

icare

revue de l'aviation française

**les IPSA et
les convoyeuses
de l'Air**



L'Équipe I.P.S.A. de la Mission de « Recherches des Morts et Disparus de l'Armée de l'Air » (1940-1944)

Chef de Mission :
Germaine L'Herbier-Montagnon
Service automobile :
M^{me} André (ambulance. 2 ou 3 missions)
Princesse Gêrôme Murat (Simca 5)
Secrétariat :
René Martin
Nicole Vincent-Louis
Hélène Guillaumin
Zone libre (1940-1942)
Direction : la Générale Bergeret
Secrétariat : Marguerite Bondon
1944-1947

A partir de la libération, la Princesse Gêrôme Murat reprit sa liberté pour des raisons personnelles et ce fut moi qui, grâce à la « Celta 4 » que mon père m'avait offerte, put reprendre la route avec M^{me} L'Herbier et nous fîmes ensemble toutes les missions de recherches concernant les aviateurs disparus des Forces Aériennes Françaises libres en France, Belgique, Hollande, Allemagne et Italie.

La « Mission » se termina en 1947.

Nicole VINCENT-LOUIS

Germaine L'Herbier-Montagnon

Parmi toutes celles dont nous évoquons la carrière et la mémoire, une figure exceptionnelle se détache :

c'est Germaine L'Herbier-Montagnon qui inventa et créa la Mission de Recherches des morts et disparus de l'Armée de l'Air (1940-1944).

Nous avons demandé à Nicole Vincent-Louis de retracer sa biographie.

Qu'il nous soit permis de dire combien nous regrettons, ici, que disparue le 29 juillet 1986, Germaine L'Herbier-Montagnon ne puisse lire ces lignes qui sont un hommage justifié à une femme d'une générosité sans limites.

Jean Lasserre

GERMAINE L'Herbier-Montagnon (devenue Madame Peyron) nous a quittées sans bruit, presque clandestinement, le 29 juillet 1986 à Tournon (Ardèche) sa ville natale où elle vivait depuis plus de trente ans. Elle venait d'avoir 91 ans et était alitée depuis plusieurs années, mais avait gardé sa gaieté naturelle et une parfaite lucidité.

Les « Anciennes I.P.S.A. » garderont d'elle le souvenir d'une petite femme toute menue, séduisante, spirituelle et profondément attirante, ayant un contact exceptionnel avec les jeunes. Après Lilia de Vendœuvre c'est une belle figure I.P.S.A. qui disparaît.

Comment ne pas se rappeler que toutes les promotions I.P.S.A. de 1938 à 1950 ont été son œuvre ?

Vice-Présidente de l'Amicale I.P.S.A., Directrice bénévole de l'Enseignement, pilote, merveilleuse vulgarisatrice, humaine et scientifique, elle sut donner à ses élèves un esprit « Croix-Rouge I.P.S.A. » d'avant-garde, de don de soi-même et de dévouement qui ne s'est jamais ralenti au fil des années; elle parvint facilement à leur communiquer son enthousiasme pour tout ce qui avait trait à l'Aéronautique.

A partir de 1940, l'Enseignement I.P.S.A. ne lui suffit plus et elle crée d'abord le Service « Prisonniers de l'Armée de l'Air ».

Puis, devant la situation confuse occasionnée par la défaite de 1940, elle invente et crée la Mission de « Recherches des Morts et Disparus de l'Ar-

mée de l'Air » avec l'aide de six compagnes I.P.S.A., bénévoles comme elle. Elle se fait accréditer par la Croix-Rouge Française et le Secrétariat d'Etat à l'Aviation qui lui confie les dossiers de 11 500 aviateurs disparus en opérations aériennes pendant la campagne 1939-1940. Les résultats sont inespérés et la Mission, parallèlement, s'étend aux aviateurs alliés.

Après la Libération, en Octobre 1944, la « Mission » est alors accréditée par le Général Valin, Chef d'Etat-Major Général de l'Armée de l'Air, et la recherche de plus de 500 aviateurs de la France Libre disparus en France, Belgique, Hollande, Allemagne, Italie, s'ajoute à celle des premiers retrouvés. Là encore, malgré les difficultés accrues, les résultats dépassent l'espérance.

L'admiration et la reconnaissance des compagnons vivants se manifestent sans relâche et l'un des plus célèbres, Pierre Clostermann, à qui un journaliste demandait en août 1949 :

« Quelle est la femme la plus admirable dont vous avez gardé le souvenir ? » répondit : « C'est en France que je l'ai trouvée; c'est M^{me} Germaine L'Herbier-Montagnon qui, depuis 1940, consacre sa vie à rechercher les corps des aviateurs disparus en vol... sur les 526 disparus des Forces Aériennes Françaises Libres, elle en a retrouvé 460. Est-il besoin d'ajouter quelque chose ? ». D'une phrase Clostermann résume tout : « A côté de M^{me} L'Herbier-Montagnon, Sherlock Holmes était un bébé ! ».

Par décret de Sa Majesté le Roi d'Angleterre George VI, du 6 septembre 1945, elle est élevée au rang d'Officier de l'Ordre de l'Empire Britannique.

Elle est nommée Chevalier de la Légion d'Honneur le 18 août 1946 et sa citation résume toute son œuvre :

« L'Herbier Germaine, Infirmière Pilote Secouriste de l'Air, Directrice adjointe du Service des Infirmières Pilotes et Secouristes de l'Air, s'est d'abord consacrée aux prisonniers.

Dès août 1940, a créé la Mission de Recherches des Morts et Disparus de l'Armée de l'Air.

A la tête de cette mission, a déployé pendant cinq ans une incessante activité bénévole au profit de l'aviation.

Avec un ardeur infatigable, malgré les risques encourus, a surmonté une à une les difficultés rencontrées.

Après avoir parcouru plus de 100.000 kms en France, Belgique et Hollande, a réussi à retrouver et à identifier près de 500 aviateurs français et 1.300 aviateurs alliés.

Accréditée dès la Libération pour continuer la recherche des aviateurs sur les territoires ennemis et occupés a retrouvé trace de 380 aviateurs français et de 540 aviateurs alliés.

Magnifique exemple de courage, de volonté et de dévouement ».

Mais sa plus belle récompense, comme celle de ses six compagnes I.P.S.A., fut, incontestablement, la reconnaissance des familles de ces « disparus » envers celles qui leur donnèrent la consolation de pouvoir prier sur une tombe.

Germaine L'Herbier est aussi l'auteur de nombreux ouvrages, tous épuisés malheureusement : « Navigation et Météo » — « Disparus dans le Ciel » — « La Couronne t'attend » — « Cap sans retour » (ce dernier occupant une place de choix dans la bibliothèque du Général de Gaulle à « La Boissière ») — « Jusqu'au Sacrifice », etc... qui lui valurent de nombreux prix.

Elle a bien mérité de la France et de l'Aviation.

Nicole VINCENT-LOUIS



Germaine l'Herbier-Montagnon



Germaine L'Herbier-Montagnon examine les débris d'un Dewoitine 520 abattu au Quesnel Aubry dans l'Oise.

A la Recherche des Disparus

Germaine L'Herbier-Montagnon

APRES l'armistice du 25 juin 1940, dans la France écrasée, humiliée, en partie occupée par l'ennemi, le deuil, la ruine étaient partout. Il n'y avait d'Armée de l'Air qu'en zone dite libre et aux Colonies.

Les I.P.S.A. (Infirmières Pilotes Secouristes de l'Air) qui avaient été créées en 1934 grâce à l'initiative du général Denain, des colonels Chassin et Cheutin, de M^{mes} de Noailles, Jean Schneider, la baronne de Vendevre représentant les trois Sociétés de Croix Rouge existantes alors. Ces I.P.S.A. qui pendant cinq ans s'étaient instruites, entraînées en vue de leur affectation aux services sanitaires et annexes de l'Armée de l'Air, n'avaient reçu celle-ci que par le décret, signé d'Amboise le 11 juin 1940, au titre d'assistantes chargées du service social sur les bases aériennes.

Elles rendaient de grands services en ce temps de désastres après le « cessez le feu ». En zone occupée, l'échelon I.P.S.A. tentait de pallier l'immense détresse du monde de cette aviation privée de ses ailes.

J'étais parmi celles qui, demeurées à Paris, cherchaient à ranimer une partie de ses œuvres désorganisées par le drame. J'étais venue aux I.P.S.A. quelques années auparavant, étant une mordue de l'aviation depuis longtemps, parce que mon frère Albert Montagnon, élève de l'Ecole Supérieure d'Aéronautique en 1914, avait fait la Grande guerre comme pilote. Par vocation, je dirigeais bénévolement l'enseignement. Lorsqu'après la déclaration de guerre les I.P.S.A. avaient créé le 9 octobre 1939 l'Entr'Aide Aviation, dans le but d'aider et de soutenir les mobilisés de l'Armée de l'Air et leurs familles, parmi les six sections en activité j'avais choisi d'assumer la direction du Service Prisonniers, de ceux que nous appelions « nos aigles en cage ». Nous allions avoir une vingtaine de « clients » à partir du sergent chef radio mitailler Maurice Senot de la Londe, de la 31^e escadre aérienne, abattu le 7 septembre 1939 en mission sur Sarbruck qui, plus tard, se revendiqua le P.G. n° 1. L'adjudant-chef Maurice Charpentier, de la même escadre, tombé avec le colonel Enslin le 9 septembre. Le sous-lieutenant Gilbert Lalvee du G.A.O. 553, abattu le 11 octobre. L'adjudant-mitailler André Robert du groupe II/33, sur Potez 63 décollé du terrain d'Orcontes le 5 novembre qui, en mission de reconnaissance vers Aix la Chapelle, fut abattu par six Messerschmitt, son chef de bord le lieutenant Marie-Bernard Geofroy, Révérend Père de l'ordre des Dominicains, et son pilote, l'adjudant Michel Bernard ayant été tués.

