

# Sommaire

3	Avant-propos	138	Juin 1940
5	Préface	164	En Afrique du Nord
6	Création difficile d'un 3 <sup>e</sup> groupe	178	Conclusion
18	Déplacement tragique à Salon-de-Provence	180	Annexes
23	La guerre est déclarée	180	I. Les traditions des escadrilles
28	La campagne à l'Est : Toul-Ochey	182	II. Courbes des effectifs
38	Octobre 1939	183	III. Navigants affectés (08/39-08/40)
43	Novembre 1939	184	IV. Sorties quotidiennes
56	Décembre 1939	184	V. Résumé d'activité
62	Janvier 1940	186	VI. Comparaison des sorties
69	Février 1940	186	VII. Détail des missions mensuelles
74	Mars 1940	187	VIII. Liste des MS.460 et D.520 du GC III/3
84	Avril 1940	189	IX. Les terrains
88	En Picardie : Beauvais-Tillé	191	X. Quelques biographies - Palmarès
100	L'offensive allemande	204	XI. Résumé de l'activité - Les victoires
122	Retour à Beauvais	208	Remerciements & Sources
129	Cormeilles-en-Vexin		

*Sans insigne ni nom le groupe est baptisé dans les colonnes du Petit Parisien de février 1940: « Le groupe sans nom »*



La 6<sup>e</sup> escadrille dispersée sur le terrain d'Ochey. Au premier plan sans doute le n° 708 codé "11". (photo Leblanc)

## La guerre est déclarée

Les hommes de cette unité reprennent l'entraînement malgré la douleur encore palpable, ce coup dur a enlevé plusieurs éléments, de nouvelles recrues vont arriver pour les remplacer. Il va falloir faire de nos tout jeunes pilotes des chasseurs écrit le Lt Baudouin. Ce qui était supposé et redouté s'est produit, les troupes allemandes envahissent la Pologne le 1<sup>er</sup> septembre. Le Royaume-Uni et la France déclarent la guerre à ce pays menaçant la paix le 3 septembre. Quelques pilotes arrivent à Salon : Sgt Pierre Rebillat, S/Lt Jean Dumoulin, Sgt André Bekiarian, A/C Émile Leblanc, Cne Louis Rousseau-Dumarcet. Ce dernier vient prendre le commandement de la 6<sup>e</sup> escadrille en remplacement du Cne Chiavarini. Il amène une ambiance nouvelle rapporte-t-on. Le Sgt Le Nigen, qui a quitté le GC III/3 le 23 août pour être placé dans la réserve, est rappelé, c'est par la voie des airs qu'il rejoint ce terrain du Midi le 4 septembre, jour de son 23<sup>e</sup> anniversaire.

Le groupe dessert au sud du terrain pour reprendre l'entraînement des jeunes pilotes. Celui-ci fut poussé autant que le permettait l'immobilisation du personnel pour les patrouilles d'alerte. Des plastrons de bombardiers détachés depuis Toulouse furent demandés à Istres ; le III/3 fait aussi de la mitrailleuse-photo ou du réglage des armes à Istres en raison des bruits de bagarre venant de l'Est. Dans le même temps le GQGA mettait à disposition le 8 septembre sept Morane non armés pour recomplètement.

C'est pendant cette période, et sur l'initiative du S/Lt de Chézelles, mais appuyé par le Commandant de groupe, qu'il fait faire confectionner par l'arsenal de Toulon vingt dossiers de sièges blindés amovibles qui se posaient entre le siège et le parachute en épousant la forme et la silhouette du pilote.

Au cours de ce séjour dans le Sud, Charles Trénet vient souvent voir ces militaires, il est à la base de Salon. Bau-

douin a noté dans son album qu'il est impeccable dans sa tenue de soldat d'aviation avec ses chaussures noires vernies. Ce chanteur dit que ce sont des diables d'hommes, il assiste au départ des petits Morane nerveux et rapides, il dit avoir vu toute l'escadrille s'envoler sans dire sa destination, elle est partie pour l'enfer du ciel. Cet envol était probablement celui qui annonçait un futur changement de terrain le 23 septembre à 17 h 15.

Effectivement, le GC III/3 n'a pas stationné plus longtemps à Salon puisque l'Italie n'est plus menaçante, et le GQGA a choisi de l'envoyer à Toul-Ochey (Meurthe-et-Moselle). Quelques Morane ont été perçus en remplacement des pertes au cours du déplacement catastrophique fin août, peut-être les numéros 278, 488, 521, 527, 546, 587, 592 et 996 Les jours passent, Les premières missions de guerre vont commencer, le baptême du feu en quelque sorte pour ces recrues qui volent maintenant à bord d'avions dont les cabines sont fermées.



