnets de René Mouchotte

17 juin 1940

"Je viens d'apprendre par la radio l'incroyable nouvelle de la capitulation de Pétain. C'est tellement inconcevable qu'on reste là, les membres brisés à s'imaginer mille choses, un rêve, une erreur, une propagande, pour tenter de faire s'évanouir l'horrible cauchemar. Impitoyable, la T.S.F. achève de briser la résistance de nos nerfs trop tendus en faisant résonner une Marseillaise vibrante, le dernier appel d'une France hier libre..."



Par ces lignes débutent les célèbres "carnets" de René Mouchotte. De ce jour noir du 17 juin 1940 à la date du 27 août 1943, date de sa disparition, René Mouchotte noircira régulièrement ses carnets devenus célèbres, dans lesquels se mêlent récits militaires, instants chargés d'émotion et anecdotes. Nous remercions le Service Historique de l'Armée de l'Air de nous avoir permis de reproduire quelques extraits de cette nouvelle édition des carnets de René Mouchotte.

21 août 1940 (fragment)

"(...) Je viens de faire un exercice de combat contre un autre *Hurricane*. Il était piloté par un Tchèque ayant eu déjà six victoires en France. Pour mon premier combat, je suis servi ! Le jeu consiste à avoir le plus souvent et le plus longtemps possible l'avion adverse dans son collimateur, c'est-à-dire sur son propre axe de tir. On part dos à dos comme pour un duel et chacun doit rivaliser de souplesse et de ruse pour éviter et vaincre l'autre. On se met inconsciemment dans les positions les plus invraisemblables et si l'on ne parvient pas à suivre son adversaire, on a alors une énorme difficulté à le semer. Il restera collé dans votre queue. On tente alors un virage serré. Il est toujours derrière. Votre propre avion n'en peut plus, on lui en demande trop. Ne pouvant pas virer plus court, il décroche et pique. Hélas, l'autre est toujours derrière ! ... Ce fut assez décevant pour moi ce combat. Je ne me vois pas très bien en prise avec un boche. Pour deux ou trois fois que je l'ai tué, il m'a bien eu une douzaine de fois ! Mais j'espère apprendre vite ce métier !

Cet après-midi et pour la première fois de ma vie, je suis monté à trente mille pieds (environ dix mille mètres). Il faisait un froid de loup là-haut et à mesure que je montais mes mains et mes pieds s'engourdisaient. Le plus curieux est que j'éprouvais une énorme fatigue à parler. Rien que pour donner mon indicatif et lancer la courte phrase usuelle, je me sentais épuisé.

En juin 1940, quelque part sur un terrain du sud de la France ou d'Afrique du Nord, les hélices des Caudron *Goéland* ont été démontées et posées sur le sol, mesure "définitive" pour empêcher toute tentative d'évasion vers l'alliée d'hier, la Grande-Bretagne. Le *Goéland* avec lequel René Mouchotte et ses camarades partirent d'Oran, le 30 juin 1940, avait été "panné" par le blocage du mécanisme de changement de pas des hélices; une mesure difficilement détectable dans les conditions de leur évasion et qui aurait pu avoir des conséquences tragiques. *Collection S.H.A.A.*



"Gibraltar, après l'évasion!"
Collection S.H.A.A.

Je n'ai pas le moins du monde été incommodé par l'oxygène, mais après vingt minutes passées à ce plafond, j'étais bien heureux de descendre. Le soir à peine allongé dans mon lit, je m'enfonçais dans un sommeil profond. Je ne sais si c'est la crise morale que je traverse qui en est la cause, mais je m'attendris sur tout ce qui concerne la France. Rares sont les nuits où je ne rêve pas. Le fait d'apercevoir hier de là-haut les côtes de France m'a plongé dans un abîme d'amères réflexions...

Deux tués ce matin encore à notre école! En faisant un exercice de combat, ils se sont télescopés ! Pauvres garçons dont le courage aura été inutile! Mourir devant l'ennemi n'est-ce pas partir avec la satisfaction d'un travail accompli... Mais ainsi, c'est trop triste !"

6 mars 1941

"Lorsque Hone s'est écrasé au sol le 26 février dernier, il est sorti indemne des débris de son avion. Le choc l'a tellement égaré qu'il est resté fou de longues heures ! Sortant de ce qui restait du *Hurricane*, il a brusquement sorti son revolver et a tiré dans toutes les directions. Il a fallu que des soldats le maîtrisent et l'emmènent. Encore heureux a-t-il été que, le prenant pour un Allemand, on ne l'ait pas abattu!

Encore un Français condamné par Vichy, pour avoir essayé sa chance vers de Gaulle. Malheureusement, c'est le poteau d'exécution qui attend celui-là." (*voir en regard la traduction de la coupure de presse britannique . NDLE*)

30 juillet 1942

"Deux "Sweeps" aujourd'hui ! Les deux assez loin en France : Saint-Omer. Le premier s'est effectué sans incidents. Le second paraissait assez dangereux puisqu'il ne devait pas dépasser 5 000 pieds et ne comportait aucune protection en altitude. Dupérier n'étant pas là, je "leadais" le Squadron. L'inévitable est arrivé. Une fois bien enfoncés en territoire français nous avons été attaqués par une importante force ennemie. Plus de quarante Fw 190 sont tombés du soleil par derrière sur le Squadron de gauche, qui a perdu cinq avions. Ils se sont ensuite rabattus sur moi et il s'en est suivi un combat général à 1 200 mètres de haut à peine. Malgré que je me sois démené comme un fou, je n'ai pas été fichu d'en prendre un dans mon collimateur.