Robert, grièvement blessé, brûlé, devait être rapatrié en France seulement le 9 février 1941.

Hospitalisé à Bourg-les-Valence (Drôme) à l'hôpital complémentaire du Valentin, il y mourut le 23 mai suivant. Nous l'avons suivi pendant son long calvaire.

Mes souvenirs émouvants de ce Service Prisonniers de l'Entr'Aide Aviation I.P.S.A. ne sont qu'en apparence hors du sujet que je dois évoquer ici : les aviateurs disparus dans la bataille de France de mai et juin 1940. En effet, c'est tout naturellement en poursuivant mes activités de la drôle de guerre que j'allais, après l'armistice, me consacrer au service ambulancier de la Croix Rouge Française dans des camps de prisonniers de la zone occupée, où les Allemands avaient rassemblé les captifs en 63 Frontstalag. Nous saurions, plus tard, par les claironnantes statistiques de nos ennemis, que 23.664 officiers et 1.178.800 sous-officiers et soldats y étaient captifs.

Maryse Bastié m'avait donné l'exemple en se consacrant au Frontstalag III à Drancy. Elle me conseilla d'adopter comme elle un camp et non de me disperser, comme je le faisais alors, en des missions tantôt à Dijon-Longvic (F.S. 155), à Sarrebourg (F.S. 221), à Laon (F.S. 192).

Je me fixai donc au service mi-hebdomadaire de l'hôpital Foch de ce dernier camp à Sémilly-sous-Laon. Je faisais équipe avec M^{me} Dubonnet, dont le mari, pilote de chasse, avait brillamment fait la guerre de 1914-1918 à la SPA 3 « Les Cigognes » et celle de 1939-1940 à la même prestigieuse héritière la SPA 67. M^{me} Dubonnet ayant reçu deux ambulances Matford d'un de ses compatriotes américains regagnant sa patrie, nous formions avec cette conductrice expérimentée, parlant fort bien l'allemand, une équipe efficace. Par la Croix Rouge Française, nous avions obtenu les laissez-passer permettant de franchir cette ligne de démarcation entre la zone occupée et la zone interdite qui passait par Dole, Chaumont, Vouziers, Rethel, le nord de Soissons, Tergnier, Ham, Péronne, Amiens, pour aboutir à l'embouchure de la Somme à St. Valéry. Nous eûmes aussi les cartes orange allemandes, individuelles, à renouveler chaque mois et sévèrement contrôlées. De Paris nous emportions du ravitaillement, des vêtements, des produits pharmaceutiques pour l'hôpital Foch et, au retour, nous rameniions des militaires blessés ou malades, réformés définitifs, dits « D.U. » pour les conduire à l'hôpital du Val de Grâce à Paris, à celui de Saint-Nicolas à Issy-les-Moulineaux, les tuberculeux au sana de la Montagne Sainte-Geneviève. Pour ce service, les Allemands nous vendaient de la « benzine » à 8 francs le litre. Je ne trouvais jamais de personnel de l'Armée de l'Air parmi ces « D.U. »

Un mort du G.A.O. 547

En août, j'entendis pour la première fois évoquer la mort d'un aviateur, par l'abbé J.B. Bossan, infirmier prisonnier à l'hôpital Foch de Sémilly-sous-Laon.

Sur les registres de ce lazaret figurait : « Décès 15 mai 1940 — Capitaine Marcellin Marrast G.A.O. 547, né le 29 octobre 1911 à Auch (Gers) ».

Le prêtre me raconta qu'après la bataille de Sedan, les ambulances refluaient vers l'Aisne. L'administration française de l'hôpital Foch étant partie le 15, les Allemands l'occupèrent le lendemain. Le rapport du capitaine d'administration Honoré Ruffie précisait que « les nombreux morts trouvés à Foch furent enterrés en fosse commune dans le jardin derrière l'hôpital, sans qu'il soit possible d'identifier les corps par la suite ».

L'abbé avait entendu dire que « le capitaine aviateur était horriblement brûlé ». J'expliquai que ce groupe aérien de reconnaissance utilisait des Potez triplace. Le capitaine Marrast devait donc avoir deux coéquipiers. Qu'étaient-ils devenus? Question sans réponse... Pendant mes séjours à Paris, je recevais à mon bureau I.P.S.A., 21 rue François 1^{er}, des familles d'aviateurs sans nouvelles d'un des leurs, ayant l'espoir qu'il était prisonnier. Je citais le nombre rassurant de 3.000 captifs de l'Armée de l'Air dont les Allemands se vantaient.

Je citerai quelques unes des femmes qui s'adressèrent alors à moi : M^{me} Sorbon, dont le mari, le lieutenant mécanicien du groupe II/13, était parti le 20 mai sur un camion de dépannage dans la région de Laon et dont on ne savait rien depuis.

M^{me} Rémy Péronne, pour son mari, un vieux pilote ayant fait la guerre 1914-1918, et qui, le 17 mai 1940 pilotait un Bloch 152 du groupe de chasse II/10 en mission dans la région de l'Aisne — disparu.

M^{me} Marche qui, demeurant à Tulle, m'envoya une carte interzone pour avoir des nouvelles que n'avait pu lui donner le Secrétariat d'Etat à l'Aviation, service du personnel de l'Armée de l'Air, à Chamalières. Elle recherchait son mari, le lieutenant Paul Marche, du G.C. III/1, disparu le 19 mai sur Morane 406 n° 730 en mission, région de Laon.

J'avais souvent la visite de la souriante et optimiste M^{me} Gabriel Hoffman, dont le mari, sergent pilote du groupe de bombardement I/34, avait fait un atterrissage forcé dans la nuit du 21 au 22



Amicale des Infirmières Pilotes et des Secouristes de l'Air

21, Rue François-I^{er} - PARIS

RECHERCHES DES MORTS ET DISPARUS DE L'ARMÉE DE L'AIR

Chief de Mission
Madame Germaine L'HERBIER
Infirmière-Pilote

Adjointe : Madame

La première carte de la mission de recherches imprimées en septembre 1939

mai sur Amiot 143. Le colonel François, oncle de l'« absent » savait que l'un des membres de l'équipage, prisonnier, venait d'écrire d'Allemagne.

Französe Flieger — 22 mai 1940

Le Comité central des prisonniers de guerre nous demanda de ramener de Saint-Quentin de grands blessés prisonniers depuis des semaines, en instance de transfert vers les hôpitaux de Paris.

Après avoir déposé notre habituel chargement à l'hôpital Foch, notre ambulance suivait, à vide, la nationale 44 de Laon à Saint-Quentin. Soudain, avant d'atteindre Urville, je remarquai à gauche, dans un champ d'Issigny-le-Grand, les débris d'un avion français. M'étant approchée, je vis au fond de l'entonnoir creusé par le choc que l'eau de pluie avait rempli, émerger deux croix. Sur l'une était clouée une plaque : « Breguet 691 n° 140-13 091 ». Or en examinant l'avion, je reconnus non un Breguet, mais un Amiot 143, immatriculé n° 133. Sur l'autre croix était inscrit : « Französe Flieger — 22 mai 1940 ».

Dès que mon service ambulancier me le permit, je me rendis à la Préfecture de l'Aisne pour savoir si ce drame avait son dossier. M. Quenette, alors préfet régional, son secrétaire général M. Maurice Toesca (devenu depuis romancier réputé) me présentèrent à M. Ablet, chef de l'état civil et des sépultures et successions militaires.

Ce dernier me communiqua les états des premiers relevements topographiques des tombes de victimes de guerre morts : identifiés 2. 109 — inconnus 1. 043. Sur ces listes je pointai : tombes d'aviateurs identifiés 17 — d'aviateurs inconnus 10. Ainsi 27 tués de l'Armée de l'Air étaient recensés, dont les familles ne pouvaient être avisées. Et ces dix inconnus présumés carbonisés, comment les identifier, si ce n'est par leur avion? Une spécialisation était indispensable, qu'on ne pouvait demander aux chefs de l'état civil ou aux maires des villages. D'autant plus que les autorités allemandes interdisaient, sous les peines les plus sévères, de toucher aux appareils. Pour l'heure, elles les laissaient complaisamment sur place, comme témoins de nos défaites aériennes.

Parallèlement aux services français des sépultures, fonctionnaient les services allemands. Cha-

que département avait son Führer Graberoffizier, le plus souvent ancien combattant de la guerre 1914-1918. Les nombreux morts français — on disait alors 110.000 militaires et 100.000 civils — avaient été inhumés hâtivement, sous la mitraille. Plus tard se feraient les exhumations aux fins d'identifications.

A Laon, le Graberoffizier, lieutenant Ehrendorfer avait un dossier « Issigny-le-Grand ». Trois aviateurs tués : Adjudant-chef Sergeant — Adjudant Minodo — Sergent Hoffman.

Entre temps, j'avais appris par le colonel François que seuls étaient portés disparus : Minodo et Hoffman. Les trois survivants étaient : capitaine Veron, sergent-chef Carré, sergent-chef Sala, avion Amiot 143 n° 133 du G.B. 1/34, abattu en flammes au retour d'une mission sur Bohain. Quelques semaines plus tard, j'obtins l'autorisation d'exhumer les deux tombes d'Issigny-le-Grand. Il n'y avait que deux corps et non trois : Hoffman et Minodo furent bien identifiés. « L'adjudant-chef Sergeant » venait d'une confusion : le grade avait été pris pour un nom.

Quant à la plaque de Breguet, je sus plus tard qu'elle provenait d'un avion de ce type abattu sur la même commune. Je résolus de résoudre plus tard cette nouvelle énigme.

Je continuais le service ambulancier qui, seul, me permettait de circuler dans le département de l'Aisne, mais je demeurais obsédée par la pensée de faire quelque chose pour les aviateurs disparus. Comment?