Sans butte de tir à Salon, les Morane doivent être envoyés à Istres pour le réglage des armes. Accrochés à un camion Matford, la béquille de queue soulagée par un chariot de manutention, les Morane 406 n° 348 puis n° 996 longent le stand de tir avant d'être placés au pas de tir. (photo Baudouin via SHD)



Un renfort de sept pilotes arrive à Ochey le **5 décembre**, un Français (A/C René Roger) et six de nationalité tchèque; ce sont de bons pilotes très entraînés et aptes à toutes les missions suivant les méthodes employées par les aviateurs français. Ils s'agit des Lt Jindrich Béran et Evzen Cizek, des Sgt Josef Keprt, Josef Hubacek et C/C Josef Stehlik et Vaclav Slouf. Béran, Keprt et Stehlik et le mécanicien Charles Kadler rejoignent la 5<sup>e</sup> escadrille alors que Cizek, Hubacek et Slouf plus le mécanicien Jan Prokop sont répartis à la 6<sup>e</sup>. Cizek aura vite le sobriquet de "vieille noix" ; âgé de 27 ans il a une solide expérience acquise dans son pays où il sert dans la chasse depuis 1932.

Le commandant du CIC de Chartres, Raguenet de Saint-Albin, recommande par exemple Béran à sortie du centre d'instruction : *Pilote de chasse confirmé. A été employé comme chef de patrouille classé bon tireur ; plein d'allant. A commandé une escadrille de chasse en Tchécoslovaquie et s'est parfaitement assimilé aux méthodes françaises. À utiliser de suite.*

*L'accueil de ces nouveaux se réalise dans la bonne humeur en dépit de difficultés de compréhension dans les conversations mais tout s'arrange par la suite écrit Leblanc.*

En fait l'envoi de ces Tchèques au GC III/3 fait suite au changement d'affectation du GC I/3 vers le III/3 de deux patrouilles de trois Tchèques, à titre d'essai, dès leur sortie du CIC de Chartres. En effet la décision de transformer le I/3 sur D.520 a été prise début novembre 1939 et cette désignation modifie la répartition. Le 6 novembre le général Vuillemin écrit donc que *le GC III/3 recevra à la place du GC I/3, six avions MS.406 armés de canon HS9<sup>1</sup> et sera porté au point de vue matériel avion à son tableau d'effectif de guerre.*



Arrivés début décembre 1939, huit Tchèques sont affectés au GC III/3. Parmi eux deux mécaniciens, sur cette photo on reconnaît, de gauche à droite, les pilotes Eugen Cizek, Jindrich Beran, Josef Stehlik et un inconnu. (photo Baudouin)

Faisant suite à cette décision, plusieurs appareils ont été livrés aux deux escadrilles en novembre puis en décembre après avoir transité par le "régulateur" de Nancy-Azelot au profit du III/3 rattaché au parc 1/121 : ils portent les numéros 660, 692, 707, 708, 718, 756, 764, 767, 768, 769.

1. Canon de 20 mm déjà présent sur les D.501 et jugée peu sûr en dépit de performances de cadence à 350 cp/min à la vitesse de 835 m/s.



Le terrain de Nancy-Essey n'abritait pas d'unité de chasse mais des Morane y passaient régulièrement pour entretien. Devant un des grands hangars de cette plateforme, sans doute trois mécaniciens du parc 1/121 sont rassemblés devant MS.406 avec le matricule militaire Nx66 ou Nx60. (coll. Philippe Chaton)

## Avril 1940

Le **1<sup>er</sup> avril**, Trouillard, capitaine depuis le 1<sup>er</sup> février, rentre de permission avec un fanion que son épouse a brodé; il remarque que les hommes ont ajouté une quinzaine d'heures sur leurs carnets. Lui-même est apprécié de son commandant: *Chef d'escadrille énergique et remarquable entraîneur d'hommes* écrivait le Cne Richard. Le rythme ne faiblit pas. Le 1<sup>er</sup> avril au matin, même mission que la veille, et la bonne marche des patrouilles aide à la réussite de la protection du Cdt Gros, patron du GR I/36 (n° 173), dans la région de Forbach d'où il ramène 145 clichés; une douzaine de 109 est signalée par la DCA française au-dessus d'eux mais n'attaque pas.

L'après-midi, il s'agit d'un recueil. Le Potez de "Lacordaire" s'était posé à Ochev et décolle dix minutes avant que les Morane ne le suivent. La mission doit s'effectuer à très haute altitude (9000 m) entre Sarrelouis et Saarbrücken pour photographier la ligne Sigfried avant que les Morane ne recueillent le bimoteur à 6000 m avec une tenue de secteur dans la même zone. Hélas rien ne peut se faire car une panne d'inhalateur dans le Potez annule tout. À l'est de Pont-à-Mousson le bimoteur bat des ailes et fait demi-tour, entraînant le retour de tout le dispositif.