Mort d'un Français Libre
Radio Rome a rapporté la nuit dernière que la cour martiale de Toulon a condamné à mort un Français nommé Lucien Dechard, capturé alors qu'il tentait de rejoindre les Forces Françaises Libres du général de Gaulle.

Coupage de presse britannique. Traduction S.H.A.A. En regard de son écriture, René Mouchotte avait collé un certain nombre de documents (photographies, coupures de presse françaises ou britanniques).



"9 juin 1943. Quel bel appareil ce Focke-Wulf, vu de près, et surtout de dos, ne pouvais-je m'empêcher de penser!"

Ce Fw 190 A de la Jagdgeschwader 26, également basé sur les côtes de la Manche, est vu ici lors d'un passage au Bourget. Jusqu'à l'arrivée du *Spitfire* IX, ce magnifique et redoutable chasseur surclasse aisément ses opposants britanniques et leur cause de lourdes pertes.
Collection Jean-Yves Lorant

Cette masse tournoyante d'avions m'hallucinait un peu. J'ai également eu, peut-être, le tort de trop regarder dans ma queue pour songer à nous protéger des attaques en traître, mais la lutte étant par trop inégale, il était préférable de chercher à sauver sa peau que de risquer une hécatombe pour satisfaire un désir offensif. Quoi qu'il en soit, nous avons enfin réussi à nous dégager de cette infernale tourmente et à regagner la mer en sautant les arbres. Deux ont manqué à l'appel le soir, le sous-lieutenant Lambert et l'adjudant Debec.

Mais je garderai longtemps devant les yeux ce souvenir d'avions éclatant en flammes, d'autres s'écrasant au sol, formant une énorme boule de feu. Je verrai toujours ce parachutiste sautant de son avion qui tombait comme une torche et dont le parachute s'est soudainement consumé sous la morsure d'une ridicule petite flamme, qui m'était invisible lorsque le pilote a sauté !"

9 juin 1943 (fragment)

"(...) Le 27 juillet, nous avons un succès qui dépasse tous ceux du Fighter Command depuis la bataille de Dieppe. Je "leadais" la Wing dans les environs de Lisieux lorsque la radio m'annonce une soixantaine de Boches. Je manœuvre dans le soleil et gagne de l'altitude quand, sans avertissement, nous nous trouvons engagés dans un gigantesque combat. Pour la première fois, l'ennemi semble accepter de se battre. *Spitfire* et Fw 190 tournoyaient. Dans le désordre qui s'ensuivit, je réussissais tout de même à glisser quelques ordres mais peu après, chaque section se trouvant séparée ne put agir qu'indépendamment.



La dernière photographie de René Mouchotte, juste avant le décollage pour sa dernière mission, le 27 août 1943.

Photo Pierre Clostermann

Quel bel appareil ce Focke-Wulf, vu de près, et surtout de dos, ne pouvais-je m'empêcher de penser! Trop occupé à manœuvrer pour secourir une de mes sections, je ne pus que lancer une brève rafale à l'un d'eux. L'ai-je descendu ? Je l'ignore. Dans le doute, je préfère ne rien réclamer. Quelqu'un derrière moi a bien vu un Fw descendre en vrille avec une grosse fumée noire, mais s'agissait-il bien de celui-là ? Mon horreur de passer pour un fumiste me fit garder le silence à l'atterrissage. Mais quelle joie d'apprendre que nous en avions abattu cinq, sans que personne, de chez nous, n'ait été touché !

Un autre Squadron de la Wing en a quatre, ce qui fait un total de neuf et peut être plus, sans aucune perte ! Succès énorme qui va grandir davantage notre "Alsace".

Je reçois des télégrammes de félicitations, dont un de Churchill ainsi rédigé : *"Please, convey my warmest congratulations to 485 and 341 Squadron at Biggin Hill on yesterday achievement. Nine for nought is an excellent score! "* (*"Veuillez transmettre mes plus chaudes félicitations aux Squadrons 485 et 341 pour leur performance d'hier. Neuf à zéro est un score excellent!"*)

Et les "Sweeps" continuent à une cadence terrible. J'en suis à un record de 140 ! J'en ressens une fatigue impitoyable. J'ai beau me coucher à 21 heures 30 chaque soir sans mes nerfs s'user, mon humeur se détériorer. Le plus mince effort m'esouffle, j'ai un besoin hurlant de repos, ne serait-ce que 48 heures. Je n'ai pas pris huit jours de permission depuis plus de deux ans, toujours en alerte à voler ou bloqué au bureau par quelque travail administratif. D'ailleurs, où aller ?