Le carnet de route du soldat Desbrolles

Dans son service à la Préfecture de Laon, M. Ablet me présenta un carnet trouvé sur le cadavre d'un soldat du 27 R.I.A., tué le 20 mai à Bray-en-Laonnais. La dernière note manuscrite du 19 mai portait : « Le P.C. du commandant est dans une villa. Nous prenons la garde au passage à niveau — A la tombée de la nuit nous enterrons un aviateur français MS 406 C1 SNAO BOUGUENNAIS FRANCE. — 19 mai 1940 lieutenant aviateur Paul Marche ».

Je me rendis à Bray-en-Laonnais, mais aucun avion français n'y avait été abattu. Il me fallait reconstituer l'itinéraire que le 27^e R.I.A. avait suivi pendant les 20 heures de sa retraite, reconnu par

les dix de nos vols. Ainsi je rigolai ce jour-là des Dames tragiquement célèbre depuis les combats de la Grande Guerre. Des tombes, tant civiles que militaires, étaient éparses dans les champs et en bordure des routes. J'empruntai le G.C. 14, traversai Pinon rasé par les bombardements aériens de mai. Parvenue à Anzy-le-Château, j'appris que le P.C. du commandant avait été fixé dans la propriété de la Princesse de Poix. La ligne de chemin de fer de Laon à Coucy-le-Château avait un passage à niveau au l.c. 5 allant d'Anzy-le-Château au G.C. 5. Dans cette commune, on m'indiqua qu'un petit avion avait été abattu le 19 mai vers la maison Anglade. On me conduisit sous une futaie où gisaient les débris d'un Morane 406, dont l'immatriculation, n° 730, demeurait encore lisible.

Des témoins me racontèrent le combat aérien de ce jour tragique :

« Trois avions français se heurtant à une vague de bombardiers ennemis escortés d'une nuée de Messerschmitt.

Deux appareils étaient tombés, puis les mitrailleuses d'un français s'étaient tuées et il s'était écrasé en feu. L'exode de la population eut lieu ce jour-là. En août, certains habitants rentrèrent. M. Van del Bucke, fermier belge à la montagne de Wissicourt, accompagné de M. Zanotti, électricien, vinrent en pèlerinage dans le bois où gisait l'avion. Des débris d'uniforme attestaient la mort du pilote, mais il n'y avait pas de tombe. Miraculeusement, parmi les pièces métalliques, ils découvrirent une alliance en platine gravée : « Maguy à Paul — 28 octobre 1935 ».

Lors de ma première enquête, je vis le bijou accroché à un clou dans la cuisine des Van del Bucke. A mon tour, je fis retourner les ferrailles car je craignais que le pilote ne fût sous elles. Un autre miracle se produisit puisque je trouvais un bracelet d'identité, genre gourmette en or. D'un côté était gravé : « Paul Marche » et au revers « 12-9-1902 ». La tombe du pilote ne me fut signalée que des semaines plus tard lorsque, les pluies ayant détremé la terre, un affaissement rectangulaire du sol la révéla : le propriétaire du petit bois me pria de venir. Après avoir procédé à l'exhumation, nous pûmes conduire au cimetière communal les ossements d'un héroïque pilote de chasse, le lieutenant Paul Marche.



En octobre, forte de deux expériences concluantes et du nombre d'avions écrasés que j'avais repérés en zone interdite, je résolus de me consacrer exclusivement à la recherche des aviateurs disparus. Les demandes des familles devenaient de plus en plus nombreuses et pressantes. D'autre part, les Allemands emmenant les prisonniers loin de France, je pouvais abandonner le service des camps.

Mais comment circuler en me dissociant des services ambulanciers de la Croix Rouge Française? Il fallait fonder une mission, la faire habiller par les autorités occupantes et notre Armée de l'Air. Il serait trop long de raconter ici les démarches entreprises, la débrouillardise nécessaire, le grand coup de bluff — à l'usage des Allemands — de faire imprimer des cartes, affreuses d'ailleurs, mais portant le signe magique de la Croix Rouge ailée, où je figurais comme « Chef de la Mission de Recherches des Aviateurs disparus ». Je m'étais nommée moi-même pour aller plus vite et, munie d'un ordre de mission avec des cachets « qui avaient l'air vrai », je sollicitai et obtins du préfet de l'Aisne l'autorisation de circuler dans son département. Encore fallait-il en trouver les moyens. Ce fut une voiture fort peu gourmande en « benzine » et une conductrice dévouée, capable d'affronter toutes les difficultés et les dangers de cette noble aventure où nous entrions avec l'esprit où d'autres entrent en religion. M^{me} Blanche Pope, française, veuve d'un pilote américain mort des suites de blessures reçues sur le front pendant la guerre 1914-18, m'offrit ses services et sa Simca 8. J'étais ravie car les Allemands faisaient alors des grâces aux Américains : cela devait durer jusqu'à Pearl Harbor, le 7 décembre 1941.

Quand M^{me} Pope entra aux Etats-Unis, au printemps 1941, elle fut remplacée par la princesse Jérôme Murat, fille du général baron de l'Espée, qui conduisait son minuscule cabriolet Simca V, immatriculé 4198 RL 9. Elle allait demeurer une merveilleuse compagne, pendant deux ans sur les routes avec moi.

Mon échelon mobile ainsi constitué en octobre 1940, des I.P.S.A., dont je ne saurais assez louer le dévouement bénévole, devinrent mes précieuses collaboratrices, pour assurer la bonne marche au service. M^{me} Vincens-Coeur (décédée), toute gentillesse et sensibilité, tenait la permanence au bureau de l'I.P.S.A.; M^{me} Renée Martin et Nicole Vincent (plus tard M^{me} Robert Louis) le secrétariat; Hélène Guillaumin (plus tard M^{me} Jean Poizat) les liaisons avec les administrations et divers.

Par le regretté pilote Ivernel (décédé), qui franchissait clandestinement la ligne, je réussis à faire passer au général Bergeret, secrétaire d'état à l'aviation à Vichy, mes 20 premières fiches, rapports sur les missions accomplies et réussies. Le 3 décembre 1940, l'intendant général Vincenzini, secrétaire général des Anciens Combattants et Services des Sépultures militaires à Paris, accréditait la Mission auprès des préfets, chefs de secteurs, maires. Et le 6 décembre, le général Bergeret prenait la même décision, ajoutant que « toutes facilités devraient m'être accordées », ce qui ne correspondait, hélas, à aucun avantage matériel.

Désormais la direction I.P.S.A., qui était à Clermond Ferrand sous la Présidence de M^{me} Schneider, et le service du Personnel de l'Armée de l'Air à Chamalières (Puy de Dôme), me transmirent les avis de recherches. Des chefs de groupe entrèrent en relation avec moi, me confiant les causes de leurs disparus. Je n'en cite que quelques uns parmi les plus sensibles : Frémont, Alias, Tricaud, Accart, Hugo, Thibaudet, Rougevin-Baville et autres, qui furent et demeurèrent des amis de la Mission.

Le bilan partiel des pertes de l'Armée de l'Air me fut communiqué tel qu'il avait été établi en ce temps-là (il fut révisé par la suite).

Aviateurs français

306 avions abattus par l'ennemi
229 détruits par les bombardements de terrains
222 accidentellement

Aviateurs

117 tués dont 56 officiers
371 disparus dont 145 officiers
191 blessés dont 79 officiers

Pour l'aviation de chasse

104 pilotes tués
100 disparus
158 blessés pour 40 escadrilles et 400 avions

Pour les seules 12 et 31^e escadres de bombardement

28 tués
49 disparus
16 blessés

Total général des pertes de l'Armée de l'Air, y compris le personnel non navigant : 1.500 tués et 2.954 prisonniers (l'Aéronautique navale, dépendant de la marine, non comprise dans ces chiffres).

Un dossier me consola pourtant : du 10 mai au 24 juin 1940, notre aviation avait abattu 935 avions allemands.

Trois cent soixante et onze aviateurs disparus!

Quand j'appris ce nombre, la tâche que j'avais entreprise dans l'enthousiasme et la foi m'apparut soudain écrasante, vu la faiblesse de nos moyens. La mission, un peu en marge des puissants services officiels — dont aucun n'était spécialisé dans l'aviation — avait quelque chose d'artisanal. Deux petites bonnes femmes en uniforme I.P.S.A. circulaient en zone interdite à bord d'une minuscule 5 CV, se faufilant au milieu des puissants convois des occupants, se faisant interpellé, souvent sans douceur, par la Feld-

gendarmier : « Kontroll! Papiere! » et poursuivait leurs enquêtes difficiles, exténuantes, dans les dangers, le froid et la boue du rude hiver 1940-1941.

Nos enquêtes, commencées dans le département de l'Aisne où nous avions trouvé des facilités grâce au préfet régional Quenette, s'opéraient méthodiquement, en quadrillage du terrain.

Il me fallait d'abord résoudre l'énigme du « Unbekannte Französöe Flieger » dont la tombe était sur le trottoir à la porte de Soissons, à Laon. L'exhumation autorisée, j'acquis la certitude qu'il s'agissait du lieutenant mécaniciens René Sorbon, du groupe II/13, parti le 20 mai avec dix mécaniciens sur un camion de dépannage. Pris sous les bombardements, un seul de ces hommes, le sergent Bodney, avait fait savoir qu'il était prisonnier en Allemagne.

Puis vint le cas du lieutenant Rémy Péronne, du G.C. II/10, disparu depuis le 17 mai aux environs de la Fère, sur Bloch 152 n° 117. A Travecy, je trouvais un corps carbonisé inhumé près des débris d'un appareil dont les numéros d'immatriculation, moteur et hélice, correspondaient à ceux du dossier technique qui m'avait été remis. Ainsi Péronne eut par nos soins, au cimetière communal, une tombe décente, identifiée.