Le **2 avril** à 10h40, Bevillard et Slouf décollent pour une couverture sur alerte. À 700 m d'altitude et 7 km devant ils aperçoivent un Dornier 17 P escorté par neuf Bf 110 en formation en V très ouvert, séparés entre eux d'une distance de 300 m. La patrouille du III/3 fait face, le Dornier amorce un virage par la droite et les deux Morane se séparent. Slouf attaque trois quarts arrière légèrement en dessous et à droite, lâchant deux rafales. Il se remet dans l'axe et tire une nouvelle très longue rafale. Le mitrailleur arrière tire aussi. À la fin de la ressource Slouf dégage par un retournement; la manœuvre s'est faite au nord de Lunéville. Dans le même temps les chasseurs arrivent et Bévilleard pique en direction de Nancy. Le Dornier touché disparaît brusquement à la verticale. Il avait été arrosé des 31 obus de 20 mm et 350 cartouches que Slouf indique dans son rapport. Initialement, le Dornier 17 P de la 4.(F)/121 avait été aperçu grâce à la douzaine de coups de DCA française parfaitement ajustée. Il était escorté par d'autres bidérives qu'étaient les Bf 110 de la

AVRIL - 4	
1	L. S. Hugues
2	M. S. Fr. de Paule
3	M. S. Richard
4	J. S. Isidore
5	V. S. Irène
6	S. S. Célestin
7	D. S. Aleth NL
8	L. S. Albert
9	M. S. Valtrude
10	M. S. Fulbert
11	J. S. Léon le G.
12	V. S. Jules
13	S. S. Sida
14	D. S. Justin
15	L. S. Anastasie P
16	M. S. Bernadette
17	M. S. Anicet
18	J. S. Raoul
19	V. S. Expédit
20	S. S. Sulpice
21	D. S. Anselme
22	L. S. Opport. PL
23	M. S. Georges
24	M. S. Fidèle
25	J. S. Marc
26	V. S. Frédéric
27	S. S. Zite
28	D. S. Vital
29	L. Rogations DQ
30	M. S. Maxime

15.(Z)/LG1; un des leurs s'écrase à 11h13 à Jolivet, tout à côté de Lunéville. Néanmoins cette victoire sera revendiquée par l'Adj Le Martelot du GC I/2 et le Lt Bisoudre (GC II/3) <sup>1</sup>, en dépit de ce que Richard disait dans une dernière lettre à son épouse: *Le groupe fut glorieux en mon absence et nous avons probablement une victoire dans des conditions tout à fait remarquables...*

Deux renforts se présentent au groupe avec l'arrivée du lieutenant réserviste Daniel Clostre, le 4 avril depuis le CIC, et le retour du Sgt Hurtin, stage terminé depuis le 2 avril.

Le **7 avril** est un nouveau jour de deuil. Une projection de deux Potez 63 du GR I/36 est demandée, toujours pour des photographies à ramener à l'état-major, et plusieurs patrouilles vont assurer ce vol. Deux Potez 63-11 partent de Martigny mais seul le Potez 63-11 n° 210 continue son vol, le numéro 173 se posant à Ochev. Dès le début de la mission, cinq Messerschmitt 109 du II./JG 53 attaquent la patrouille emmenée par Baudouin. Tout le monde prend de l'altitude, deux "bouts carrés" se détachent et plongent sur Bévilleard, son avion n° 707 reçoit quatre balles. Hubacek, de Chézelles, Slouf, Dumarcet, Daveau et Bret se portent au point de ralliement quand le Cne Richard, peut être isolé, reçoit à bout portant un obus plein travers qui l'oblige à poser sur le ventre son n° 838 dans le bas du hameau de Linstroff <sup>2</sup> proche de Grostenquin et d'un ouvrage en construction. Blessé au flanc et peut-être inconscient en touchant le sol, il ne peut s'extraire de son avion qui s'est embrasé, il périt carbonisé comme le constatera le personnel médical de l'antenne chirurgicale lourde d'armée (ACLA) n° 413. Le Lt Bret qui participait à cette mission est très affecté par ce nouveau drame et sa douleur est résumée par ce que rapportait le Cne Rousseau-Dumarcet, commandant par intérim du GC III/3: *André Richard s'était imposé à nous dès son arrivée. Payant de sa personne, participant à toutes les missions, ne s'accordant aucun repos et cherchant toujours, dès que le travail*

