

Cette page est une annexe à la page : [Pilotes du C.I.C. de Chartres](#)  
faisant partie du domaine : [GROUPE DE CHASSE GC III/6 \(3/6\)](#)  
du [SITE PERSONNEL de FRANÇOIS XAVIER BIBERT](#)

**Commandant Alain Claude Francis MOUSSET**  
Officier pilote de l'Armée de l'Air française  
1917 – 1952



**Le capitaine MOUSSET en 1945**

Alain, Claude, Francis MOUSSET est né au Havre de 25 novembre 1917. Il était fils unique.

On sait qu'il a fait ses classes préparatoires de 1935 à 1936 au Lycée Corneille de Rouen. Du fait qu'il est « Mort pour la France » en 1952 en Indochine, son nom est gravé sur le monument au mort du Lycée (dans les listes des morts de 1939-1945).



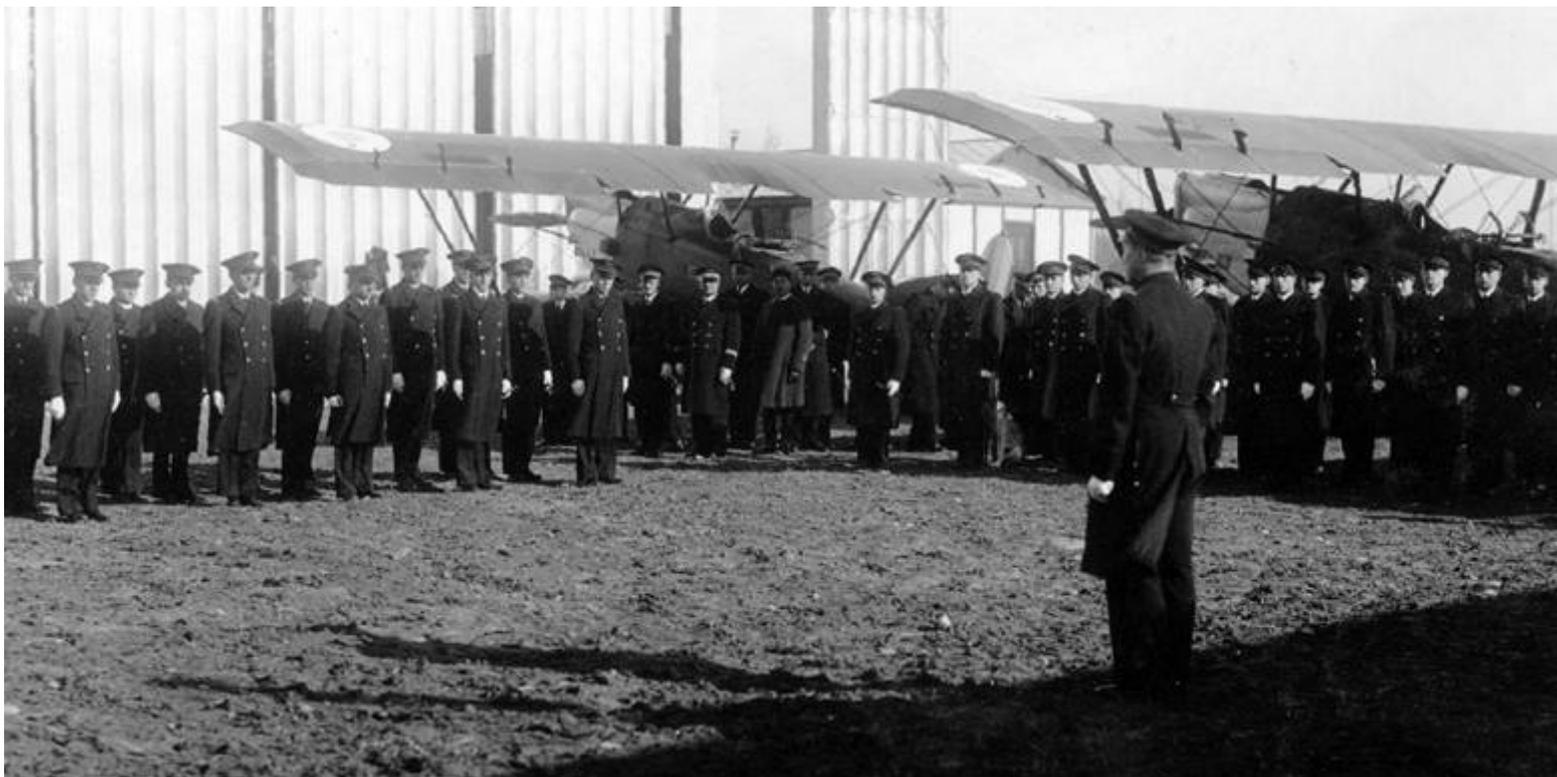
### Monuments aux « Morts pour la France » Lycée Corneille - Rouen

En 1936, son père était ingénieur et demeurait à Mont Saint-Aignan, banlieue immédiate de Rouen. Il semble que ce dernier soit décédé peu après et qu'Alain MOUSSET, alors orphelin, ait eu finalement sa mère comme seule famille.

Grâce à la grande amitié qu'il a eu jusqu'à sa mort avec son grand camarade de l'Ecole de l'Air avec qui il partagea sa chambre, Jean Menneglier (mémoires et photographies), aux archives de l'Armée de l'Air du SHD (livres de marche des escadrilles du GC II/8) et a quelques recherches bibliographiques personnelles, il nous a été possible d'établir cette petite biographie illustrée, afin que les élèves du Lycée Corneille puissent savoir qui était leur vénérable ancien et pourquoi la France à le devoir d'entretenir sa mémoire.

## **L'École de l'Air de Salon de Provence (1937)**

Il est admis au concours et rentre à la 81<sup>ème</sup> place à l'Ecole de l'Air de Salon de Provence, le 15 novembre 1937 : c'est la promotion MÉZERGUES.