Ces jours-ci, j'ai bien essayé de m'arrêter, envisageant avec effroi la dure période de combats qui menaçait de plus en plus impérieusement notre quiétude. Il me faudra toutes mes forces et toute ma santé. J'ai donc enrayé toute activité offensive, ne me bornant qu'à aller au bureau. Mais ce relâchement de trois jours m'a amolli les nerfs et la volonté. Je suis toujours aussi éreinté. Demain matin, je repars !"

René Mouchotte: biographie

Première partie: de 1935 à l'automne 1940

- Les débuts dans l'armée de l'air

René Mouchotte est âgé de 21 ans lorsqu'il est appelé au service armé, en octobre 1935.

Il rejoint la base aérienne d'Istres en tant qu'élève du personnel navigant (mitrailleur). Il y est successivement promu caporal (avril 1936), caporal-chef (mars 1937) et sergent (avril 1937) mais aussi et surtout, y obtient son brevet militaire de pilote d'avion (n°25567) en février 1937.

En octobre 1937, il est renvoyé dans ses foyers et affecté dans la disponibilité, toujours à la base aérienne d'Istres.

En janvier 1939, il est muté dans les réserves du bataillon de l'air de Dugny et, en mars de la même année, passe au Groupe d'instruction des réserves aériennes de Villacoublay.



Le caporal-chef René Mouchotte, chef de chambre à l'école de pilotage d'Istres, en mars 1937. Libéré en 1937, il est versé dans les réserves. Le premier septembre 1939, à l'approche de la guerre, il est rappelé aux armées par la mobilisation générale.
Document S.H.A.A.

- L'arrivée de la guerre.

Avec la mobilisation générale, René Mouchotte est rappelé aux armées en septembre 1939 et dirigé vers le Centre d'instruction à la chasse de Chartres pour cinq mois, pour un stage d'élève instructeur. En mars 1940, il rejoint l'école de chasse d'Avord, cette fois comme instructeur puis, fin mai 1940, est mis à la disposition de la 5e Région aérienne, en Afrique du Nord, sans plus de précision :

"Je reçois avec Guérin l'ordre de rejoindre l'Algérie. Arrivés à Marseille, nous apprenons que nous sommes dirigés sur Alger. Cela nous condamne à être moniteurs sur bimoteurs. Fini l'espoir de partir au front comme chasseur."

René Mouchotte et son inséparable camarade, Charles Guérin, " choisissent " alors leur affectation:

"Après réflexion, notre parti est vite pris. Il faut jouer le grand jeu. Après tout, nous sommes en guerre. Quel beau jour! Ainsi, nous ne serons plus moniteurs. Reste à connaître l'accueil que nous réserve Oran, qui ne nous attend pas. Pour une fois, la carence de l'administration française nous sert. Non seulement Oran nous admet comme élèves chasseurs alors que nous tombons du ciel, mais Alger ne nous réclame pas !

Nous savons qu'il existe à Oran le seul Centre d'instruction à la Chasse d'Afrique du Nord. C'est le tremplin des chasseurs : c'est là qu'inévitablement nous devons passer pour voir notre rêve se réaliser. Sans beaucoup maquiller nos ordres de mission et après maintes affirmations verbales (nous pouvions parler au nom de notre colonel, Avord n'existait plus !), le commandant de la place de Marseille nous fait nous embarquer sur Oran ! "



"Oran"
Document S.H.A.A.

Arrivé le 25 mai à Oran, René Mouchotte ne peut cependant pas gagner une unité combattante en métropole, malgré son vif désir de se battre :

"Je n'ai pas encore combattu. Non par manque de capacités, j'ai suffisamment d'heures de vol: d'autres qui en avaient quatre fois moins se bagarrent depuis septembre. Ni par esprit de " planqué ". J'ai fait trois demandes pour partir, qui ont eu pour résultat de m'envoyer après cinq mois de guerre à l'École Supérieure de Moniteurs. J'ai fait l'instructeur pendant trois mois. Rien à faire pour sortir de cet engrenage. J'en ai cependant retiré un bien: mes élèves m'ont appris à piloter."

L'Armistice le surprend à Oran et, très vite, les espoirs d'une résistance depuis l'Afrique du Nord s'effondrant, il décide de continuer le combat avec l'allié d'hier, la Grande-Bretagne :

" Je veux partir en Angleterre ; si mon pays n'a pas voulu de moi comme combattant, je combattrai pour lui, malgré lui, sans lui !

Cette idée de partir me poursuit comme une obsession; je fais mille projets. J'agis en pleine conscience."

Évasion vers Gibraltar **Premiers combats dans la Royal Air Force**

Le 30 juin 1940, il s'empare, avec Charles Guérin et Henry Lafont (ainsi que les sous-lieutenants de l'armée de Terre Heldt et Sauret, et le sergent-chef mitrailleur Duval) d'un bimoteur Caudron " Goéland ", pour gagner Gibraltar :

" Je ne peux m'empêcher de retracer dans mon esprit les événements aussi rapides que tragiques, qui en quelques jours, en se développant, ont bouleversé et anéanti des milliers d'existences. Ce que je tente de faire, ce matin, combien d'hommes raisonnables ne tentent-ils ou ne rêvent-ils pas de tenter la même aventure de leur côté ? Et même en raisonnant par l'inverse, car j'en suis toujours à bâtir des hypothèses sur une autre conduite que j'aurais pu tenir, dans le cas où je serais resté, aurais-je pu subir les incessantes vexations, obéir quotidiennement aux ordres des Boches, donnés dans un but d'humiliation, voir la honte et la lâcheté d'un gouvernement qui continuera à afficher sa morgue, sentir enfin la France s'enliser peu à peu dans la ruine, sous la poussée nazie, assister à tout cela sans essayer de réagir ? Je n'aurais pas pu ! Le camp de concentration m'attendait ! "



Charles Guérin et René Mouchotte, aux commandes du *Goéland*. Henry Lafont, l'auteur de cette photographie, se tenait juste derrière eux.