1. Voir AVIONS hors-série n° 46 sur le GC II/3 par Bernard Philippe, page 50.

2. Le journal de marche du GAO 1/520 indique Bérig.



**MS.406 n° 707** codé "3" de la 6<sup>e</sup> escadrille. Ici avec les marques en vigueur fin 1939, ce Morane sera reversé à l'EAA 301 le 8 juin 1940 et peut être considéré comme la monture du Lt Bévilleard qui l'utilisera 54 fois, dont la mission d'engagement du 2 avril 1940 sur un Dornier 17 en compagnie de Slouf et des GC I/2 et II/3.

compagner six Breguet 693. Hélas pour eux, ils n'arrivent pas à suivre les bimoteurs français du groupe aérien 1/54 et se font distancer alors qu'ils filent vers leur destin ! Chef d'escadrille de la 2/54, le Lt André Rivet, à bord du Breguet 693 n° 17, se rappelait : *Pendant la première partie du parcours nous devons voler à basse altitude et survoler le terrain de Maubeuge où se trouvait en alerte un groupe de chasse de Morane 406 qui devait décoller à vue et nous protéger. Tout se passa comme prévu mais hélas les Morane, moins rapides que nous, durent nous abandonner bien avant notre objectif.* Comme pour la mission dramatique du 6 novembre 1939 avec les Potez 637, la vitesse va encore amener un nouvel échec de protection. Les 400 km/h des bimoteurs étant largement supérieurs aux 320 des monomoteurs... La protection est abandonnée mais Cizek se porta jusqu'à la verticale de l'objectif de l'expédition et tenta de constater que la cible avait été atteinte par des bombes.

Les Bf 110 comme les 109 assuraient des escortes ; le III/3 eut souvent à faire à eux. Le 12 mai le S/Lt Isola s'est trouvé aux prises avec cinq *Zerstörer*. Les requins du III./ZG 26 l'ont abattu au-dessus d'Avesnes. (coll. Mombeek)

De nombreux militaires allemands d'un *Bergungskommando* posent à côté d'épaves de Morane 406 mises sur un camion ou rassemblées devant un garage. La légende au verso de la photo précise "secteur Landrecies - Avesnes-sur-Helpe", ville où a trouvé la mort le S/Lt Isola le 12 mai 1940. Maubeuge et Vertain étant proches, il se pourrait qu'il s'agisse aussi d'avions abandonnés en campagne ou sur l'un de ces terrains d'aviation. (coll. Hugot)

Un autre accident survient au groupe quand le Cne Le Bideau, de retour vers Beauvais vers 10h00, est victime d'une panne ; une fuite dans le radiateur de liquide réfrigérant fait griller le moteur de son Morane. Il doit poser en campagne le n° 739 à 2 km à l'est de Maignelay (Oise). Ses premières constatations font dire que l'avion pourra être réparé une fois le moteur et le radiateur changés. C'est dans le Farman 192 de la SAS 22/110 qu'il revient une fois que l'équipage Lt Antoine Carchereux - Sgt Raymond Desteffanis s'est posé dans le champ à côté.

Pour ne rien arranger, l'unité, dont le code radio et de message est "tamiseur" <sup>1</sup>, rend compte à la fois à la direction des services au ministère de l'Air et au secteur de l'air 2 que *les quatre Dewoitine qu'avait en compte le III/3 ont des problèmes de cadres arrières et d'une béquille à changer. Ils demandent donc en urgence un spécialiste pour remise en état.* Les quatre D.520 concernés sont les n° 12, 15, 17 et 29 auparavant au GC I/3.

1. L'unité n'a pu être identifiée, peut-être une compagnie de dépannage, un parc ou une section spécialisée de parc.



**12 mai :** 5<sup>e</sup> escadrille, 6 missions, 24 sorties ;  
6<sup>e</sup> escadrille, 6 missions, 19 sorties ?  
Beran et Stehlik se partagent une probable,  
7 pilotes de la 5<sup>e</sup> revendiquent 2 Heinkel 111.

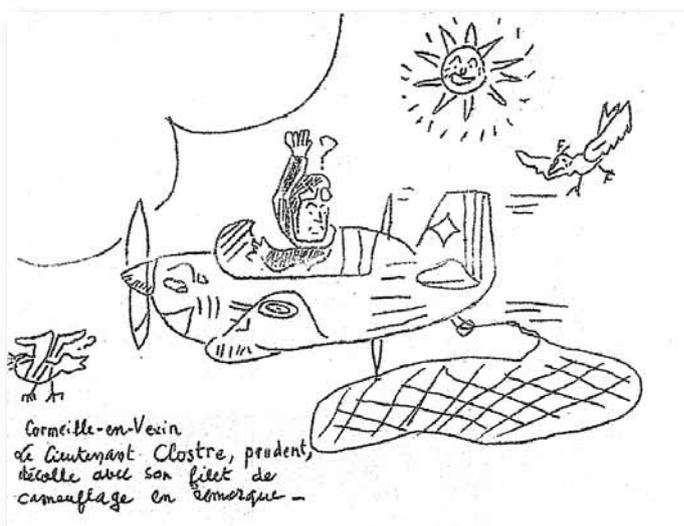
**Total cumulé des revendications :** sûres 6, probable 1