**Décembre 1937 –Ecole de l'Air – Salon de Provence  
Baptême de la promotion « Mézergues »**



**Insigne de l'École de l'Air**



**1938 – Salon de Provence - Potez 25 d'entraînement et élèves de l'Ecole de l'Air**



**1938 –Ecole de l'Air – Salon de Provence  
L'aspirant Alain MOUSSET sur le terrain d'entraînement**



**Salon de  
Provence  
Ecole de l'Air  
1938  
Aspirant  
MOUSSET  
Promotion :  
"Mézergues"**



**1938 – Ecole de l'Air - Salon de Provence  
La section d'Alain MOUSSET**

**De gauche à droite :**

**1<sup>er</sup> rang : LANCERY, AQUILINA, AUDEBERT, LANCESSEUR, DUGIT,  
LAURANT, BATUT, SATGÉ, FOURNIER**

**2<sup>ème</sup> rang : MENNEGLIER, MOUSSET, ARNAUD, SILVAN, GOUACHON,  
MÉES, PERSONNIC, de FAUVIGNY, PORODO**

Une anecdote :

*« Nous avons une inspection tous les matins par nos chefs de peloton.*

*Un jour Mousset, qui était toujours en retard, fut surpris par le : "A vos rangs, fixe !" que Laurant ou moi cria à l'entrée de notre sous-lieutenant. Il était encore en chaussettes. Il se mit au garde-à-vous au pied de son lit comme les autres et, imperturbable, regarda dans les yeux notre officier qui ne s'aperçut de rien.... »*

*Jean Menneglier*



**Novembre 1938 – Stage de pilotage – Avord**  
**Photo dédiée, aux commandes d'un Morane Saunier 315**  
**Sergent SALMON, le formateur (devant) et sergent MOUSSET, l'élève (derrière)**

*« ...Une fois installés (à Avord) nous commençâmes notre instruction de pilotage.*

*Pour la classe de début il y avait des Morane 315 et des Henriot. J'étais sur Morane. Je partageais avec Mousset et Mayerhoffer le même moniteur qui, était le sergent Salmon, un petit rouquin un peu timide... »*

*Jean Menneglier*



**Hiver 1938 – Versailles**  
**Construction dans la neige d'une énorme « tête d'aviateur »**  
**On peut reconnaître le s/lit MOUSSET**

*«... On décida de scinder la promotion en deux et d'en envoyer une partie à Versailles pour continuer l'entraînement sur le terrain de Saint-Cyr et y passer le brevet. Ceci se passa sans doute un peu après Noël car j'ai la photo d'une tête d'aviateur en neige qui fut édiflée durant cet hiver et sur laquelle figure Mousset qui fit partie des "versillais".... »*

*Jean Meneglier*



**22 avril 1939 – Versailles - Fin des cours théorique de la promotion  
Photographie officielle de la promotion « Mézergues »  
En bas au centre : le s/lt MOUSSET**



**Août 1939 – Romilly – Stage de perfectionnement  
Le s/lit MOUSSET aux commandes d'un Dewoitine 500**



**Août 1939 – Romilly – Stage de perfectionnement  
Le s/lit de la MALÈNE termine un vol sur Nieuport Ni-D 622 par un cheval de bois.  
Au sol, le s/lit MOUSSET regarde vers l'objectif.**

14.567 BREVET DE Tourisme

Nom : MOUSSET

ALAIN-CLAUDE-FRANCIS

Nationalité Française

Lieu de Naissance : Haere (V. Inf<sup>re</sup>)

Date de Naissance 25 Novembre 1917

Domicile École de l'air à Versailles (V. Inf<sup>re</sup>)



Signature du Titulaire.

Brevets délivrés par la D.A.C. ou l'Aé.C.F.	DATE	NUMERO
Pilote de transport public (avions) . . . . .		
— — (hydravions) . . . . .		
Pilote moniteur (avions) . . . . .		
— — (hydravions) . . . . .		
— — (planeurs) . . . . .		
Pilote de Tourisme (avions) (1 <sup>er</sup> degré) . . . . .		
— — — (2 <sup>e</sup> degré) . . . . .	<u>12-6-39</u>	<u>14.567</u>
— — (hydravions) (1 <sup>er</sup> degré) . . . . .		
— — — (2 <sup>e</sup> degré) . . . . .		
Pilote de gyroplane (1 <sup>er</sup> degré) . . . . .		
— — (2 <sup>e</sup> degré) . . . . .		
Pilote de planeurs (type <sup>®</sup> A) . . . . .		
— — (type B) . . . . .		
— — (type C) . . . . .		
— — (type D) . . . . .		
Pilote de ballons libres (1 <sup>er</sup> degré) (2 <sup>e</sup> degré) . . . . .		
Mécanicien d'aéronefs . . . . .		
Navigateur aérien (brevet élémentaire) . . . . .		
— — (brevet supérieur) . . . . .		
Autres brevets {	Brevet militaire (avions) . . . . .	<u>12-6-39</u> <u>26.748</u>
	— — (hydravions) . . . . .	
	— — (parachutiste) . . . . .	

OBSERVATIONS

Brevet de pilote civil d'Alain MOUSSET délivré par équivalence.

A la déclaration de guerre, le jeune sous-lieutenant Alain MOUSSET est encore en formation. Après des cours théoriques à Salon de Provence, lui et ses camarades aspirants ont appris à voler à Avord où ils ont été brevetés pilote. Alain MOUSSET a reçu son insigne portant le n° 26748 le 27/02/1939. La formation théorique se termine à Versailles où le s/Lt MOUSSET obtient son diplôme avec la 32<sup>ème</sup> place, ce qui lui permet de choisir « La Chasse ». Ceux qui avec lui ont eu cette chance arrivent en juin 1939 à « l'Ecole de Romilly » qui a pour mission d'assurer le perfectionnement des officiers pilotes, étape intermédiaire pour eux entre le Brevet et les C.I. (Centre d'Instruction). Il obtient en outre le brevet d'observateur : n°4810 du 22 août 1939.

Une anecdote :

*« ... Le plus spectaculaire était l'atterrissage de Mousset qui arrivait à parcourir le terrain en touchant d'une roue puis de l'autre puis du patin de queue et recommençait. C'était une manière originale de faire l'atterrissage trois points qui était de règle (poser en même temps les deux roues et le patin). Je ne l'ai vu faire que par lui... »*

*Jean Menneglier*

A ce moment, la tension avec l'Allemagne est à son paroxysme et des bruits de mobilisation se font entendre. La promotion aurait du terminer son stage sur la base aérienne de Romilly en septembre, mais la guerre devenant inévitable, et cette base se trouvant en « zone des Armées », l'aérodrome doit être transformé en « Terrain d'Opérations ». « L'Ecole de Romilly » est ainsi contrainte à se replier en « Zone de l'Intérieur » et plus précisément sur le célèbre terrain d'Etampes-Montdésir, ce qu'elle fait les 27 et 28 août 1939. Elle va être rebaptisée « Ecole d'Etampes » et c'est donc aux confins de l'agglomération parisienne et des larges plaines de Beauce que le stage de perfectionnement des élèves de la promotion « Mézergues » se termine 15 jours plus tard.