S.H.A.A.

Après un décollage désespéré, au petit jour (le mécanisme de changement du pas des hélices avait été "panné" pour empêcher toute tentative de décollage non autorisé), les évadés arrivent à Gibraltar, où l'accueil des Britanniques est excellent.

Le 13 juillet, René Mouchotte, Charles Guérin et Henri Lafont débarquent dans le port de Liverpool et assistent au défilé du 14 Juillet, à Londres, présidé par le Général de Gaulle. Ce même 14 Juillet, ils s'engagent dans les Forces Aériennes Françaises Libres.



Une photographie peut-être prise à bord du "Président Houduce", à destination de l'Angleterre, et qui en dit long sur la détermination des évadés: assis à côté de René Mouchotte, Charles Guérin introduit des cartouches dans le chargeur d'un pistolet.

D.R Légende SHAA

Avant d'être affectés dans les Squadrons de la Royal Air Force, les Britanniques font passer les pilotes français par plusieurs unités, pour vérifier leur niveau réel de pilotage et les familiariser avec le matériel et les procédures britanniques : camp de regroupement de Saint-Athan, Operational Training Unit, School of Army Cooperation.

Le 9 septembre, René Mouchotte, Henri Lafont et Henri Bouquillard sont affectés au Squadron 245, à Aldergrove, mais n'y restent que quelques jours et rejoignent le Squadron 615, à Prestwick. Le parrain de cette unité n'est autre que le Premier Ministre Winston Churchill lui-même (d'où son surnom de "Churchill Squadron"), qui arbore souvent son uniforme d'Honorary Air Commodore de la R.A.F. Le 1er octobre 1940, René Mouchotte est nommé adjudant (sans passer par le grade de sergent-chef) et, sept jours plus tard, le Squadron 615 rejoint la banlieue de Londres, à Northolt :

" Nous partons enfin pour Londres et avec toute l'escadrille. Dans quelques jours, j'aurai peut-être eu mon duel ! Je vais enfin pouvoir tenter de venger ma mère de toutes les misères dont elle est victime. Je me sens par moment des instincts sanguinaires qui m'étonnent. Je mourrais satisfait si j'avais auparavant fait un travail susceptible d'avoir un peu soulagé cette soif de vengeance. Chaque fois que ma pensée s'échappe vers la France, et Dieu sait combien de fois par jour je suis hanté par ces souvenirs, chaque fois j'éprouve un poids sur le cœur, comme une souffrance physique. Aurais-je fait tous ces sacrifices inutilement. Je ne crois pas et j'ai foi en mon étoile. Je suis sûr de revoir la France, de retrouver tout ce que j'aime. Quand ? "



Affectés en septembre 1940 dans les Squadrons de chasse de la R.A.F., les pilotes Free French combattirent tout d'abord sur le Hawker Hurricane, un avion solide et maniable, mais déjà dépassé en performances par le Messerschmitt Bf 109. Plusieurs d'entre eux perdirent la vie sur ce chasseur, utilisé à partir de 1941 dans des missions offensives, jusqu'à l'arrivée massive d'avions plus modernes tels que le fameux Spitfire. Les unités de Hurricane (ici un Mk II B du Squadron 402) étaient, en particulier, réputées pour être des "unités suicide".

Collection S.H.A.A.

Les douze pilotes français, qui participent alors à la fin de la Bataille d'Angleterre, volent sur Hawker Hurricane, un avion solide et maniable, mais dépassé en performances par le Messerschmitt 109 allemand. René Mouchotte effectue sa première mission le 11 octobre et rencontre l'ennemi pour la première fois le 16 octobre :

" J'ai eu hier mon premier engagement avec des Messerschmitt. Cela a duré l'espace d'un instant. J'avoue que je n'ai pas vu grand chose, les Allemands étant bien au-dessus de nous ! "

Seconde partie: de l'automne 1940 à l'hiver 1941

Responsabilités dans la RAF **Premiers compagnons disparus**

Le 15 décembre 1940, le Squadron 615 rejoint Kenley, au sud de Londres et quelques jours plus tard, René Mouchotte a la joie d'y voir arriver Charles Guérin. Ce même mois, il se porte volontaire pour des missions de harcèlement au-dessus de la France mais, malgré son insistance, l'état-major britannique ne veut pas laisser les pilotes français survoler le continent pour le moment :

" Je suis dégoûté d'avoir tant sacrifié et de me sentir si inutile, après cet effort ! Je vais faire une demande pour partir au Canada comme moniteur ! "