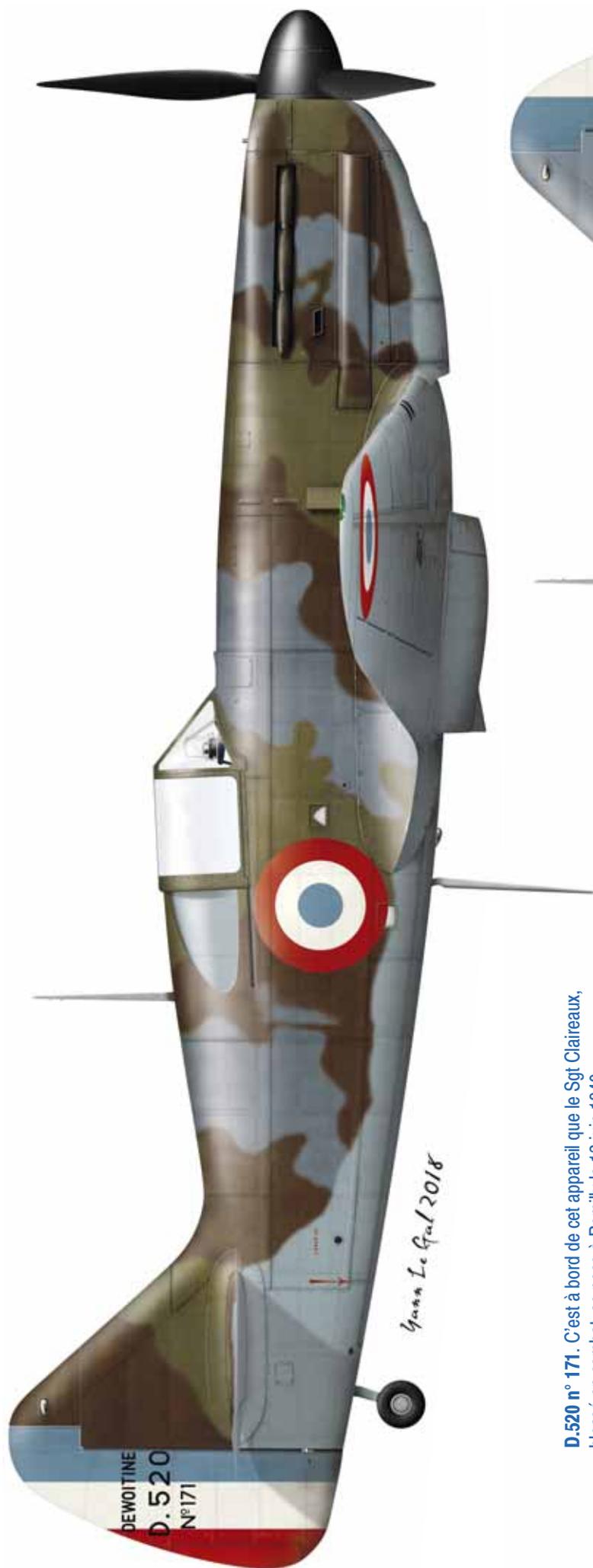
Un militaire de passage, M. Palissier, a eu la bonne idée de se faire photographier à Toulouse devant le MS.406 n° 163 codé "3", ex-avion de la 5<sup>e</sup> escadrille du III/3 avec la grande cocarde de l'ex-GC II/6. (coll. Bernard Philippe)

Sans aucun doute un événement vécu par le Lt Clostre qui décolle avec le filet de camouflage. (coll. Gouzi via B. Philippe)

Le **21 mai**, un télégramme du général Vuillemin est envoyé au commandant du groupe, il concerne la transformation sur appareil Dewoitine 520 : *Pour permettre la sortie des avions à la cadence maximale le groupe détachera à l'usine Dewoitine de Toulouse, 5 pilotes, 5 mécaniciens avions et 5 aides-mécaniciens.* Ce sont Morin de la "5", Marias, Cizek et Slouf de la "6" qui partiront à Toulouse trois jours plus tard. La dotation est fixée à 34 avions, selon la cadence de sortie prévue à l'usine qui est de 6 à 7 avions par jour. Cela ne se passera pas comme prévu, ce sera même catastrophique pour les deux escadrilles qui, comme en mai, seront séparées. Le terrain de Cormeilles n'est pas organisé pour recevoir un groupe de chasse. Le cantonnement est à 8 km, le PC et le central sont en bord de route et les soutes à essence voisinent avec le dépôt de bombes. En plus il n'y a pas de canons de 25 mm de défense et l'herbe haute reste un futur risque pour les radiateurs. Comme c'est aussi le cas sur de nombreux autres terrains, celui-ci ne possède pas de butte de tir et il leur sera conseillé de se rendre à Villacoublay pour régler les avions !