## **Le Centre d'Instruction à la Chasse (C.I.C.) de Chartres (1939 - 1940)**

Les jeunes sous-lieutenants, qui avaient été nommés officiers à Romilly avec 2 mois d'avance, quittent alors Etampes pour les C.I. Ceux qui sont destinés à la chasse, dont le s/lit MOUSSET, gagnent le C.I.C. de Chartres qui vient d'être créé et où ils ne constituent qu'une petite partie de l'effectif de ceux qui y sont affectés et qui viennent d'autres horizons. Les bombardiers pour leur part sont envoyés à Toulouse et ceux de la reconnaissance à Tours.

Grâce aux mémoires écrites par son camarade Jean Menneglier, on trouvera par ce lien [quelques informations complémentaires sur le C.I.C de Chartres](#).

Une anecdote :

*« A Chartres nous fumes logés aussi chez l'habitant.... Tout le monde ne pouvait pas être comme Mousset qui logeait chez la femme d'un médecin mobilisé et avait le privilège d'aller prendre le tilleul tous les soirs, ou presque, dans sa chambre. Lui-même faisait la réflexion qu'elle avait de la chance d'être tombée sur lui car un autre aurait pu profiter de la situation... »*

*Jean Menneglier*

## **La Guerre du sous-lieutenant MOUSSET Groupe de Chasse GC II/8 (1940)**

Le GC II/8 a été formé en 1936 par la réunion de l'escadrille 3C1 de l'Aéronautique navale et d'une nouvelle escadrille de l'Armée de l'Air ayant repris les traditions de la SPA 38.

À la **déclaration de guerre**, le 3 septembre 1939, le GC II/8 est à Marignane, commandé par le Commandant GIBON GUILHEM. Il se compose des 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> escadrille de la 8<sup>ème</sup> escadre. La 3<sup>ème</sup> escadrille (*Tradition 3C1 « Le Requin »*) est aux ordres du Capitaine GRANDBESANÇON, la 4<sup>ème</sup> escadrille (*Tradition SPA 38 « Le Chardon »*) aux ordres du Capitaine de VAUBLANC.



**3<sup>ème</sup> escadrille : Tradition 3C1 « Le Requin »**  
**4<sup>ème</sup> escadrille : Tradition SPA 38 « Le Chardon lorrain »**

Le Groupe équipé de 20 chasseurs bimoteurs Potez 631 est mis à la disposition de la marine. Il doit protéger les ports faire de la chasse en haute mer. Mais l'Italie ne se décide pas à entrer en guerre et les pilotes brûlent d'impatience. Le 1<sup>er</sup> novembre, le commandant de PONTON d' AMÉCOURT, retour de Pologne, rejoint le GC II/8 : il en prendra le commandement le 31 janvier quand le commandant GIBON GUILHEM sert muté au 4<sup>ème</sup> bureau de la ZOAÉ. Cette première période de la guerre est une période d'entraînement intensive des équipages qui accomplissent de nombreuses reconnaissance et missions photographiques jusqu'en Sardaigne. Une section commandée par le Lieutenant POIRÉ est détachée pour la défense de la Corse avec 4 appareils.

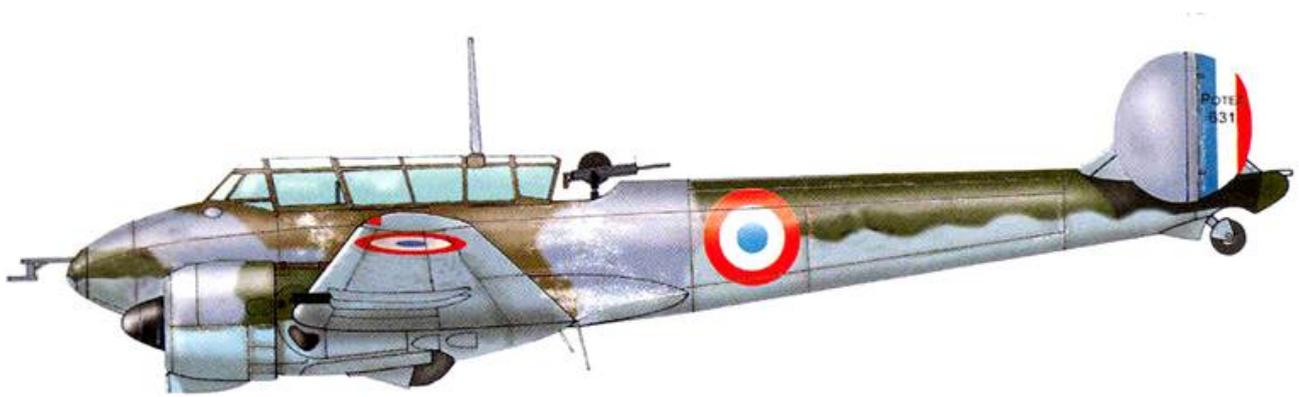


**Potez 631 du GC II/8 – 3<sup>ème</sup> Escadrille**



**Potez 631 du GC II/8 – 4<sup>ième</sup> Escadrille**

Décision est prise début décembre de transférer le Groupe dans le nord de la France. Si l'échelon roulant est transporté à Calais par le train où il arrive le 13 décembre au matin, ce n'est que le 21 décembre, à cause du mauvais temps, que les Potez peuvent quitter Marignane pour se poser sur Calais, sur terrain de Marck. Est-ce la vraie guerre cette fois ? Non, car l'ennemi est rare encore. Cependant un adversaire redoutable, le climat attend dans le nord ce Groupe méditerranéen. La neige, le froid, le verglas sont alors ses pires ennemis. Le travail des mécaniciens est très pénible, mais chacun sait se montrer avec bonne humeur à la hauteur de sa tâche. Cependant les décollages sur alerte et les patrouilles à priori se multiplient hélas sans résultat, car les rapides avions de reconnaissance ennemis évitent soigneusement tout contact avec les nôtres.



**Profil de Potez 631**



**Janvier 1940 – Potez 631 du GC II/8 accidenté  
Adjudant-chef LEVAVASSEUR et sergent GALL**

Dans le courant de janvier 1940, le GC II/8 abandonne sans regret ses Potez 631, qui sont transférés à la Marine, pour être transformée sur chasseur monoplace Bloch 152, appareil pour laquelle la logistique en matière de mise au point et de maintenance aura beaucoup de mal à suivre.