Ayant constaté très vite que dans les pays ruinés par les bombardements, désertés par l'exode, le plus difficile était d'être informé sur les avions abattus, j'eus l'idée de mettre des annonces dans la presse régionale, demandant qu'on me signalât, à l'I.P.S.A., avions et tombes d'aviateurs. Ainsi le « Journal d'Amiens », le « Progrès Agricole » m'amenèrent un courrier fort intéressant. D'autre part, j'obtins la collaboration des gardes champêtres et gendarmes, des prêtres aussi qui lurent en chaire les demandes de la mission. Des maires firent passer le tambour dans les rues de leurs villages.

Il m'arriva même, suivant le conseil de l'un d'eux, de me rendre dans les auberges les jours de marché. Usant d'une clochette comme une salu-tiste, j'obtenais le silence et faisais mon annonce. Je vérifiais sur place toutes les informations reçues et, souvent, je réussissais.

Le garde champêtre de Quesnel Aubry (Oise) fait une annonce



Je ne savais pas encore d'où provenait la plaque d'un Breguet 691 n° 140 qui avait été clouée, on ne sait comment, à Issigny-le-Grand, sur les tombes d'Hoffmann et Minaudo, tués sur l'Amiot 143 n° 133 dont j'avais résolu l'énigme. On me dit que cette plaque pouvait être celle d'un avion tombé au village proche, Urvillers. Les noms de l'équipage étaient connus : un lieutenant Martin et un Jeandron. Ils n'étaient pas sur les listes de disparus. Ayant questionné le Secrétariat d'Etat à l'Aviation à Vichy, j'appris avec surprise qu'ils n'appartenaient pas à l'Armée de l'Air. Recherches entreprises dans d'autres armées. Avec un nom aussi banal que Martin, comment réussir? Nous étant rendus à Urvillers, je vis, effectivement, les débris d'un avion qui n'était pas un Breguet et qu'à ma profonde confusion je ne connaissais pas, ne l'ayant ni dans mes fiches techniques, ni sur mes carnets de silhouettes. En ratissant le terre des tombes au Grand Champ, je mis à jour une plaque : Chance Vought modèle V — 156 F. C'était donc un équipage de l'aéronautique navale, n'appartenant pas effectivement à l'Armée de l'Air! Des mois plus tard, le courrier m'apporta une demande de recherches d'un père du Lieutenant de Vaisseau Julien Thermod Martin, sous-chef d'escadrille navale de bombardement AB 1, basée à Boulogne Alprech, porté disparu le 20 mai au cours de combats aériens au-dessus des lignes allemandes de l'Escaut. Son coéquipier était le second maître radio Jean-Louis Jeandron. Plus tard, en liaison avec les malheureuses familles, nous fîmes en leur présence, de bouleversantes obsèques aux deux héros de l'aéronautique navale.

✱

Au cimetière communal d'Esqueheries (Aisne) était la tombe de l'adjudant-chef radio mitrailleur Louis Gast, du G.A.O. 1/31, ayant sauté en parachute d'un LeO 45 en feu le 17 mai.

A son côté, la tombe de son coéquipier le lieutenant chef de bord Baudot. Mais à 25 kms de là, à Rocquigny, je trouvai une tombe qui avait été

identifiée comme étant celle de Louis Gast « grâce à son pull-over portant une étiquette à son nom ». En fait il s'agissait du sergent-chef Gambert, qui avait emprunté ce vêtement à son camarade. Gast, exhumé à Esqueheries, n'avait pas de pull-over, mais des pièces d'identité qui nous permirent de mettre son nom sur sa croix. Dans ce département de l'Aisne, nous devions au total, par la suite, élucider les énigmes de 49 avions français et 7 anglais abattus, dont les équipages inconnus furent identifiés par nos soins; et saluer au cours de nos enquêtes les grands morts qui n'avaient pas eu besoin de nous pour être reconnus, ainsi l'équipage du colonel Dagnaux, tombé à la Vallée aux Blés dans la nuit du 17 au 18 mai, en mission sur l'Amiot 354 n° 31 du GB II/34.

Recherches dans la Somme

A la suite de mes annonces dans le « Progrès », le Maire de Croix Moligneaux, M. Pointier, m'écrivit pour me signaler un avion abattu le 20 mai, et deux corps carbonisés inhumés dans l'église. « L'un portait un bridge en or blanc comportant une molaire, une pré-molaire et une canine. L'autre avait une chevalière en or gravée G.F.; tous deux avaient des boutons portant l'ancre marine sur les débris de leurs uniformes ».

C'était donc encore un équipage de l'aéronautique navale comme celui d'Urvillers (Aisne). J'étais en correspondance avec M. Feltz qui recherchait son fils, l'Enseigne de Vaisseau de 1^{re} classe Georges Feltz, pilote de l'escadrille AB 1 — 4, une des escadrilles qui le 20 mai avaient accompli une mission de destruction du pont du canal de Sambre à Oise à Origny-Sainte Benoîte — mission au cours de laquelle cinq avions avaient été durement atteints, selon le rapport du Lieutenant de Vaisseau G. Mesny, ex-commandant de l'escadrille AB 1, qui me fut envoyé. De Feltz et de son second maître radio-navigant

Travaux de dégagement du corps du Lieutenant Stiquel enfouit avec son Curtiss à Sailly en Ostrevent dans le Pas de Calais.



Nélias, on n'avait pas jusqu'alors que le récit radio diffusé le 6 septembre 1940 par le mémorial de la France, qui avait lancé des appels pour retrouver les disparus.

En correspondant avec les familles Feltz et Nélias, qui identifièrent les objets recueillis, je pus mettre deux noms sur les tombes. Mais nous étions en mai 1941, près d'un an après le drame aérien de Croix Moligneaux. Les disparus des équipages des bombardiers nous occupèrent beaucoup dans ce département de l'Aisne, où nous dûmes enquêter sur 84 avions français et 30 anglais abattus. Le groupe I/31, équipé de LeO 45, basé sur le terrain de Claye-Souilly en Seine-et-Marne accomplit le 20 mai une terrible mission dans la région d'Amiens. Le lieutenant Hourtic, chef de bord du LeO 45 N° 106, survivant mutilé, m'avait donné le récit tragique pour le LeO 45 n° 95, disparu avec tout son équipage — lieutenant pilote Augustin Sudres, capitaine chef de bord Jean Moncheaux sorti de l'École Supérieure d'Aéronautique promotion 1935, sergent-chef Pierre Sommesous, sergent Quideau. M^{me} Sudres me suppliait de l'emmener à la recherche de son mari. Son courage m'incita à la prendre avec nous dans nos rudes missions vers Amiens où nous examinerions tous les « gros avions » qui n'avaient été signalés abattus. A Berny-sur-Noye, un LeO 45 gisait, mais il n'y avait pas de tombe proche. Je résolus de faire explorer son monceau de ferrailles. Je n'oublierai jamais M^{me} Sudres à genoux à mes côtés qui, sans un cri, seulement avec de grosses larmes roulant sur ses joues, vit soudain apparaître le corps carbonisé de son mari. Il y avait à son doigt son alliance gravée, dans une poche un stylo plume donné par ses enfants pour sa fête. Et son insigne de pilote numéroté. D'autres ossements d'un aviateur purent être identifiés.

J'appris très tard qu'au cimetière de Cempuis (Oise) se trouvait la tombe du capitaine Jean Moncheaux et celle d'un aviateur inconnu. Ils avaient dû être emmenés par des ambulances en retraite vers l'orphelinat de Cempuis, transformé en hôpital. Cet affreux voyage ne s'expliquait pas car, lorsque j'exhumai les morts ils étaient calcinés. Moncheaux avait sur lui plusieurs pièces d'identité et, bien serrée dans son portefeuille, une carte en soie, brodée de fleurs aux nuances délicates, portant « Vœux de fête », autour de laquelle s'enroulait une longue mèche de cheveux...

Une mission en Ardennes

Au cours de nos si difficiles enquêtes dans ce département martyr, je me fis un devoir de rendre visite le 28 mai 1941 à M^{me} Gabrielle Mermoz qui vivait à Rocquigny. Je lui demandai de bien vouloir être la marraine d'honneur de la mission. Quelle femme était plus digne qu'elle de donner son grand nom à notre œuvre pieuse, elle, mère de Jean, disparu le 7 décembre 1936 dans l'Atlantique. Avec fierté je lui fis lire mon journal de marche qui, à cette date relatait alors 50 missions aux cours desquelles nous avions retrouvé et identifié 80 aviateurs disparus. M^{me} Mermoz m'écrivit le 11 juin une lettre où, en des termes qui m'émurent aux larmes, elle acceptait ce marrainage d'honneur. L'honneur était pour nous.

Je n'avais jamais oublié le premier aviateur Marcellin Marrast du GAO 547, dont j'avais appris en septembre 1940 qu'il était mort le 15 mai 1940 à l'hôpital Foch à Semilly-sous-Laon. Par le Secrétariat d'Etat à l'Aviation, je sus que ses deux coéquipiers, le lieutenant observateur Levasseur et le sergent mitrailleur Mougne, étaient portés tués, mais que le lieu de leurs tombes était inconnu. Au retour d'une mission de reconnaissance à basse altitude sur les colonnes ennemies dans la région de Sedan, leur Potez 63 avait été attaqué par quatre avions allemands et abattu en flammes.

L'héroïque capitaine Marrast, horriblement brûlé avait communiqué les renseignements recueillis



Un Potez 63 du GAO 547 abattu à Monthermé en Ardennes le 14 mai 1940

avant de se laisser emmener par une ambulance. Un certain capitaine d'Argence, du 41^e escadron du 1^{er} chasseurs, témoin du drame avait reconnu les corps du sous-lieutenant Levasseur et du sergent Mougne. Il aurait pu ultérieurement donner des précisions, mais il avait, à son tour, disparu dans la bataille des Ardennes.

Que d'enquêtes laborieuses autour de Sedan, que de démarches harassantes dans les bois minés, avant d'arriver à Fagnon, à 8 kms au sud-ouest de Mézières où je repérai le Potez 63, et de découvrir et d'identifier les deux tués qui reposaient dans une tombe sans un nom à côté des ferrailles du Potez 63.