Deux D.520 de la 5<sup>e</sup> escadrille : les numéros 1 et 8 sont sur le terrain herbeux de Cormeilles. Les avions ne sont pas protégés des attaques. (photo Levasseur via Persyn)

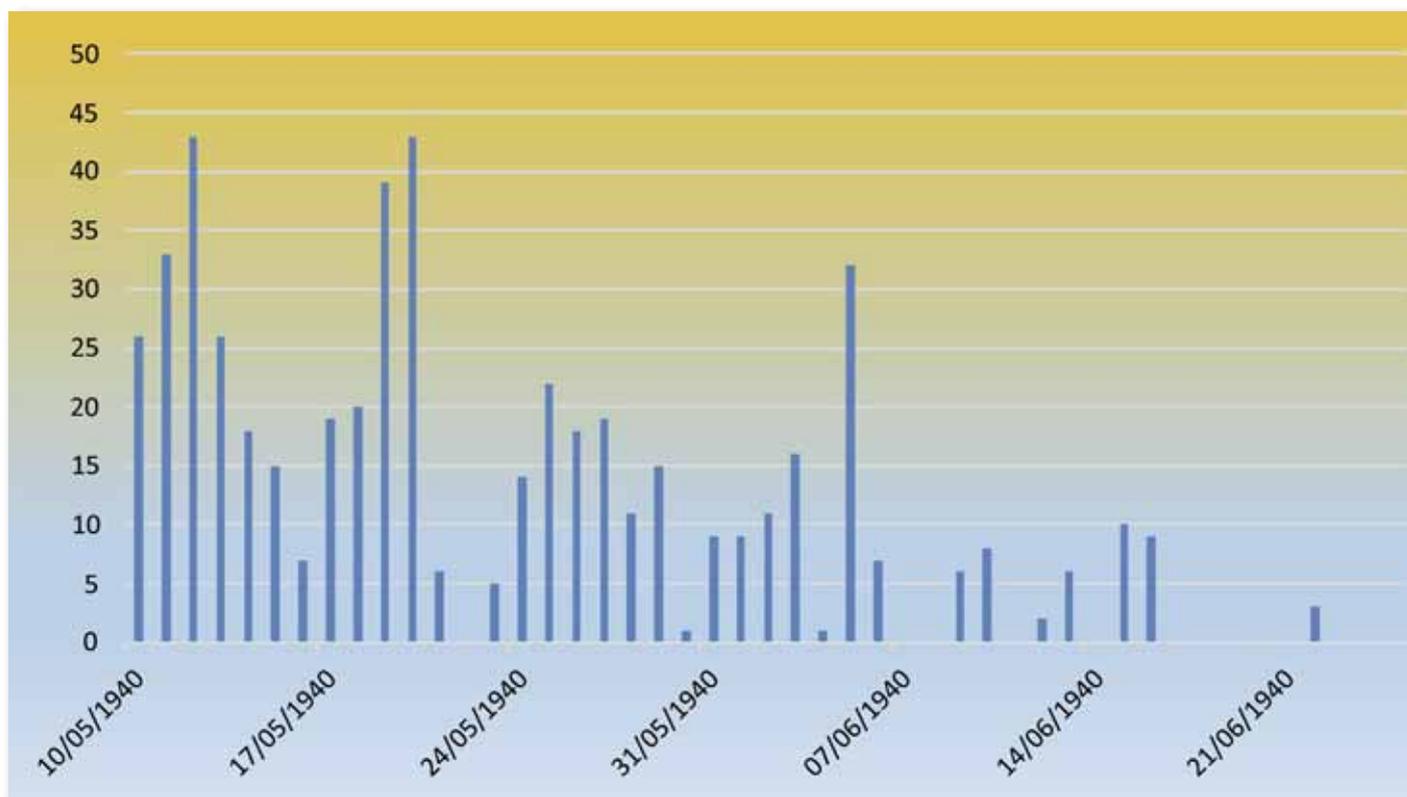


**D.520 n° 171.** C'est à bord de cet appareil que le Sgt Claireaux, blessé en combat, se pose à Romilly le 13 juin 1940.