Fin février, la 3<sup>ème</sup> escadrille est entièrement transformée, mais la 4<sup>ème</sup> devra attendre deux mois de plus. L'activité du Groupe pendant la « **Drôle de Guerre** » est assez faible, en grande partie à cause des conditions météorologiques.

C'est le 8 mars 1940 que les s/lt. SAGON et **MOUSSET**, en provenance du C.I.C. de Chartres, venant de terminer leur formation, rejoignent le Groupe.



**Janvier 1940 – Bloch 152 du GC II/8**

### La Bataille de France

#### L'attaque allemande du 10 mai 1940

10 mai 1940 - A l'aube, la guerre commence vraiment : les premiers bombardiers de la Luftwaffe font leur apparition. Le Groupe ne possède que 19 appareils disponibles mais les patrouilles d'alerte sont là comme chaque matin depuis des mois prêtes au combat. Une épaisse couche de brume au sol interdit les décollages. Les ennemis, de plus en plus nombreux, tournent sur le secteur avoisinant le terrain et paraissent chercher sa position exacte. La brume se dissipe légèrement et une patrouille simple reçoit l'ordre de décoller. Deux moteurs refusent de partir et le sergent-chef HONORAT, sur le Bloch n°509 (codé 11) est le seul à pouvoir prendre l'air. A ce moment précis le bombardement commence. Deux mécaniciens, le soldat GALLIAN et l'adjudant LAGEAT qui tentaient vainement de mettre en route un autre appareil, sont le premier tué, le second grièvement blessé. Le bombardement est de

plus en plus violent, tout décollage est maintenant impossible dans les nuages de fumée qui cachent les trous des bombes sur la piste. Bien que les appareils avaient été soigneusement dispersés, trois chasseurs sont détruits et au moins neuf autres sont endommagés. Désespérés les pilotes voient s'en aller la proie tant attendue, mais ils seront consolés car le sergent-chef HONORAT se pose en ramenant au Groupe sa première victoire. Il a abattu, en collaboration avec le sgt. DURAND du GC III/1, un Heinkel 111 qui se pose, moteurs en feu, sur la plage.



**1940 – Bloch 152 du GC II/8**  
(date indéterminée)

Le mauvais temps a volé le début de guerre du Groupe mais le désir de rattraper le temps perdu est général chez les hommes. Dix pilotes partent le soir même en avion de transport Bloch 220 pour aller chercher des avions neufs à Châteaudun.

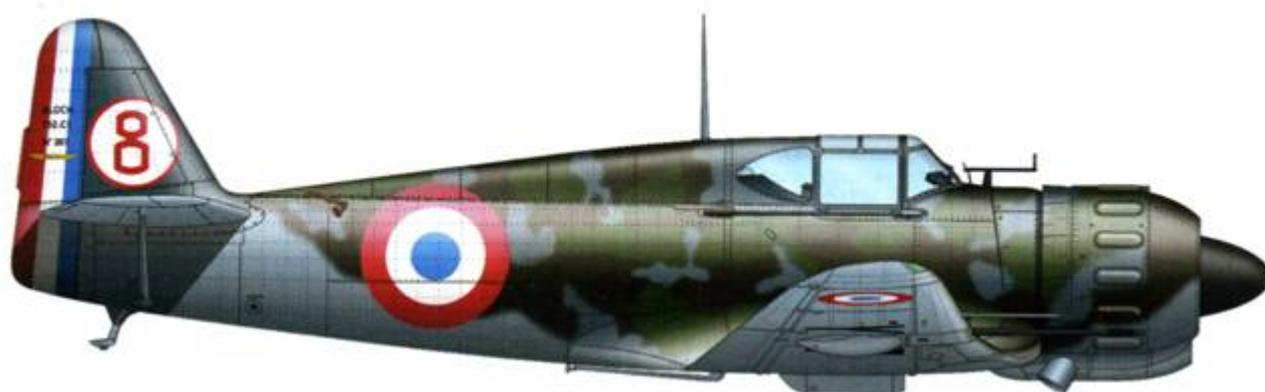
Pour les jours suivants, de 3 heures du matin à la nuit, les pilotes ne quittent plus leurs avions. Les trous sur le terrain ont été bouchés tant bien que mal, mais il leur faut malgré tout décoller en slalom pour les éviter. Le Groupe fournit au commandement les patrouilles pour des missions les plus diverses : protection de bateaux, couverture de points sensibles, surveillance d'un éventuel débarquement. Les pilotes poussent des pointes en Belgique jusqu'à l'Escaut mais les Bloch qui peuvent emporter trop peu

d'essence sont nombreux à ne pouvoir rejoindre le terrain que de justesse et à se poser finalement, hélice en croix...

Cet état d'alerte perpétuel est une rude épreuve pour les nerfs ; la moyenne de sommeil est de quatre heures par nuit, mais il n'y a cependant toujours des volontaires pour chaque nouvelle mission.



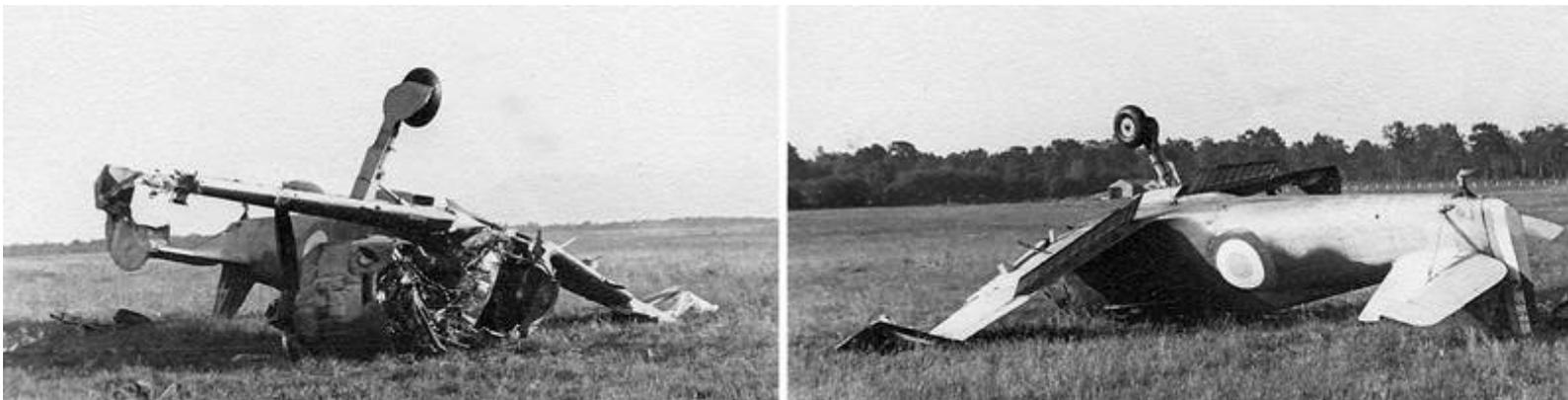
**1940 – Bloch 152 de la 3<sup>ème</sup> escadrille du GC II/8**