Sur le chemin du retour, mesurant la centaine de kilomètres séparant Fagnon de Laon, j'imaginai le terrible calvaire du capitaine Marrast agonisant...

A Chemery-sur-Bar, un « lieutenant inconnu » était enterré dans le jardin de la villa de M. Charpentier.

Ce mort avait été exhumé une première fois à la demande d'une M^{me} Levêque qui cherchait son mari, médecin capitaine, disparu. N'ayant rien trouvé identifiant le mort de ce nom, on l'avait remis incognito dans sa tombe en notant toutefois qu'il ne portait aucune pièce d'identité, mais l'uniforme de la marine et deux décorations ». Dans une commune voisine, dans la forêt de Vendresse, j'avais retrouvé la tombe du capitaine pilote Riesser, du GAO I/551, abattu sur Potez 63 n° 681 le 17 mai. Son coéquipier, sergent mitrailleur, avait été fait prisonnier mais, dans son rapport venu d'Allemagne, il disait ignorer le lieu de la chute. On n'avait jamais trouvé le troisième manquant, le lieutenant d'observation Henri Lebel. Supposant qu'il pouvait être le mort du jardin de Chemery, je procédai à son exhumation, d'autant plus que je savais par la famille Lebel, qui m'avait confié la recherche, que le lieutenant observateur, ayant été dans l'infanterie coloniale, en portait l'uniforme et qu'il avait deux décorations. Sur notre pauvre lieutenant inconnu, je trouvai un portefeuille avec toutes ses pièces d'identité.

Une vaste tombe, en bordure de la nationale 77 vers Neuville à Maire, m'intriguait depuis longtemps à chacun de mes passages. Bien que portant une inscription « Un équipage inconnu », elle ne correspondait à aucun des équipages recherchés. Je fis exhumer et constatai... qu'un charretier était là, avec les cadavres de ses deux chevaux...

Dans les bois de Sauvville, vers La Cassine, on me signala les débris de trois avions anglais et d'un avion français abattus en mai, sans date précise, car la bataille avait été terrible dans ce secteur et toute la population évacuée.

Avec l'abbé Marc Hubert, le dévoué curé de la paroisse, qui me fut un si précieux collaborateur dans la région, nous nous rendîmes avec précaution — c'est-à-dire en nous faisant précéder d'un chien — sur le lieu de chute du Français. Trois squelettes reposaient près d'un Potez 63, depuis un an sans sépulture. L'un des moteurs Gnome-Rhône portait une immatriculation qui correspondait à celle que j'avais dans le dossier technique du Potez 63 du groupe II/22, abattu le 15 mai 1940 sur la ligne Attigny-Stonne; équipage : sous-lieutenant Maurice Lecheverel, adjudant-chef pilote Georges Lemoine, sergent-chef mitrailleur Camille Steidle.

L'un des cadavres avait une minuscule médaille d'or, portant Saint-Christophe à l'avert, et gravée « Jojo » au revers. Ce trésor fut reconnu par la famille de Georges Lemoine. Ainsi fut identifié cet équipage qui nous avait attendu pendant un an avant d'avoir une tombe.

Lors de nos pèlerinages sans espoir dans ce département des Ardennes, nous éprouvons une tristesse profonde car, entre Sedan et Vouziers, trente avions, tant anglais que français, avaient été abattus du 10 au 30 mai, dans la seule région du Chesne où la 11^e armée avait réussie à se rétablir, à force d'héroïsme et de sacrifices, après la trouée de Sedan. Au total nous enquête-



Saint Germainmont (Ardennes)
L. Durand
Sergent chef Resconssis
Sergent Brun
GAO Groupe II/55, Potez 63 abattu le 19 mai 1940

rions sur 41 appareils français et 68 avions anglais abattus.

Nous avons été particulièrement désolées par la découverte, dans un bois sauvage, du cadavre d'un lieutenant qui, la cuisse brisée, était encore adossé à un arbre. Une main de son squelette tenait un carnet de route sur lequel il avait noté pendant six jours son agonie sans secours. L'autre main tenait une photo d'enfants.

♦♦

L'occasion de sourire allait enfin nous être donnée. Une lettre que j'avais reçue me signalait la tombe d'« un aviateur prêtre incognito » et les commentaires ajoutaient : « C'est même un grand dignitaire de l'Eglise car sur lui on a trouvé un brevet avec son nom dessus, il est cardinal et il avait plein de médailles pieuses : Notre Dame des Ailes — Saint-Christophe — Pie XI ». Les aviateurs prêtres étaient rares. Je connaissais la mort du Révérend Père Dominicain Geofroy, lieutenant observateur au II/33, tué le 5 novembre 1939 en mission sur Aix-La-Chapelle. Quant à notre ami Guy Bougerol, lieutenant observateur de réserve au même groupe II/33 de la 33^e escadre, et aussi aumônier de ce groupe, il n'avait pas eu, Dieu merci ! à être parmi mes pauvres « clients ».

Venue enquêter dans le village des Ardennes à propos de « la tombe du cardinal », je dus faire mille démarches patientes pour découvrir le fameux diplôme, oublié au fond d'un tiroir de cuisine. Un paysan me confia qu'un prêtre de passage qui l'avait vu avait dit que « c'était pas sérieux ». En fait, le brevet fut retrouvé. C'était celui, bien connu dans les escadrilles, depuis qu'il fut inventé au cours de l'hiver de la drôle de guerre par Fournier, officier mécanicien d'un GAO :

No..... Escadre No..... Groupe
 Aux armées, le 2 décembre 1939
 NOMINATION
 A LA DIGNITE HONORIFIQUE
 DE CARDINAL P.A.F.

Nom : Lieutenant
 Certifions que l'impétrant a satisfait aux épreuves du Cardinalat.

En foi de quoi, nous lui avons délivré le présent brevet pour valoir ce que de droit.

Le Commandant de Groupe
 X.....

Le nom du titulaire, presque illisible pour tous, ne l'était pas pour moi qui connaissais par cœur tous ceux que j'avais à rechercher.

Notre pauvre mort fut identifié par son brevet qui prouvait qu'il avait su rire et boire de bons coups, comme il sut, le 20 mai, sur LeO 45, donner sa vie pour la France...

Oise

De ces huit départements où, pendant la bataille de France, la guerre aérienne eut une intensité particulière, ce fut la Somme qui, pour la mission cela s'entend, vint en tête avec ses 84 avions français abattus; ensuite l'Aisne avec 49; les Ardennes 41; le Nord 36; l'Oise 28; le Pas de Calais 27; la Seine Inférieure 16; la Marne 11. C'est dans l'Oise que nous eûmes l'une des enquêtes les plus difficiles, les plus émouvantes à accomplir, à la recherche de deux pilotes de l'escadrille « France » du groupe de chasse II/7, disparus dans le combat aérien du mercredi 5 juin 1940.

Ce jour-là, une patrouille triple de cette 2^e escadrille équipée de Dewoitine 520, décollait d'Esbly, près de Meaux, chargée d'une mission de protection dans la région de Bray-sur-Somme-Proyart-Athies. Le capitaine Hugo, chef de la patrouille basse, avait comme l'un de ses ailiers, le sous-lieutenant René Pomier-Layragues sur Dewoitine n° 266. Ils se heurtèrent à 17 h, à 40 Messerschmitt 109 et le combat s'engagea. Le sous-lieutenant Camille Louis, sur Dewoitine 520 n° 240 de la patrouille moyenne, abattu en flammes, s'écrasa sur le sol. Pomier-Layragues tira ses rafales sur un avion ennemi qui tomba, mais son pilote sauta en parachute. Quelques minutes plus tard, Pomier-Layragues était abattu. Il était porté disparu depuis.

Nous avions réussi à découvrir au Quesnel-Aubry la tombe du sous-lieutenant Louis, que j'identifiai par l'immatriculation de son avion encore lisible parmi ses ferrailles calcinées. Mais aucune indication dans ce secteur pour le Dewoitine 520 n° 266. Je multipliai en vain les annonces dans la presse.

Le 7 août 1941, je reçus de M. Petit, président des anciens combattants de Grandvilliers, qui avait déjà été notre précieux collaborateur, l'avis qu'à Marissel les Allemands avaient la veille enlevé les ferrailles d'un avion de chasse tombé sur la tour de la propriété Moreau. Alors qu'on le pensait vide, on avait découvert sous le moteur les restes calcinés d'un pilote non identifiable qui fut enterré au cimetière.

Hélas j'arrivai trop tard à Marissel, quatorze mois après le combat, alors que l'appareil n'était plus là et qui seul, aurait pu me permettre de connaître le nom de son pilote. Je commençai à publier des annonces de presse à son sujet. Le 23 décembre 1941, Georges Crucifix, de Therdonne près de Beauvais, ancien sergent-chef à l'Ecole de pilotage n° 22 à Alençon, breveté mitrailleur, vint me voir au bureau de l'I.P.S.A. Après sa démobilisation, il parcourait les ex-champs de bataille et avait repéré un Dewoitine à Marissel, mais n'y avait pas porté intérêt puisqu'on lui avait dit qu'il n'y avait pas de victime.

Après qu'il eût appris la découverte du corps et, sur la lecture de mon annonce, il parcourut les marais, vit un tank allemand de récupération de matériel de guerre, sur lequel étaient les débris de l'avion venant de Marissel. Il prit la plaque

d'immatriculation du moteur, puis retourna à la tour de la propriété Moreau sur laquelle le Dewoitine était tombé, maniant les débris de ferrailles et de pierres, il préleva des plaques de contrôle qu'il me présenta. J'ouvris, devant Crucifix, le dossier technique du D. 520 n° 266 que le capitaine Hugo m'avait remis. Tous les chiffres coïncidaient.