Noël 1940 se passe dans l'inquiétude pour sa mère, seule en France, mais toujours avec la même détermination : *"24 décembre 1940 : Si, par hypothèse, le mouvement du Général de Gaulle n'existait pas, dans quel état d'abatement et de honte se trouveraient les Français ? Quel beau travail, autant pratique que moral, les Français libres ont-ils déjà accompli de leur terre d'exil. La vie est loin d'être gaie parfois, mais il semble que l'avenir est illuminé par l'accomplissement d'un idéal : la libération de la France."*



Henry Lafont, l'un des compagnons de l'évasion du 30 juin 1940, abat le 26 février 1941 un Messerschmitt 109, au-dessus de la Manche. Le 4 mars 1941, alors qu'il avait été distingué par les Britanniques pour sa pondération et ses qualités de pilote, René Mouchotte se voit confier le commandement d'un des deux Flights (l'équivalent d'une escadrille française) de l'unité, en remplacement du titulaire du poste, malade. Le premier pilote F.A.F.L. disparaît au combat le 10 mars 1941 : Henri Bouquillard, le plus âgé de tous mais aussi volontaire de tous les combats, était très aimé et cette perte cause une émotion profonde chez tous ses frères d'arme. Henry Lafont venge un peu la mort de son aîné en abattant, ce même jour, un second Messerschmitt 109, au-dessus de la Manche.

René Mouchotte, équipé de sa "Mae West", le gilet de sauvetage gonflable appelé ainsi pour la poitrine avantageuse qu'il confère, à l'instar de l'actrice américaine du même nom.

*Document DR
Légende SHAA*

Nommé officier - première victoire aérienne **Attaques antinavires.**

Le 16 mars 1941, René Mouchotte est nommé sous-lieutenant. À la déception de tous, le 17 avril, le Squadron 615 est envoyé au repos à Valley, à l'extrême nord-ouest du Pays de Galles, loin des combats principaux. Le matériel est fatigué, les pannes suspectes peuvent devenir tragiques lors des missions de protection de convois, à basse altitude:

"Le travail monotone est dépourvu de tout intérêt du fait de l'absence quasi totale de Boches. N'étant pas venu en Angleterre pour être le chef de patrouille de jeunes à l'entraînement, ne trouvant plus au 615 l'ambiance, l'émulation et l'activité propres à la poursuite de mon but, la zone d'opérations dans laquelle je me trouve pouvant aisément être protégée sans mes humbles services, je décide de poser dès demain ma démission au Squadron Leader, et de faire une demande pour réintégrer dans ce que j'appelle une unité combattante."



Un "Hurricat" catapulté depuis le pont d'un cargo. Les missions effectuées à bord de ces appareils étaient particulièrement périlleuses et coûteuses en hommes.

*Imperial War Museum
(Ce document ne figure pas dans les carnets de René Mouchotte. NDLR)*

Le 10 mai, Charles Guérin est victime d'une fuite de glycol et doit poser son avion en mer. Il coule immédiatement et disparaît à jamais; René Mouchotte rentre seul, désespéré, il vient de perdre son meilleur ami et reste seul Français dans l'unité, avec Henry Lafont et Yves Brière. Le lendemain, il se porte volontaire pour les "Hurricat", des chasseurs "Hurricane" catapultés en plein océan Atlantique depuis des navires marchands, pour la protection des convois vitaux en provenance des États-Unis. Mission éminemment dangereuse car une fois l'avion catapulté, la seule possibilité pour le pilote consiste à amerrir le plus près possible du convoi marchand et être sorti rapidement des eaux glacées, où l'espérance de vie était très courte. Son volontariat n'est pas retenu. Le 13 mai 1941, Yves Brière disparaît à son tour en mer, dans les mêmes conditions que Charles Guérin :

" Je reste seul avec Lafont. À qui le tour ? J'aime mieux ne plus penser, tellement cela me fait mal. Je veux désormais vivre comme une bête. À quoi bon tourner comme un fou autour de cette idée de malchance qui s'acharne après nous ? J'évite de m'apitoyer sur mon sort, rien de tel pour diminuer le courage. J'ai fait mon boulot jusqu'à présent. Je saurai le continuer ! Rien ne sert d'épiloguer ni de larmoyer. J'ai reçu un télégramme du Colonel Valin, essayant de me redonner du courage. S'il croit que je l'ai perdu, il se trompe car jamais autant qu'aujourd'hui, je n'ai autant serré les dents de désespoir de ne pouvoir me battre pour venger mes pauvres disparus. S'il savait à quel point je suis prêt à me lancer, désespérément, volontaire dans n'importe quelle aventure nécessitant une ardeur combattive. J'aurais tellement honte de rentrer en France les mains vides ! N'aurait-on pas le droit de me traiter d'aventurier et comment me justifier ? J'ai un religieux devoir à remplir, en vengeant la mort de mes frères d'arme qui n'ont pas eu la chance, avant de mourir, de satisfaire leur ambition qui était de servir. " 21 août 1941 : " Je viens de recevoir un télégramme du Colonel Pijeaud, de l'état-major. Il m'envoie la confirmation du Général de Gaulle au sujet de ma nomination au grade de lieutenant. Bonne nouvelle pour le jour de mon anniversaire."