## 4. Sorties quotidiennes du 10 mai au 25 juin 1940

528 mini pour 128 missions, dont 409 du 10 au 31 mai



Si le GC III/3 est dissous, ses avions servent ailleurs comme ici le n° 239 codé "8" au sein de la 1AC fin 1940. (coll. Mutin)

## 5. Résumé d'activité du III/3 du 10 mai au 25 juin 1940 (Recherches d'Alain Coste)

\*1. Estimation pour certaines journées en raison d'archives contradictoires.

\*2. Un pilote malade hospitalisé du 25 au 30 mai, un blessé le 5 juin, un blessé le 6 juin et un le 19 juin qui ne quittent pas le groupe.

\*3. Chiffre au matin, avant pertes ou renforts de la journée. À partir du 24 mai dans la colonne Pilotes "32+4" signifie 32 pilotes présents au groupe et 4 à l'extérieur (transformation sur D.520, échelon roulant, retardés, sur d'autres terrains, pas encore passés en AFN, etc.). À partir du 20 juin "22+7+4" signifie 22 pilotes au groupe, 7 à Toulouse en perception d'avion puis en mouvement pour rejoindre plus 4 qui rejoignent l'AFN en bateau.

Dans la colonne "Avions" la première ligne concerne les Morane 406, la seconde les Dewoitine 520 uniquement "bons de guerre" et à partir du 10 juin uniquement les D.520. Un des cinq MS.406 perdus le 12 mai revient au groupe le 19, compté dans les colonnes "reçu" et "perdu".

Les D.520 perdus avant l'arrivée réelle au groupe ne sont pas comptés. Du 20 au 23 juin dans la colonne "Avions" 13+1+7 signifie 13 avions au groupe, 1 ailleurs en AFN et 7 encore en France.

## René ROGER

René-Jean-Joseph Roger est né à Attiches (Nord) le 4 mars 1907; fils de Victor et Irma Courcier. Ses études l'emmenent à l'institut catholique des arts et métiers de Lille d'où il sort comme mécanicien de précision. Soldat appelé de la classe 1927 et incorporé au 2<sup>e</sup> régiment d'aviation de chasse de Strasbourg en mai 1927; mécanicien breveté il demande à devenir élève pilote de carrière et se trouve affecté au 2<sup>e</sup> groupe d'ouvriers d'aéronautique à Istres. Il en sort breveté militaire d'avion (23.185) le 8 octobre 1930. Muté au 38<sup>e</sup> RA de Thionville qui devient par changement de corps à la 4<sup>e</sup> brigade aérienne. Il part ensuite à la BA 104 de Dugny. Sergent-chef en octobre 1932 il est promu adjudant en juillet 1936. En 1935 il se marie. Pilote moniteur au groupement des moyens d'instruction et transmission 404 (GMIT 404) du Bourget où il pilote tous types d'avions. Son expérience lui permet d'être "chef de section d'adaptation des pilotes aux matériels aériens modernes" juste avant la guerre. Muté à la 34<sup>e</sup> escadre aérienne à la déclaration de guerre, il n'y reste pas longtemps et sur sa demande est affecté dans la chasse. Il rejoindra le GC III/3 à Ochey au 2 novembre 1939 mais les archives du groupe III/3 donnent une arrivée le 5 décembre 1939 en même temps que les Tchèques arrivés du CIC de Chartres. Adjudant-chef au 1<sup>er</sup> janvier 1940, il obtiendra 5 victoires officielles (3 individuelles et 2 en participation) et à la dissolution du groupe sera versé au GC II/3.

Le 13 juin 1941 plusieurs unités sont appelées à venir renforcer les terrains de Syrie. Derrière le Cne Duval, un premier détachement de sept D.520 du 2/3 décolle pour Tunis. Les étapes suivantes les amènent à Brindisi et Athènes (14/06) Rhodes (15/06); *départ vers 4 heures de l'après-midi pour Alep le même jour écrit le Cne Duval. Au large de Castel Rosso [Dodécanèse] on s'aperçoit qu'on se compte six; quel est le défaillant? La mer à perte de vue on double un bateau dont on s'écarte prudemment. En arrivant le manquant de chez nous est Roger; qu'est-il devenu?* Lui et son D.520 n° 315 sont donnés "perdus en mer" lors de ce dernier trajet vers la Syrie. En fait il ne rejoindra pas le Moyen-Orient car en panne d'essence il est obligé d'atterrir à Finike en Turquie.