Avec quelle émotion profonde je pus apporter ainsi au père du sous-lieutenant Pomier-Layragues la certitude que c'était bien son fils qui reposait au cimetière de Marissel. Dans son immense douleur de l'avoir perdu à 24 ans, sorti de l'École de l'Air et plein de promesse, je lui donnais une consolation, une fierté en lui apprenant que l'avion abattu par son fils était celui de l'as allemand de la Luftwaffe, le capitaine Werner Moëlders (1913-1941) qui, en mai 1940, avait 34 victoires à son palmarès ainsi que l'attestaient 34 barres blanches sur son avion qu'un habitant de Marissel avait comptées (dont 14 victoires en Espagne avec la Légion Condor et 12 en Pologne). Sauvé par son parachute dans le combat du 5 juin, il fut fait prisonnier par des hommes du 195^e régiment d'artillerie lourde tractée. On l'emmena au château de Blincourt. Questionné par le capitaine Drouot, l'interrogatoire courtois se termina par cette demande de Moëlders : « J'ai une petite requête à vous présenter, je voudrais connaître mon vainqueur ». Hélas, le sous-lieutenant pilote Louis Pomier-Layragues n'en a jamais rien su...



La mission, que certains pourraient estimer sportive en raison de ses 100.000 kilomètres parcourus en trois années, fut le plus souvent d'une poignante tristesse en des régions dévastées, ruinées par la guerre, au milieu d'une population que l'occupation allemande accablait d'inquisitions, d'arrestations, de déportations. Nos relations avec les familles dans l'angoisse, puis dans le deuil quand nous avions découvert les disparus, étaient bouleversantes. D'autre part, nous étions en danger constant pour toutes sortes de raisons, dont l'essentielle était que certains aviateurs tombés du ciel étaient cachés par des paysans et que nous nous en occupions. Mais c'est là une autre histoire... qui me valut un séjour à la prison du Cherche-Midi, dont ma sortie me prouva que j'avais vraiment du « pot ». Il nous aurait fallu, de temps en temps, pouvoir faire un « dégagement », de ceux qui remontent le moral dans les escadrilles. Hélas, seule régnait la Luftwaffe, que nous fuyions malgré certaines avances courtoises.

Pourtant comme, dans la vie, le rire se mêle aux larmes, il nous arrivait des aventures cocasses. Un jour, nous étions attendues dans un village par une réunion de maires qui, ayant enquêté à notre profit dans leur région, étaient quelque peu impressionnés d'avance par la venue « d'une aviatrice et d'une princesse ». Or notre 5 CV tomba en panne et nous fîmes une arrivée sans gloire, remorquées par un bourricot...

A une autre assemblée où je devais recueillir de précieuses informations annoncées par courrier, je ne trouvai personne. On m'en donna la raison. Ce jour-là, il y avait le « jugement des vaches ». A l'exode, les cultivateurs avaient ouvert les portes des étables. A leur retour, ils avaient repris, de-ci de-là, les bêtes errantes et c'était l'objet de contestations sans fin. Alors, ayant marqué tous les bestiaux ensemble, on les libérait devant un jury. Et chaque bête rentrait d'instinct chez son véritable propriétaire.

J'avais remarqué que, lors des émouvantes funérailles d'aviateurs, la cérémonie n'était pas complète s'il y manquait un discours. Or certains maires de petits villages m'avaient ne pas savoir le faire. Je préparais donc d'avance un texte où j'évoquais la vie du défunt, ses états de service, sa famille, les circonstances de son sacrifice. J'employais, je l'avoue, de ces clichés de bravoure dont je ne fais pas un usage personnel, mais qui émouvaient les âmes simples. Je n'étais pas mécontente de mes textes, que je prononçais avec émotion au cimetière. Ma « superbe » de femme de lettres fut rabattue le jour

où un maire me dit : « Le Ministre de l'Air vous a envoyé un discours rudement bien tapé et vous l'avez récité que c'était bien beau! »

A l'occasion d'une autre de mes allocutions, je cueillis une perle que je n'ai jamais oubliée. Le pilote était resté pendant deux ans sous les débris de son avion, enfoui sous cinq mètres de terre, dans un champ remis en culture. Je « commis » une image poétique : « Notre martyr reposait sous les blés deux fois dorés par le soleil d'été ». Mais à la sortie du cimetière le garde champêtre me fit remarquer timidement, rectifiant mon erreur : « Mame la Présidente, c'était pas des blés, c'était des betteraves! » Ah! ces dames de Paris, ça ne connaît rien à la campagne!

Nous rions toujours en nous souvenant de l'enquête concernant un aviateur inconnu qui n'avait sur lui que son agenda. Une adresse y était portée, notant des rendez-vous réguliers avec une femme. J'envoyai une I.P.S.A. enquêter sur place : il s'avéra que là était une maison hospitalière « à gros numéro ». Si les visites d'une dame en uniforme de la Croix Rouge Française y semblèrent pour le moins insolites, elles furent concluantes quant à l'identification du pilote tant ces « dames » se débrouillèrent pour retrouver l'élue du pilote. Elle n'avait pas oublié son nom et versa des larmes.

En Belgique

Après avoir commencé la mission par les départements de l'Aisne, avec ses 49 avions abattus disparus, puis la Somme (84), le Nord (36), les Ardennes (41), je souhaitais pousser jusqu'en Belgique où j'avais des avis de recherches sur douze équipages dont on était sans nouvelles depuis mai 1940. Par le nord des Ardennes, en juillet 1941, nous pûmes franchir une frontière qui, en fait, n'existait plus : nul « auxweiss » spécial n'était nécessaire entre zone interdite et le territoire belge, le commandement allemand étant à Bruxelles. Mon adjointe, la princesse Jérôme Murat, étant une amie d'enfance de la princesse Eugène de Ligne — d'origine française et fille de la princesse de Poix — nous fûmes accueillies chez elle à Bruxelles. Toute notre action nous fut facilitée par le fait que la princesse de Ligne était présidente d'honneur du Comité belge de la C.R.F. Ce Comité avait créé un service spécial de recherches de militaires français tués et disparus, en liaison avec le service officiel des sépultures militaires qui dépendait du Ministère de l'Intérieur belge. Là, on me remit une documentation concernant les

Sur une route de la Somme



**Tombe du sergent-chef
Lucien Rigalleau enterré sous le nom de
Ledoux-Leverici à Surice en Belgique**

tombes militaires françaises recensées alors : 3 365, ainsi qu'un rapport spécial sur les avions français et anglais tous abattus entre le 10 mai et le 16 mai, dès les premiers jours de l'attaque allemande, avec une densité particulière en deux régions, vers Tongres-Maestricht, puis le triangle Namur-Charleroi-Dinant. Je m'aperçus par la suite que les confusions étaient fréquentes entre avions français et anglais, tous deux portant une cocarde tricolore. Il me fallait savoir que les couleurs bleu-blanc-rouge n'y étaient pas dans le même sens. Cela ne simplifiait pas nos énigmes à résoudre.

En nous dirigeant vers la province de Namur, nous saluons les tombes de nos aviateurs identifiés : sergent-chef Jacques Hemery, sous-lieutenants Mann, de la Porte du Theil et Rohan Chabot, sergent-chef Motte, capitaine de Montal, et d'autres.

Le 13 mai 1940, le GAO 511 à Bouvignes, composé exclusivement d'officiers de réserve, équipé de Potez, était basé sur son nouveau terrain du domaine des Grands Douaires, près de Signy-le-Petit, entre Rocroi et Hirson. Le Potez 63 n° 288 partit en mission avec comme équipage le capitaine René Peigné chef de bord, Jean-François de la Rocque pilote, sous-lieutenant Gesiaume mitrailleur. Touché par les balles ennemies, l'appareil s'écrasa en flammes près de Dinant. Trois tombes furent creusées dans la pâture de M. Milcamp pour l'équipage qu'on avait pu identifier. Le 14 février 1941, on porta les corps au petit cimetière à flanc de coteau où reposèrent ainsi 19 militaires.

On me remit les pauvres trésors trouvés sur les morts calcinés, la plaque d'identité de Gesiaume et son alliance gravée, un débris de la tunique portant trois galons d'or et un morceau de chapelet.

Par mes relations avec les familles, je « connaissais », si j'ose dire, ces trois morts.

Le capitaine Peigné qui avait fait brillamment la guerre de 1914-18 dans l'aviation. Officier de réserve, il aurait pu rester rampant en 1940 comme adjoint au commandant du GAO 51. Mais il ne l'entendit pas ainsi.

Jean-François de La Rocque, né en 1917, était le fils du colonel de La Rocque. Entré à Sciences Politiques, il fit la rencontre de Jean Mermoz qui suivait sa vocation;

Dans une lettre du 7 mai 1938 à ses parents, Jean-François écrivit : « Voler dans l'anonymat, car tous les temps, assurer coûte que coûte un service de fonctionnaire mais de fonctionnaire du ciel, avec le risque constant, voici mon rêve ». Lorsque la guerre survint, il était aspirant de l'Armée de l'Air à Nantes, où il se préparait en



vue de la Ligne et des escadrilles de la paix. Mais le 13 mai il n'avait pas eu à suivre le cap du retour. Mon enquête à Bouvignes m'incita à revenir au terrain du départ, aux Grands Douaires à la lisière de la forêt, cruellement bombardé le 13 mai. Six Potez gisaient écrasés. On m'avait signalé la tombe d'un « capitaine aviateur inconnu » à côté du Potez 63 N° 291. Je procédai à l'exhumation de l'officier. La tombe était vide. Cette croix n'avait-elle pas été posée à la mémoire du capitaine Peigné, disparu? Mystère jamais élucidé pour moi.

Une fiche de la Croix Rouge belge signalait qu'à Surice, à 20 km sud-ouest de Dinant (Belgique), un avion avait été abattu et qu'au cimetière deux

aviateurs reposaient dans une seule tombe, sous l'inscription : « Ledoux-Leverici S.P. 88 ». Je n'avais pas ces noms d'aviateurs à rechercher. D'autre part la SPA 88 était une escadrille du groupe de chasse I/3, un seul pilote, et non deux, pouvait avoir été tué.