Le Premier ministre britannique Winston Churchill et le général de Gaulle, chef des Français Libres. En septembre 1941, René Mouchotte n'hésite pas à envoyer une lettre à Churchill, où il se plaint de voir le Squadron 615 éloigné de la zone principale des combats. (Churchill était *Honorary Air Commodore* de la R.A.F., mais aussi le parrain du squadron 615 "County of Surrey").
Collection S.H.A.A.

Nommé commandant par intérim d'un des deux Flights de son unité, il abat le 26 août son premier avion ennemi, un bombardier bimoteur Junkers 88, qui se pose en Irlande, où son équipage est interné :

" Je n'ai pas fait de seconde attaque et je n'ai même pas la satisfaction d'avoir une balle ennemie ayant fait un joli petit trou dans mon fuselage ou mes ailes. Enfin, le travail a été achevé, c'est l'essentiel. Le Squadron Leader m'avoue qu'il est enchanté car il m'estime beaucoup.

Il dit qu'il est très rare qu'un pilote "descende" le premier Boche qu'il tire et que dans sa carrière, je suis le premier exemple."

Le 2 septembre 1941, il rédige avec un camarade britannique une lettre au parrain du Squadron 615, Winston Churchill, lui demandant d'intervenir pour faire réaffecter le 615 dans une zone de combats. Sa lettre est-elle déterminante ? Le 10 septembre, le squadron fait mouvement vers Manston, d'où il va mener des attaques antinavires sur les côtes de France, de Belgique et de Hollande, toujours sur Hurricane. Missions dangereuses, au ras de l'eau, dans la " crasse " et avec l'opposition de la redoutable Flak. Avec trois autres pilotes français, il projette de survoler les Champs-Élysées et l'Arc de Triomphe, pour le 11 Novembre suivant : tandis que trois avions utiliseraient des fumigènes aux couleurs nationales, le quatrième larguerait des petits drapeaux. Le 30 octobre 1941, le Général de Gaulle rend visite à l'unité :

" Pour la première fois, j'ai approché notre chef, le grand responsable de la France Libre, celui vers lequel vont les espoirs de tous les vrais Français du monde entier. "

Troisième partie: de l'hiver 1941 à août 1943.

Le Groupe de chasse " Ile-de-France "

Le 20 octobre 1941, Le groupe de chasse "Ile-de-France" (Squadron 340 de la RAF) est formé à Turnhouse, sur Spitfire Mk V. René Mouchotte le rejoint le 10 novembre et prend le commandement d'un Flight en février 1942. Ce même mois, le Général de Gaulle inspecte l'unité et René Mouchotte fait partie des pilotes qui prennent l'air pour faire la démonstration d'une Croix de Lorraine, dans le ciel. Les actualités britanniques filment l'événement.



Nommé capitaine en mars 1942, il commande l'unité par intérim pendant une semaine.

Le 14 Juillet 1942, le Général de Gaulle lui remet la croix de guerre, près de Buckingham Palace.

Escortes de bombardiers, missions de "balayage" (Sweeps) se succèdent, alors que le nouveau Focke-Wulf 190 allemand se montre particulièrement dangereux et fatal pour plusieurs pilotes français. L'unité fait mouvement sur Hornchurch le 29 juillet.

Le 19 août 1942, René Mouchotte participe à l'opération "Jubilee", le débarquement temporaire de troupes canadiennes à Dieppe. Les pertes sont lourdes dans les rangs des F.A.F.L. François Fayolle, notamment, disparaît à la tête d'un squadron de Hurricane chasseurs-bombardiers, les *Hurribombers*.

"30 octobre 1942: Pour la première fois, j'ai approché notre chef, le grand responsable de la France Libre, celui vers lequel vont les espoirs de tous les vrais Français du monde entier": visite du général de Gaulle à Manston, juste avant le départ de René Mouchotte et d'autres pilotes français pour le Squadron 340, Groupe de chasse F.A.F.L. "Île-de-France", nouvellement créé à Turnhouse.

De gauche à droite: Demozay, Fayolle, Mouchotte, Perrin, Choron, le général de Gaulle, le général Valin, Laurent et Maridor. Document et légende SHAA

Peu auparavant, le commandant de la base de Hornchurch avait proposé ce poste à René Mouchotte, qui explique ainsi son refus :

" Il me faudrait faire la guerre sur de lourds appareils sans grande vitesse, bombardier des objectifs ennemis en piqué à basse altitude et ne pas avoir même la chance de pouvoir lutter en cas d'une attaque de chasseurs ennemis. Travail ingrat, matériel démodé, abandon de toutes mes satisfactions de chasseur. C'est sans hésitation que je lui répondis que je ne me sentais aucune disposition pour un tel métier et que pour être un bon leader, il faut connaître à fond ce que l'on commande à ses subordonnés. Je n'en avais jamais fait et je n'ai pas l'âme d'un bombardier. J'avoue qu'il parut déçu de mon refus. "Aucune escadrille de "Spitfire" n'est disponible pour l'instant, dit le Commanding Officer de Hornchurch pour terminer, mais la prochaine qui aura besoin d'un leader, nous vous la donnerons."