**1940 – Bloch 152 de la 4<sup>ème</sup> escadrille du GC II/8**  
C'est un appareil de ce type que pilotait le sous- lieutenant MOUSSET

14 mai 1940 - Le Groupe est placé sous les ordres du Groupement n°25 dont le PC est installé sur le terrain de Maldhegem près de Bruges pour des mission de chasse d'armée en Belgique. Ce tout petit terrain avancé, sablonneux est un véritable danger par lui même. Deux avions du GC II/8 sont détruits au décollage, mais les pilotes s'en sortent indemnes miraculeusement. La mission immédiate est de tenir une longue permanence de couverture sur un point sensible de l'armée mais les moyens du Groupe ne permettent pas de mettre plus d'une patrouille simple en l'air, et par suite de nouveaux d'accidents au décollage ou d'incidents mécaniques cette patrouille se verra même réduite en patrouille

légère. Malgré cela, l'adjudant-chef MIR et le sergent GAUBERT descendent un Heinkel 111 qui tombe dans l'EScaut et l'adjudant CLERC tombe sur deux Heinkel 111, au retour de sa mission : il peut en abattre un qui tombe en mer au large de Zeebrugge.



**1940 – Un Bloch 152 du GC II/8 accidenté  
Peut-être celui du s/lit. MOUSSET ?  
(date indéterminée)**

15 mai 1940 -Beaucoup de travail pour les mécaniciens sur les Bloch, mais seuls 15 appareils sont en état en fin de journée pour pouvoir prendre l'air le lendemain.

16 mai 1940 - L'activité aérienne dans ce secteur est prodigieuse. Un de nos chefs de patrouille, l'adjudant CURTHELET, surpris par un Messerschmitt 110 sorti d'un nuage est abattu mais saute en parachute. Pris pour un espion, il est dévalisé au sol, mais délivré par les gendarmes, il rejoindra le Groupe deux jours plus tard.

Une patrouille triple composée du lieutenant POIRÉ, du sous-Lieutenant DUTEY-HARISPE et de l'adjudant VEYRUNES tient le secteur plus d'une heure, dans des conditions extrêmement périlleuses, littéralement environnée d'ennemis qu'ils peuvent cependant éviter en jouant à cache-cache avec eux dans les nuages. Ils sont remplacés par une patrouille simple de la 4<sup>ème</sup> escadrille commandée par le Capitaine de VAUBLANC qui est attaquée par 40 Messerschmitt 110 mais qui réussit cependant à leur échapper grâce aux nuages et qui peut rentrer sans perte au terrain.

17 mai 1940 - Douze sorties, à partir de Calais et ravitaillement à Maldegheem, sont effectuées par les appareils du GC II/8 en couverture à l'étage inférieur des bombardiers, Vought 156 et Loire 40 français et Fairey Battle britanniques, qui coopèrent pour tenter de ralentir l'irrésistible progression des unités allemandes sur les îles néerlandaises au nord d'Anvers en flammes. En fin d'après midi, la patrouille basse du GC II/8 est témoin d'une tragique méprise : un Curtiss du GC I/4 évoluant en patrouille haute s'en

prend par erreur à un Blenheim britannique qui tombe à la verticale en mer à proximité de la digue de Nieuport.

18 mai 1940 - C'est au tour cette fois de la 3<sup>ème</sup> escadrille d'augmenter de deux unités le tableau des victoires du Groupe, toujours sur des Heinkel. L'un d'entre eux est abattu après une longue poursuite par le benjamin de l'escadrille, le sergent DIETRICH ; l'autre verra le couronnement d'une belle attaque en tenaille exécutée par le sous-lieutenant JACQUEMENT et l'adjudant-chef MARCHAIS.

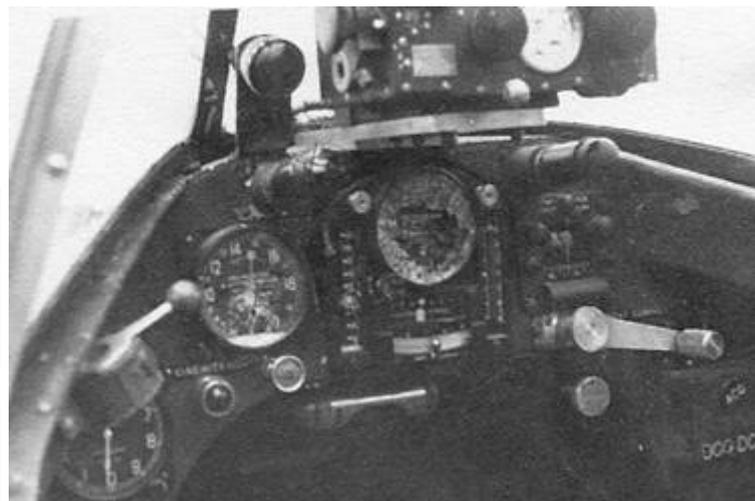
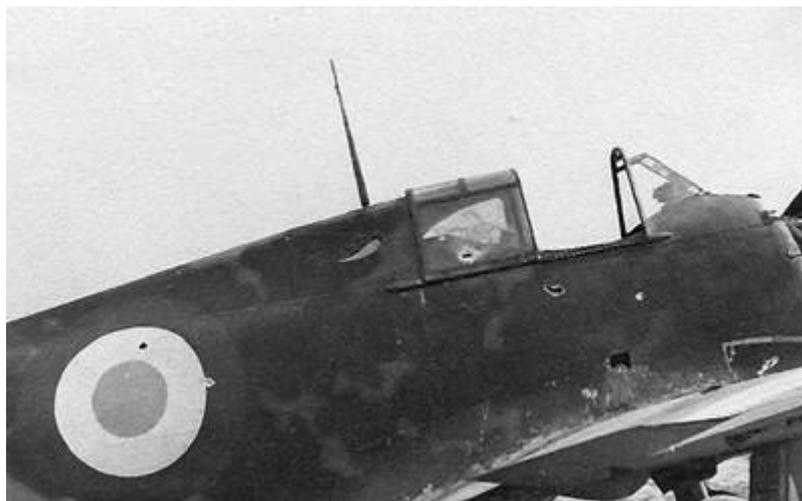
19 mai 1940 - Les positions du PC du Groupement n°25 n'étant plus tenable, ordre lui est donné dans la soirée de se replier : cet ordre concerne aussi les deux groupes de chasse qui lui sont affectés : le GC I/4 et le GC II/8, avec Villacoublay comme point de chute, pour être mis officiellement à la disposition du Groupement de chasse d'armée n°21 du général PINSARD chargé de la défense de la région parisienne. Malheureusement, dans la confusion les commandants des deux Groupes n'en sont informés que le lendemain matin.