Un témoin du drame me précisa que, sur la carlingue de l'avion abattu, il y avait « une bête peinte » « une méchante sais-tu ». En lui présentant les planches d'escadrille, il reconnut le serpent rouge moucheté de noir dans une flamme blanche, de la 1^{ère} escadrille du I/3, ex SPA 88. Encore fallait-il que l'appareil fût bien un Dewoitine 520 équipant ce groupe. Comme j'avais découvert à Souleme, proche de Surice, la



tombe du sergent Bellefin abattu le 15 mai, son coéquipier de mission, tombé aussi, le sergent Lucien Rigalleau pouvait être les « soi-disant aviateurs Ledoux-Leverici » inhumés à Surice. Là on me remit un papier trouvé près de l'appareil.

C'était une feuille de réparation effectuée dans la journée du 7 mai 1940-n° 94 sur matériel D. 520, signée Barb..... Je la fis reproduire dans le journal « La Semaine » et je reçus la réponse du sergent mécanicien Robert Barberet, me donnant la certitude que c'était bien l'avion de Rigalleau. De ces noms dérisoires Ledoux-Leverici, je n'arrivais pas à comprendre le premier.

Quant au second, je savais qu'au bout du fuse-

lage se trouvait l'inscription « Lever ici », que les allemands avaient dû prendre pour le nom du pilote.

Ainsi en Belgique furent identifiés les autres aviateurs dont les causes m'avaient été confiées, entre autre deux pilotes du groupe III/7, le sergent-chef Morlot sur Morane 406 n° 231 et le lieutenant Paul Costey sur Morane 406 n° 837, le premier tué à Somzee, à 12 km de Philippeville, identifié grâce à une médaille de Pie XI qu'il avait reçue lors de son voyage de noces à Rome, une plaque du moteur de son avion Hispano-Suiza type 12 YCRS n° 495-913; et le lieutenant Costey, tombé à Saint-Aubin, identifié grâce au numéro gravé au revers de son insigne de pilote.

Découvert seulement en octobre 1942, sous les débris du Curtiss abattu le 13 juin 1940, le corps de l'adjudant Romey à Champguyon dans la Marne

Au retour, « mission accomplie », nous n'éprouvâmes toutefois pas la satisfaction escomptée, car l'adjudant-pilote Lucien Leclercq, 4^e escadrille du groupe II/6 abattu sur Morane 406 le 11 mai 1940 lors d'une mission sur Maestricht, était demeuré et demeura introuvable.

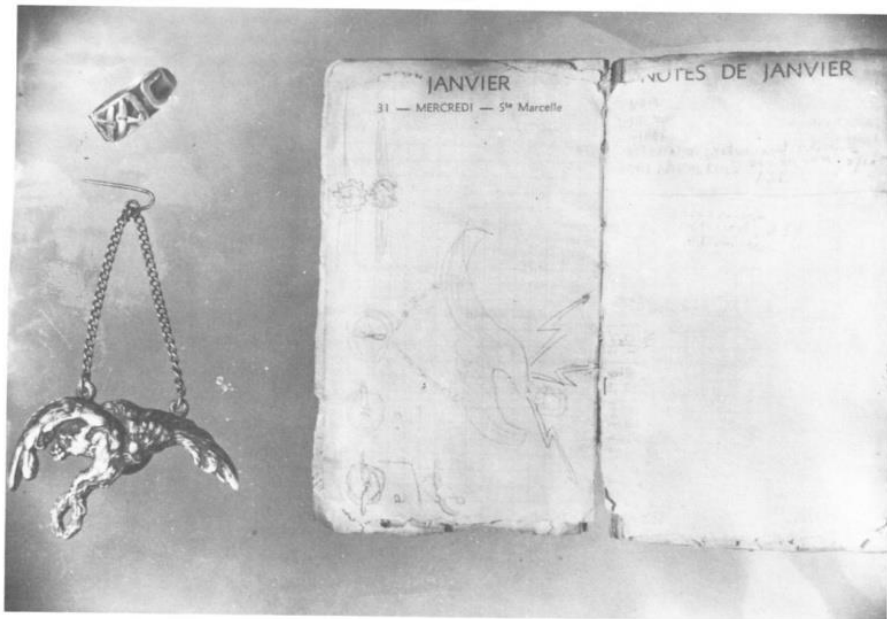
Hollande

En septembre 1941, grâce aux démarches du Comité de Belgique de la Croix Rouge Française, nous pûmes aller en Hollande, où trois équipages français étaient portés disparus. Si deux de nos enquêtes réussirent sans trop de difficultés, il n'en fut pas de même pour celle concernant le capitaine Roger Trouillard, commandant l'escadrille du GC III/3 pilotant le Morane 406 n° 549.

Le 13 mai, trois patrouilles légères de Morane 406 décollaient du terrain de Maldegen, à l'est de Bruges. Elles se heurtèrent à 18 Messerschmitt 109. Le combat inégal s'engagea. Le regroupement des Morane se fit dans la région de Bergen Op Zoom; mais, à proximité de Rosendaal, le capitaine Trouillard aperçut un Me 109. Il le poursuivit dans les nuages, se heurta à 20 « bouts carrés ». Il abattit un avion allemand, puis se précipita sur un autre adversaire et tous deux tombèrent. Le terrible silence sur son sort durait depuis seize mois et la famille m'avait confié cette cause désespérée.

A Rosendaal, aucun aviateur n'était tombé mais une indication nous fut donnée. Au cimetière d'Etten en Leur (12 km ouest de Breda) étaient trois tombes : celle d'un pilote français inconnu et celle d'un pilote allemand abattu dans le même combat aérien et un soldat français trouvé carbonisé dans un char. Les avions enchevêtrés ayant brûlé longtemps, on avait enterré hâtivement les morts; mais un témoin remarqua qu'une main, dépassant des ferrailles, portait une alliance de platine. Plus tard, parmi les innombrables épaves laissées par les Français de la 60^e division, on trouva les débris d'une carte d'identité au nom du capitaine Trouillard.

Pour la mission, M. Hamilton, bourgmestre de Rosendaal, fit entreprendre des fouilles minutieuses dans l'entonnoir creusé par les avions. Parmi les mètres cubes de terre passés au tamis, on retrouva un anneau de platine gravé « VM-RT 27 août 1939 », pauvre trésor que je rapportai à la jeune veuve qui le reconnut. En pleurant, elle me montra sa petite fille, née sept mois après la mort de son père et son vivant portrait. Sur la tombe d'Etten en Leur, les Hollandais inscrivent : « Captain pilot Roger Trouillard — 13 mai 1940 ».



Pièces ayant permis d'identifier le Lt. Polonais Dudwat du GG II 10 abattu avec son Bloch 152 à St Germain sur Eaulne (Seine Maritime).

Le commandant du groupe I/5, Accart, me donna des précisions sur les missions du 14 mai à 11 heures. 16 avions, tout ce qui restait du groupe, décollèrent sous la conduite du commandant Murtin. Des Messerschmitt s'abattirent sur la patrouille haute. Le lieutenant tchèque Timotens Hamsick, pilotant le Curtiss n° 92, atteint à la dernière attaque, tomba en feu, piquant à mort. Il sauta en parachute à grande vitesse, mais s'écrasa au sol.

Quelques semaines plus tard, je puis enfin inscrire son nom sur sa croix.

Ainsi furent retrouvés, identifiés par la mission :

— Lieutenant Horeck, GC I/3, tombé le 5 juin à Argreuves (Somme) sur D 520 n° 129.

— Lieutenant Berane, GC III/3, tombé le 12 mai à Weteren (Belgique) sur Morane 406. Sa volonté, confiée au capitaine Trouillard, tué le lendemain le 13 mai 1940 à Etten en Leur (Hollande), était d'avertir, en cas d'accident, une dame X... à Chartres.

— Lieutenant Kralik, GC I/8, tombé le 27 mai à la Quesnel (Somme) sur Bloch 152.

Aviation tchécoslovaque et polonaise

Ces aviateurs s'évadèrent de leurs pays dès l'invasion allemande de 1939. Certains vinrent en France. Incorporés, pour les Tchécoslovaques aux groupes de chasse I/3, II/5, III/3, I/8, I/6, III/7, ils eurent 28 tués. Et, pour les Polonais, au GC II/10, ils eurent 5 tués.

Du groupe polonais I/145, j'appris par la suite qu'il avait remporté 17 victoires, eu 5 pilotes tués et 4 blessés, mais la mission n'eut à accomplir aucune enquête pour ce dernier groupe qui, équipé d'avions Caudron C. 714, opéra en juin de Dreux au Havre.

..

Parmi les aviateurs polonais disparus, ce furent les trois de la mission du 7 juin 1940 qui nous posèrent les problèmes les plus difficiles.

D'après l'avis de recherches que nous avait transmis le commandant Rouzet, commandant le groupe de chasse II/10, basé en juin 1940 à Bernay, quatre pilotes polonais y étaient arrivés en renfort : le commandant Wirski, le sous-lieutenant Poniatowski, le sous-lieutenant Hieronimus Dudwat et le lieutenant Radonisky. Tous excellents pilotes confirmés : Dudwat avait remporté six victoires en Pologne.

Le 7 juin vers 9 heures, une patrouille triple du II/10, équipée de Bloch 152, fit une mission vers Amiens. Au retour elle fut surprise par un groupe de 27 Me 109. Au cours du combat acharné, trois pilotes, Wirski, Poniatowski et Dudwat, furent abattus et portés disparus. A Fresnoy-Folny (Seine-Inférieure), je trouvai un Bloch 152 n° 115, le 2 dans l'escadrille, abattu le 17 juin en combat aérien vers 9 heures. Le pilote carbonisé fut identifié d'après l'immatriculation de son appareil comme étant un officier aviateur polonais inconnu.