À la tête d'une unité britannique et pilote embarqué

Cette promesse ne tarde pas à se réaliser car, le 1er septembre, René Mouchotte est promu au grade de commandant et nommé par les Britanniques Squadron Leader, à la tête du Squadron 65 : *" De tous côtés, j'entends le même écho : le Squadron 65 qui m'est confié est un des meilleurs et des mieux considérés. Je suis vraiment emballé que ce soit à moi qu'on l'ait donné."*

Ce même 1er septembre, il reçoit la Distinguished Flying Cross (D.F.C.). Le Squadron 65 suit un stage d'entraînement à l'apontage et embarque le 4 janvier 1943, pour un entraînement réel de quelques jours, à bord du porte-avions britannique HMS " Argus ".

" 9 janvier 1943 : Je ne m'attendais certes pas à trouver une telle surprise à mon retour à Drem ! Je quitte le 65 Squadron ! Mon Squadron pour lequel je me suis donné tant de mal. La tâche de former, d'entraîner un Squadron, de l'instruire des méthodes modernes de combat, de lui donner une homogénéité, une unité, une âme enfin, est un travail ardu et délicat qui nécessite de la part d'un Squadron Leader une assiduité inlassable. Connaître mes pilotes un à un, les mener par la main par petites étapes, les aider, les encourager, surtout leur donner le goût de leur métier, c'est ce à quoi je me suis consacré de toute mon âme et d'autant plus passionnément que je connaissais tout le prix de la récompense et que je retirerais d'une unité bien formée quand, une fois dans le sud, j'irais à leur tête au combat."

Commandant du Groupe de chasse " Alsace "

René Mouchotte quitte le Squadron 65 pour prendre le commandement du Groupe de chasse " Alsace ", recréé en janvier 1943 à Turnhouse en tant que Squadron 341 de la R.A.F.



L'un des insignes portés par les Spitfire du groupe de chasse ile-de-France pendant la présence des marins (16 novembre 1941 au 1^{er} décembre 1942)

Source ARDHAN

Organisation, entraînement intensif. Les missions débutent le 3 avril, depuis la célèbre base (Station) de Biggin Hill, et vont crescendo, d'autant que le *Spitfire* IX, capable de tenir tête au Focke-Wulf 190, n'équipe pas encore beaucoup de squadrons.

Le 1er mai, René Mouchotte est fait Compagnon de la Libération.

Le 15 mai, alors que la Station de Biggin Hill comptait 997 victoires à son actif, René Mouchotte remporte sa seconde victoire homologuée contre un Focke-Wulf 190, au-dessus de la France, tandis que le Squadron Leader Jack Charles, à la tête du Squadron 611, en revendique deux autres. Faut-il déterminer lequel des deux a effectivement remporté la millième victoire, cette dernière est "partagée" entre les deux pilotes. L'événement, qui avait fait l'objet de nombreux paris, connaît un grand retentissement dans la presse.



Au groupe "Ile-de-France", Squadron 340 de la R.A.F.: René Mouchotte en tenue de vol pose devant le côté droit de son *Spitfire*, sur lequel figure son dessin humoristique personnel. Collection S.H.A.A.

Les actualités britanniques sont de nouveau là, notamment pour filmer le " Commandant René " à la mémorable soirée donnée le 9 juin pour fêter l'événement. Dans l'intervalle, René Mouchotte avait remporté sa troisième victoire homologuée, le 17 mai, sur un Messerschmitt 109...

Du 3 avril au 26 juin 1943, le commandant Mouchotte mène ou participe à 93 missions de guerre, dont de nombreuses escortes de bombardiers alliés (14 de B-17 *Flying Fortress*). À 13 reprises, il prend l'air deux fois dans la même journée, et même trois fois les 23, 24 juin et 28 juillet, montrant en cela l'exemple à ses pilotes, logés à la même enseigne. A maintes reprises, il prend d'ailleurs la tête de la Wing (l'escadre) de Biggin Hill : " *Le bombardement des aérodromes de France, Belgique et Hollande se poursuit à un rythme incessant. N'est-ce pas le pilonnage avant l'invasion ? Caen, Saint-Omer, Merville, Tricqueville, Abbeville, Courtrai, Rotterdam, Amsterdam même. Que d'eau, que d'eau pour aller aussi loin ! Nous nous sentons de plus en plus courageux.* "

27 août 1943 : " Je suis seul avec les bombardiers. "

" Et les " Sweeps " continuent à une cadence terrible. J'en suis à un record de 140 ! J'en ressens une fatigue impitoyable. J'ai beau me coucher à 21 h 30 chaque soir, je sens mes nerfs s'user, mon humeur se détériorer. Le plus mince effort m'essouffle, j'ai un besoin hurlant de repos, ne serait-ce que 48 heures. Je n'ai pas pris huit jours de permission depuis plus de deux ans, toujours en alerte à voler ou bloqué au bureau par quelque travail administratif. D'ailleurs, où aller ?