Interné, son séjour se muera en un travail de collaboration avec l'attaché de l'air; *j'ai adhéré à la France Libre en juillet 1941 et j'ai servi dans l'Intelligence Service en faisant du renseignement sous contrôle de la France combattante jusqu'en mai 1943* rapporte-t-il. Ce à quoi Benoit Malot, président du Comité central de la France combattante en Turquie, certifiera que *René Roger travaillera continuellement suivant les directives données par M. Gérard Jouve délégué au Général de Gaulle en Turquie.* Le 6 mai 1943 il rejoint la France Libre à Beyrouth mais s'était engagé aux FAFL le 13 novembre 1942 à Ankara. Une fois au Liban et passé par la compagnie de l'air n° 3, il est enregistré avec le matricule le 41.754 puis est affecté, en tant que chef de détachement, à l'escadrille des avions de liaison à Beyrouth. Il vole sur les Potez 29 n° 8, 43, 53 et 116 en fin d'année avant que le Simoun n° 443 soit en compte à son unité. Le Simoun n° 273 et le Potez 585 OD-AAC sont venus remplacer un des Potez 29 de la SLA. On trouvera aussi le Hornet 6086 et les premiers Tiger Moth (7390); en mai 1945 il effectue des essais sur le Miles Martinet TT.I, MS853. Le Lt Roger effectue un dernier vol le 25 mai 1946 au sein de la SLA 377. C'en est terminé de son séjour au Moyen-Orient. Cela faisait trois ans qu'il était à Beyrouth. Il rentre en France. Il est mis à la retraite en 1950 avec presque 3292 heures de vol, 57 missions de guerre dont 2 sur bimoteurs au GB 2/34. René Roger s'est éteint le 3 septembre 1991.



## Georges ROUDOT

Georges Roudot est né à South-Norfolk au Canada le 5 février 1915 de parents bretons émigrés comme fermiers dans le Manitoba. Bachelier et étudiant il est admis à l'École navale mais demande néanmoins au ministère de l'Air de pouvoir s'engager à l'école de formation des sous-officiers du personnel navigant à Istres comme élève pilote. Sorti sergent breveté pilote en juillet 1936, il est envoyé à l'École de l'air en recrutement direct d'où il sortira en septembre 1938 pour rejoindre la 3<sup>e</sup> escadre d'aviation légère de défense à Dijon. Remarqué par ses instructeurs comme *étant un excellent sujet, travailleur et dévoué à la tâche.* Le S/Lt Roudot, juste nommé, est d'abord affecté à la 3<sup>e</sup> escadrille du II/3; sa formation est de suite complétée par un stage d'un peu plus de quatre mois au groupe d'instruction sur avion monoplace (22<sup>e</sup> escadre aérienne). Il enchaîne sur Morane 230, Spad 510, Nieuport, Mureaux ou Caudron-Simoun. Il est de retour de Romilly avec 55 heures et 86 atterrissages supplémentaires comme expérience. La réussite de ce stage lui permet d'être apte à débiter immédiatement son instruction d'équipier sur avion d'armes en escadrille. Ce sera d'abord à la 1<sup>re</sup> escadrille du GC I/3 avant d'être muté au printemps 1939 à création du III/3. Hélas pour lui le transfert vers Salon la veille du déclenchement de la Seconde Guerre mondiale lui sera fatal et ce jeune pilote d'à peine 100 heures de vol au III/3 dont les deux tiers sur monoplace ne pourra pas montrer ses qualités de pilote de chasse. Il repose désormais à Saint-Médard-d'Eyrans (33).



Louis **ROUSSEAU-DUMARCET** (28/09/08-19/11/70). Saint-Cyrien de formation le S/Lt Rousseau-Dumarcet rejoint le 3<sup>e</sup> RA en 1931, 37<sup>e</sup> RA (Maroc) puis au 602<sup>e</sup> groupe d'infanterie de l'air (Algérie). Quitte l'Afrique pour devenir officier adjoint à l'école de Versailles avant d'être affecté au III/3 le 6 septembre 1939. Chef de la 6<sup>e</sup> escadrille il sera ensuite adjoint au commandant de groupe à l'arrivée du Cne Richard. Louis Rousseau-Dumarcet prendra la tête provisoirement du III/3 au décès du Cne Richard (avril 1940) puis du Cne Le Bideau fin juin. À la dissolution du III/3, il rejoint le groupement 26 et enchaînera différents postes dont le commandement



en Afrique-Orientale française à partir d'octobre 1943. Il poursuit une carrière dans l'armée de l'Air et prendra la direction de la base 118 de Mont-de-Marsan, participera à la création de la base transit militaire interarmées Maroc, sera directeur de l'EAA 615 à Médiouna et finira sa carrière à l'état-major des Forces aériennes alliées Centre-Europe en 1959.