A Fontaine-le-Sec (Somme), le Bloch 152 Cl n° 688, abattu à la même date, permit l'identification du pilote carbonisé comme étant le commandant Wirski.

A Saint-Germain-sur-Eaulne (Seine-Inférieure)

gisait un Bloch 152 n° 130, le 10 dans l'escadrille, tombé en pleine forêt au lieu dit La Mare, près de la ferme de M. Martel. Le pilote carbonisé fut inhumé auprès des débris de l'appareil. Un capitaine aviateur français qui logeait chez M. Charvet à Chateaufort-en-Bray, vint sur les lieux et dit qu'il s'agissait d'un pilote polonais. Sur les lieux de la chute on trouva une bague en métal blanc de fabrication grossière, portant deux avions face à face inscrits dans un rectangle et, sur le côté, quatre fois le signe X, qui pouvaient indiquer des victoires aériennes. A l'intérieur les initiales S.P.L.X. 1937. Lors de notre enquête je récupérai, de plus, un agenda comportant de nombreuses adresses et notes manuscrites en polonais, avec des petits dessins. Ayant présenté cet agenda à des aviateurs polonais, ils m'affirmèrent que c'était celui du lieutenant Dudwat. Son nom fut donc porté sur sa tombe. Par déduction, à Fresnoy-Folny ce ne pouvait être que le lieutenant Poniatowski.

Pourtant j'ai toujours pensé à ces trois enquêtes avec un certain trouble et une douloureuse incertitude.

..

Pour les pilotes tchécoslovaques, j'eus à enquêter sur un avion de chasse abattu le 14 mai 1940 qui m'avait été signalé à Mairy (Ardennes). Je me rendis au lieu dit « Le Grand Fond », dans un affreux endroit désert et marécageux où je vis un moteur et une hélice si profondément enfouis que je ne pus les atteindre. La tombe du pilote était à 200 mètres en contrebas. Des débris de casque étaient accrochés sur la croix qui portait les initiales T.H. gravées au couteau.

Quelqu'un avait donc connu son nom? L'exhumation que je fis n'apporta aucune preuve d'identité. Au retour de l'enterrement au cimetière, je fus abordée par le gendarme Martine, de la brigade de Mouzon. Il me dit avoir une plaque d'immatriculation de l'avion : Curtiss H 75 n° 92, et me la remit « en espérant que vu que je m'y connaissais ça pouvait servir ».

Je pensai tout de suite au groupe de chasse I/5, équipé de Curtiss, dont la base était à cette époque Suippes et qui avait fait des missions héroïques sur les Ardennes après la trêve allemande du 10 mai.



Tombes du Lt. Pilote Legrand et du Sergent chef mitrailleur Verger du Groupe d'assaut II/54 abattu sur Bréguet 693 le 7 juin 1940.



— Sergent Popelka, GC I/6, tombé le 3 juin à Ozoir-la-Ferrière (Seine et Marne) sur Morane 406.

— Sergent Bendl, GC I/6, tombé le 7 juin à Moliens (Oise) sur Morane 406 n° 898.

— Lieutenant Biderle, GC I/6, tombé le 25 mai à Havrincourt (Pas-de-Calais) sur Morane 406 n° 900.

— Caporal-chef Kosnar du GC /7, abattu le 5 juin sur Morane 406, dont je crus avoir retrouvé les ossements carbonisés dispersés à Vaires-sur-Corbié (Somme). Mais l'examen technique des pièces du Morane prouva qu'il était le n° 768, piloté par le sergent-chef Firminhac, de la 5^e escadrille du groupe III/3 abattu le 24 mai. Ni l'un ni l'autre de ces pilotes n'eurent de tombe...

— Krakora, tombé le 13 recensé au cimetière communal de Senlis — Date sur la croix : 26 avril 1940.

— Lieutenant Flanek, tombé le 15 mai à La Neuville-aux-Tourneurs (Ardennes) sur Morane 406 n° 994.

Ainsi moururent pour nous 28 aviateurs tchécoslovaques qui n'avaient pas accepté la servitude, et dont 26 furent retrouvés.

Notre travail pour la RAF

Les tués de la RAF, Royal Canadian Air Force et Royal Australian Air Force furent l'objet de nos enquêtes, alors que les Allemands les interdisaient sous les peines les plus sévères. Enquêtes bien plus difficiles que pour les aviateurs français, car nous n'avions ni les avis de recherches du personnel navigant disparu, ni les fiches techniques des avions Blenheim, Hurricane, Spitfire et autres qui participèrent à la bataille de France. Nous recueillions sur place toutes les indications susceptibles de permettre les identifications ultérieures par l'Air Ministry et transmettions nos fiches à la Croix Rouge de Genève. De mon fichier comportant 224 enquêtes — et dans l'impossibilité de les retracer toutes ici — je me contenterai de deux exemples.

Aux Grandes Armoises (Ardennes), dans les bois dits « La Grande Neau », un avion anglais nous fut signalé, découvert seulement au printemps 1941. Venue sur place au prix de grandes difficultés, je relevai l'immatriculation encore lisible de l'appareil brisé (que je crus un Blenheim et que je sus plus tard être un Battle K-9343). Sur le fuselage, de grandes lettres blanches O.F. et en bout, en petits caractères, F. 2931. A côté de l'avion, un squelette impossible à identifier.

Toutefois, parmi les débris de ferrailles, je relevai une carte aéronautique anglaise portant la signature au crayon « Moseley » et des initiales qui semblaient A.N.M. Nous avons fait enterrer déceimment l'aviateur abandonné depuis un an. Après les aviateurs britanniques, canadiens et australiens tués en mai et juin 1940, d'autres équipages alliés tombèrent, dont des Américains à partir de la déclaration de guerre des Etats-Unis du 8 décembre 1941 puis ceux des Forces aériennes françaises libres. Ce sont là des drames dont la mission s'occupa mais qui n'entrent pas dans le cadre de cet article sur la bataille de France.

Pour tous nos alliés, j'établis un fichier spécial comportant les rapports sur 224 avions abattus. Après la libération d'août 1944, il fut remis aux autorités britanniques. Il nous revint plus tard de l'Air Ministry, dûment enregistré, annoté avec des tués. Ainsi nous eûmes l'immense satisfaction d'avoir contribué à l'identification de centaines d'aviateurs, pour lesquels nous avions recueilli, au cours de nos missions de 1940 à 1943,

des éléments qui auraient autrement été perdus pendant les années de l'impitoyable occupation allemande.

En conclusion, rien ne me semble mieux concrétiser l'admirable résistance britannique que mon rapport n° 173.

A Nouvion-sur-Meuse (Ardennes), le 23 juin 1941, nous avons procédé là à l'exhumation d'un pilote inconnu de la RAF, inhumé au lieu dit « La Balastière » et qui avait dû appartenir à l'équipage d'un avion anglais proche, immatriculé H. 9189, abattu à la ferme de l'Espérance en mai 1940. Mais des témoins nous racontèrent qu'un aviateur survivant avait tenté de soigner son camarade, puis avait traversé la Meuse, fuyant l'avance allemande.

Le cadavre avait bien un garrot au poignet. Sur lui un mouchoir aux initiales M.N. A son doigt, une chevalière en or dont, sur une pierre dure de couleur foncée, gravée en intaille, figurait un lion brandissant une lance accompagné d'une devise en latin : « Brisé non vaincu ».

« Madame la Directrice des Morts »

L'hiver 1943-1944 fut très dur en France à tous égards.

L'occupation allemande devenait plus cruelle, plus impitoyable. Les bombardements alliés sur notre sol provoquaient des ruines et des deuils. Notre mission dût s'arrêter. Nous n'avions plus de S.P., permis de circuler, plus d'allocation d'essence ni d'ausweiss.

Ce fut pour moi l'heure du recueillage, de la mise à jour des rapports, des statistiques, de la rédaction de mes annales. Au cours de 475 enquêtes, nous avons retrouvé 322 avions français et identifiés 435 aviateurs « morts pour la France ». Nous éprouvons de poignants regrets pour ceux que nous n'avons pu découvrir : capitaine Coiral, GC II/1, disparu le 14 mai vers Sedan; lieutenant Burzytyn, GC III/2, disparu le 25 mai vers Cambrai; lieutenant Weiss, GC I/4, disparu le 6 juin en Seine-Inférieure; lieutenant Brunet du GB II/54, disparu dans la Somme; adjudant Leclerc, GC II/6, disparu le 11 mai sur Maestricht (Belgique).

En rédigeant mes mémoires, je retrouvais des souvenirs piquants. Un jour, un maire de campagne voulant m'honorer m'avait ainsi saluée : « Madame la Directrice des morts ». Hé oui! je travaillais depuis trois ans avec mon admirable équipe pour que des aviateurs français et alliés tombés du ciel pour nous, ne demeurent plus l'escadrille anonyme, et que les parents en deuil aient, au moins, cette humble et ultime consolation : avoir une tombe où se recueillir.

Pour eux, « Madame la Directrice des morts » et ses adjointes : Nicole Murat et Nicole Vincent, reprirent la route, encadrées par la vieille et fidèle équipe I.P.S.A., sans laquelle la mission n'aurait pu réussir.

A partir de septembre 1944 commença en effet notre nouvelle et grande aventure qui, en France, Belgique, Hollande, Allemagne, Autriche, Italie, 200 000 km parcourus dans des conditions inimaginables, allait durer jusqu'en fin 1946.

Alors que je pensais terminer mon fichier avec le n° 813, il me fallut reprendre une enquête incroyable qui fut la 814^e. Un consul français en Espagne me signalait, le 27 mai 1947, qu'on venait de découvrir, repêchés en mer à hauteur de Barcelone, les restes d'un équipage français. Je pus l'identifier comme étant celui disparu le 20 mai 1940 en mission de repli de la base de Lezignan à Oran. Et ce fut notre point final.

« Mission accomplie »

Germaine L'Herbier-Montagnon