Ces jours-ci, j'ai bien essayé de m'arrêter, envisageant avec effroi la dure période de combats qui menaçait de plus en plus impérieusement notre quiétude. Il me faudra toutes mes forces et toute ma santé. J'ai donc enrayé toute activité offensive, ne me bornant qu'à aller au bureau. Mais ce relâchement de trois jours m'a amolli les nerfs et la volonté. Je suis toujours aussi éreinté. Demain matin, je repars ! "

Le 27 août 1943, lors d'une escorte de B-17 devant bombarder une base de fusées V2 à Watten (Pas-de-Calais), le Groupe de chasse " Alsace " est attaqué par des Focke-Wulf 190. Le sergent-chef Pierre Magrot est presque aussitôt abattu, tandis que René Mouchotte lance un dernier message à la radio : " Je suis seul avec les bombardiers ".

Son corps est retrouvé sur une plage belge, à Middelkerke, le 3 septembre, tard, mais n'est formellement identifié qu'en 1949.

Le Commandant René Mouchotte, compagnon de la Libération, Chevalier de la Légion d'Honneur, croix de guerre 1939-45, six citations, DFC, repose depuis dans le caveau de famille, au cimetière du Père Lachaise. Titulaire de 1 743 heures de vol, 408 missions de guerre, il a également remporté 3 victoires sûres, 3 probables, sans compter les navires et les installations au sol ennemis attaqués.

Le souvenir du Commandant René Mouchotte, aujourd'hui.

Le 21 avril 1959, la Base aérienne 103 de Cambrai a reçu pour nom de baptême celui de " Commandant René Mouchotte ", en présence de sa mère et du Colonel Jacques Andrieux, qui a commandé le Groupe de chasse "Alsace " à la fin de la guerre.

La Base aérienne 702 d'Avord n'a pas oublié le nom de ce célèbre pilote, qui était passé en son sein avant le début des hostilités, comme instructeur : un bâtiment de l'Escadron d'instruction et de formation du personnel navigant (EFIPN) 1/313 "Gévaudan", qui assurait la formation initiale et la sélection en vol des EOPN, jusqu'à sa dissolution, en 1994, a également porté son nom.

L'association du bunker de Watten/Eperlecques (62) n'a pas oublié le souvenir commandant du Groupe de chasse " Alsace ", disparu lors de l'escorte des B-17 qui ont bombardé cet important ouvrage, le 27 août 1943 : une plaque rappelant sa disparition figure sur le bunker.

Enfin, pour ce qui concerne la France, l'aéro-club René Mouchotte, situé au Plessis-Belleville (60), sous la houlette de son président, Monsieur Bruel, organise tous les ans depuis 1993, un "raid aérien" à destination de lieux où René Mouchotte a vécu : Biggin Hill, Oran, Northolt...



René Mouchotte dans son *Spitfire* IX, codé "NL ● L" et portant la Croix de Lorraine sous le cockpit. "NL" est le code attribué par la R.A.F. au Squadron 314, la lettre "L" étant celle de l'avion de René Mouchotte. Les unités françaises ayant rarement noté scrupuleusement le numéro de série (serial number) propre à chaque avion (et figurant sur l'arrière du fuselage, juste après la lettre individuelle), sur les comptes-rendus d'opérations, le doute demeure quant à celui que portait le *Spitfire* de René Mouchotte, donné jusqu'alors comme étant le MH417. La découverte très récente d'un document d'archives inédit semble indiquer que ce serial number est en fait celui du sergent-chef Pierre Magrot, porté disparu le même jour que René Mouchotte, le 27 août 1943.

*Dessin de Pierre Clostermann
Livre d'or de "l'Alsace".*

Et avec comme objectifs : l'humanisme (dons au RAF Benevolent Fund, participation à l'aide à la réinsertion de jeunes en difficultés), la découverte des voyages internationaux (procédures radio en anglais, réglementations différentes, pays et cultures différents), le travail d'équipe (jusqu'à 8 avions, autant d'ULM, autodiscipline, entraide, coopération, gestion de tous les aspects de tels voyages).

En Belgique, un socle dédié au Commandant Mouchotte a été inauguré le 17 avril 1955 à Middelkerke, près de la plage où a été retrouvé le corps de l'aviateur, après y avoir été porté par les courants de la mer du Nord.

Cette sculpture se trouve actuellement à la maison communale de Middelkerke.

© Aérostories, 2001. Tous droits réservés.

Nous remercions le Service Historique de l'Armée de l'Air de nous avoir permis de reproduire des extraits des Carnets du Commandant René Mouchotte



René Mouchotte, qui a rejoint la France libre dès juin 1940, a tenu ses "carnets" depuis le 17 juin 1940 jusqu'à sa disparition en août 1943. Dans cet ouvrage, le Service Historique de l'Armée de l'Air en restitue le texte intégral, enrichi de notes de bas de page et de documents photographiques et cartographiques.

Un ouvrage où le lecteur aimera y retrouver à la fois les sensations du pilote de chasse, l'atmosphère du "dispersal", la détermination du patriote et la sensibilité d'un fils très attaché à sa mère.

Format 21 x 14,8 cm, 292 pages. 22,71 €

SHAA

ISBN : 2-904521-35-6

Ouvrage disponible dans la bibliothèque de www.aerostories.org