### La poche de Dunkerque

20 mai 1940 - Ce mouvement de repli, amorcé bien trop tardivement, s'effectue dans une pagaille indescriptible. Une partie de l'échelon volant, qui ne décolle qu'à 11 heures avec 13 avions, peut atteindre Villacoublay sans encombre et deux avions de transport Bloch 220, au prix de plusieurs navettes, peuvent évacuer les pilotes sans avion en état de vol, quelques mécaniciens et armuriers et un peu de matériel léger. Par contre, les véhicules, le matériel lourd et la plupart des hommes de l'échelon roulant, placé sous les ordres du Capitaine de MAISTRE et du sous-lieutenant VIARIS, ne réussiront pas à se frayer un chemin vers le sud et seront contraints de faire demi-tour et de rejoindre Marck, où ils seront capturés par les Allemands quelques jours plus tard. Heureusement le Capitaine de MAISTRE et le lieutenant mécanicien GUYOT réussiront à rejoindre Dunkerque, d'où ils seront plus tard embarqués à destination de Cherbourg. A Villacoublay, où beaucoup n'ont même plus leur valise d'effets personnels, le Groupe, qui a perdu les 4/5 de son effectif et tout son matériel roulant, va être dorénavant terriblement gêné dans sa tâche : « *on dirait plus une bande de clochards qu'un Groupe de chasse* » peut-on lire dans les souvenirs de la troisième escadrille ! Etant donné la gravité de la situation dans le Nord, le Groupe est finalement mis à

la disposition du général ROMATER qui commande le Groupement de chasse n°23.

21 mai 1940 - Toute la chasse française est sur les dents : la 7<sup>ème</sup> armée contre-attaque entre Cambrai et Arras. Le GC II/8 ne peut fournir à grand-peine qu'une seule patrouille triple de protection. Le temps est très crasseux, le plafond est inférieur à 2 000 m. et la D.C.A. allemande aux environs de Péronne est très active et précise. En fin de mission, la patrouille est attaquée par une forte formation de Messerschmitt 109. Le combat se termine par deux nouvelles victoires en collaboration par le Capitaine de VAUBLANC et le sergent HUSSON, mais un des excellents pilotes du Groupe, le sergent PETITJEAN mitraillé en vol a pu néanmoins sauter en parachute sans que ses camarades connaissent son sort : très grièvement blessé en fait, fait prisonnier, il sera libéré beaucoup plus tard comme grand blessé, perdu pour l'aviation. Plusieurs Bloch de retour de mission rentrent à Villacoublay criblés de balles.



**1940 – Bloch 152 du GC II/8 de retour de mission**

(date indéterminée)

23 mai 1940 - Pendant que le Groupe essaye depuis deux jours de penser les plaies, le commandant d'AMÉCOURT est convoqué à Dunkerque pour recevoir des ordres. Il peut se poser d'abord à Marck pour s'entretenir avec le capitaine de MAISTRE, qui tente encore de sauver l'échelon roulant, avant de gagner Mardyck, le terrain de Dunkerque. L'amiral NORD, au PC du bastion 32, lui donne l'ordre d'utiliser avec son Groupe le terrain de Mardyck pour mettre en l'air en permanence une patrouille triple de protection du port de des plages.

24 mai 1940 - C'est ce qui est fait dès le lendemain, où la patrouille triple est emmenée par le capitaine GRANDBESANÇON, accompagné du Potez 63 du sous-lieutenant de la MÉNARDIÈRE qui a reçu pour mission d'apporter assistance à l'échelon roulant bloqué à Marck. Le Potez 63, à peine posé au milieu du terrain, est déjà aux mains des Allemands qui ont fait prisonnier le pilote : GRANDBESANÇON, prévenu à temps par une fusée rouge tirée par un courageux marin de la flottille F1C encore présent sur le terrain, a juste le temps de se dérober et de gagner avec sa patrouille le terrain de Mardyck, accueilli immédiatement par un violent bombardement, heureusement sans mal. Il faut se rendre à l'évidence : il n'est plus possible de conduire des missions de guerre depuis Mardyck et le Groupe reçoit l'ordre de retourner à Villacoublay.

27 mai 1940 - Le Groupe qui a tenté de se reconstituer en partie pendant les deux jours précédents est mis à la disposition de la Marine pour assurer un minimum de protection des opérations de réembarquement à Dunkerque. Sa base, sera le terrain de Deauville Saint-Gatien, et il devra opérer à partir de Lympe au sud de l'Angleterre. Mais les pilotes « *échangeraient volontiers le thé et les toasts, base de la nourriture anglaise, contre un sandwich au saucisson et un coup de pinard* » d'après le journal de marche du Groupe ! Le terrain de Saint-Gatien n'est absolument pas préparé pour accueillir des chasseurs devant effectués des missions de guerre, et il va s'en suivre une série tragique d'accidents.

C'est ainsi que le l'adjudant VEYRUNES accroche la cime des arbres bordant la piste et s'en tire sans trop de dommage grâce à son habileté, mais le sous-lieutenant **MOUSSET** accroche une balise cachée dans l'herbe et capote avec le son Bloch n°403. Il a la mâchoire fracturée et doit être hospitalisé d'urgence. La bataille de France est terminée pour lui, sans que depuis son arrivée au Groupe, 2 mois ½ plus tôt, peu aguerri, il ait eu à se confronter en première ligne avec la luftwaffe.

Le lendemain, un de pilotes polonais du Groupe nouvellement affecté, le caporal-chef NOVAK, qui a eu trop peu de temps pour prendre le Bloch en main, se met en vrille dans un dégagement à basse altitude et se tue.

30 mai 1940 - Les 13 appareils que le Groupe est encore capable de mettre en l'air ce jour gagnent difficilement Lympe, où on ne trouve encore ni l'huile adapté aux moteurs Gnome Rhône des Bloch, ni munitions... Le Groupe ne peut donc combattre ce jour là...

1<sup>er</sup> juin 1940 - Le Bloch 220 qui apporte les munitions est accidenté à l'atterrissage... mais il pourra être sommairement dépanné sur place... Trois missions peuvent être alors effectuées au dessus de Dunkerque par mauvais temps après avoir traverser la mer à 200 mètres d'altitude. Devant Dunkerque un convoi de bateaux est bombardé par l'ennemi : la patrouille du II/8 arrive à temps pour les protéger. Un Junker 88 est abattu en flamme sur la plage par l'adjudant-chef MARCHAIS et l'adjudant NICOLE en collaboration. Un Heinkel 111 a sans doute été également abattu immédiatement plus tard au dessus de Bray Dune, toujours par l'adjudant NICOLE (victoire non homologuée). Mais la plupart des Bloch se posent avec des impacts de balles et des avaries mécaniques, ce qui ne leur permettra pas d'être opérationnels le lendemain.

2 juin 1940 - La matinée est consacrée à remettre les avions sur pied pour une seule mission qui aura lieu l'après-midi consistant à escorter un Potez 63-11 de reconnaissance au-dessus de la région de Bergues. Dans la confusion ambiante, ayant perdu le contact avec son protégé qui est finalement sauvé d'une attaque de Messerschmitt 110 par des Hurricane anglais, la patrouille du II/8 rentre à Lympe à court d'essence.

3 juin 1940 - Les anglais ayant été quasiment tous rembarqués, la protection de Dunkerque n'intéresse plus vraiment la R.A.F. Deux missions de protection de Potez de reconnaissance sont commandés au GC II/8 qui peut mettre encore en l'air 8 avions à 12h 45 et encore 8 avions à 18h 40, mais depuis 16h 45 Dunkerque de répond plus... La tragédie de Dunkerque, avec 35 000 prisonniers pour les Français, se termine et le Groupe GC II/8 est alors complètement éparpillé entre Lympe et Deauville. Chacun tente de regagner Saint-Gatien comme il le peut, avec bien des difficultés : trois Bloch endommagés doivent être abandonnés en Angleterre et ce n'est qu'à partir du 7 juin que quelques vols pourront reprendre au service de la Marine au dessus du Havre bombardé...

9 juin 1940 - Toutes les raffineries de la Basse-Seine sont en feu et d'immenses colonnes de fumée montent vers le ciel où, s'étendant en nappes, elles voilent complètement la lumière du jour. Une première patrouille triple commandée par le capitaine GRANDBESANÇON décolle dans cette purée pour assurer la protection de l'avisos « Savorgan de Brazza » qui bombarde près du Tréport des rassemblements ennemis sur nos côtes. Au retour l'adjudant CURTHELET se perd et atterrit finalement à Cherbourg. A trois heures de l'après midi, il fait toujours aussi noir, et une seconde mission est commandée pour assurer la protection des

cinq bombardiers en piqué Vought 156 de l'escadrille de Marine AB1 qui vont attaquer une colonne de chars allemands à l'est de Rouen, près de Forges les Eaux. Il y a neuf pilotes disponibles, soit une patrouille triple. Volant à basse altitude à cause du plafond de fumée, la formation est prise à parti par un tir intensif de D.C.A. dès sont arrivée aux environs de Rouen : toute la ville brûle, la vision est dantesque. Plusieurs patrouilles de bombardiers ennemis sont aperçues mais sans possibilité de les attaquer, car la protection des Vought français est bien sûr prioritaire. Quand le dispositif français émerge dans un ciel pur, illuminé par le soleil, il se trouve en présence d'une multitude d'avions allemands et au moment où les bombardiers de la Marine amorcent leur piqué d'attaque, une nuée de Messerschmitt 109 s'abat sur la patrouille du II/8 qui a le soleil dans le dos... La mêlée est générale : l'adjudant Le Capitaine GRANDBESANÇON et le sergent-chef NICOLE HONORAT abattent chacun un Messerschmitt 109 (victoires homologués). La mission est réussie, puisque ayant attiré les chasseurs allemands sur eux, les Vought de la marine ont pu placer leurs bombes au but en ne perdant qu'un avion abattu par la flak, mais le pilote blessé s'en sortira.

Le s/c NICOLE vit pour sa part une aventure pas banale : son appareil ayant été criblé de balles, il doit se poser en catastrophe dans la campagne sur la rive droite de la Seine, blessé à la tête et au pied. Ayant pu regagner le fleuve, constatant que les Allemands occupent toute sa partie nord, il le traverse à la nage, mais ayant trouvé une barque et retourne chercher un petit détachement de soldats perdus qu'il avait rencontré sur son chemin... C'est sous le feu de l'ennemi que s'effectue sa troisième et dernière traversée, acte héroïque qui lui vaudra plus tard la médaille militaire et une citation à l'ordre de l'Armée, après avoir rejoint son escadrille.

10 juin 1940 - Les troupes allemandes se rapprochent dangereusement de Deauville. Le GC III/10 aussi présent sur ce terrain est parti dans la nuit et le GC II/8 reste en arrière garde.

11 juin 1940 - Cette fois -ci l'ordre de repli est donné à temps : le Groupe peut évacuer sans difficulté ses hommes et son matériel sur Estrée-la-Campagne, près de Caen. Ce terrain est un modèle du genre. Les avions et les véhicules de l'échelon roulant sont admirablement camouflés dans des bois de pins et restent invisible de l'ennemi... mais c'est un véritable bourbier, sans réserve de vivres, de carburant, d'huile et de munitions ! Dans les jours qui suivent, le Groupe procède tant bien que mal à deux missions au bénéfice de la Marine et à quelques reconnaissances, sans ordre supérieur, pour se renseigner par lui-même sur l'avance allemande.

A cette date, l'échelon roulant est réduit à 7 camions et camionnettes et à 30 mécaniciens... Paris est occupé et les Britanniques constatant l'inutilité de leur concours se préparent à rembarquer leurs troupes... Les routes vers la Normandie et la Bretagne sont grandes ouvertes devant les unités allemandes...

15 juin 1940 - Ordre est donné au II/8 de rejoindre le terrain de Cherbourg Maupertus. C'est un beau terrain du temps de paix, mais bien visible et reconnu de nombreuses fois par l'ennemi : d'autres unités aériennes y sont déjà présentes. C'est également un terrain boueux avec des bois à son pourtour permettant de camoufler les avions. L'amiral NORD envisage de tenir Cherbourg avec la même résolution qu'à Dunkerque.

16 juin 1940 - Le Groupe est en alerte pour la défense de Cherbourg, mais il ne reçoit plus aucun renseignement des postes de guet : les Bloch devraient donc décoller à vue si ses bombardiers ennemis arrivaient dans le secteur, mais la pluie et le brouillard dissuadent les allemands de s'en approcher.

17 juin 1940 - Le Groupe va enregistrer ce jour là sa dernière victoire. Le plafond est encore très bas, et en fin de journée une patrouille est chargée de la protection des Vought de la marine allant bombarder une colonne ennemie qui remonterait le Cotentin à une vitesse incroyable, mais sans l'apercevoir... A la nuit tombante une seconde patrouille se précipite vers des bombardiers au-dessus de Cherbourg. : l'adjudant VEYRUNES attaque un Heinkel 111 qu'il abat en mer et rentre se poser à la nuit tombée. Personne ne dort par cette nuit d'apocalypse car une attaque de chars est redoutée. Le maréchal Le Maréchal Pétain parle à la radio et annonce qu'il demande l'armistice... La DCA de Cherbourg tire dans tous les sens... L'Armée fait sauter toute ses installations et ses stocks...

18 juin 1940 - L'amiral ABRIAL veut résister à Cherbourg et impose la présence d'une escadrille jusqu'à la dernière minute. On tire au sort ! C'est la 4<sup>e</sup> qui... perd et qui reste ! Les avions de la 3<sup>e</sup> décollent à h 00 et vont se poser à Saint-Jacques de la Lande, 6 km à l'ouest de Rennes, tandis que ce qui reste de l'échelon roulant est en route pour Rochefort. C'est ensuite dans la pagaille la plus complète, et chacun pour soi faute de communication, que les pilotes évacuent Cherbourg et Rennes, via Nantes, pour Rochefort, en abandonnant en route quelques appareils, toujours environnés par les éléments avancés de l'armée allemande.

Rochefort ne sera qu'une étape, puisque le 20 juin, via Bordeaux, Agen et Toulouse, abandonnant encore en route quelques

appareils, c'est un retour à la case départ pour le Groupe qui a reçu finalement l'ordre de rejoindre Marignane. Mais ce terrain est totalement encombré et les allemands commencent leurs bombardements dans le sud-ouest....

21 juin 1940 -... et par mesure de sécurité de GC II/8 est desserré sur Aix les Mille, ancien terrain civil ne disposant ni de hangars, de ne bâtiments. C'est dans ces conditions ultimes que les hommes du GC II/8, Groupe aérien qui n'a pas été choisi pour être évacué vers l'Afrique du Nord, apprendront hébétés la signature des armistices avec l'Allemagne puis avec l'Italie, sans avoir compris comment la France en si peu de temps avait vu être vaincue par son ennemi séculaire...

A cette date le s/lit MOUSSET est toujours hospitalisé et on a donc peu d'informations sur lui de ce qu'il fit pendant le reste de la guerre. Il ne sortit de l'hôpital qu'à l'automne 1940 puisque son camarade Menneglier l'a rencontré par hasard à Lyon en octobre et a écrit dans ses mémoires :

*«... Un jour traversant la place qui est devant cette gare (Perrache), la place de Verdun peut-être, je tombai sur Mousset qui me raconta son histoire. Il était dans une unité de Bloch 152 et, se posant à la nuit tombante sur le terrain de Deauville, il encadra un talus en bordure de piste et prit un "casse-croûte pare brise" qui lui cassa le maxillaire inférieur et déplaça le supérieur. Il était sorti depuis peu de l'hôpital et était en train de se faire refaire les dents endommagées... »*

Il rejoint alors son Groupe II/8, un des six groupes aériens maintenu en zone libre après l'armistice. Il est revenu s'installer à Marignane où rien ne se passera jusqu'au débarquement anglo-américain sur les côtes d'Afrique du 10 novembre 1942 : la zone libre est envahi par les troupes allemandes qui prennent possession des avions et des drapeaux de la 8<sup>ème</sup> le 25 novembre sur le terrain de Saint-Rambert-d'Albon.

Le s/lit MOUSSET, qui avait été nommé lieutenant le 22 août 1941, fut mis en « Congés d'armistice » le 1<sup>er</sup> mars 1943. Il se trouvait à Lourdes le 15 septembre 1942, avec quelques autres camarades de la promotion « Mézergues », pour le mariage de son grand ami Jean MENNEGLIER qui avait dû quitter l'Armée de l'Air en Algérie dès fin 1940 pour être affecté à l'organisation « Jeunesse et Montagne ».

## 1945 - 1952

Après le débarquement de 1944 et la libération de Paris en août, le nouveau gouvernement du Général De Gaulle appela petit à petit les anciens militaires mis en disponibilité sous le régime de Vichy à reprendre leur service et le combat pour les derniers mois de guerre. Mais pour les pilotes qui n'avaient plus volé depuis plusieurs années une nouvelle formation était indispensable et celle-ci devait s'étaler sur plusieurs mois du fait de l'évolution considérable des matériels, des techniques et des tactiques. Rien n'était vraiment prêt en France pour cela et c'est le centre de Kasba-Tadla, 200 km au sud de Mekhnès, dans le désert marocain qui fut choisi.

Alain MOUSSET, nommé capitaine le 25 mars 1945, est affecté comme stagiaire à Mekhnès le 13 avril juste avant l'armistice du 8 mai : c'est donc là qu'il apprend que la guerre est finie, sans avoir pu combattre à nouveau, avant d'être admis à l'École de perfectionnement de pilotage KASBA TADLA le 17 mai 1945.

Cependant, il ne fut pas dirigé à l'issue de cette formation vers un Groupe opérationnel, mais au 3<sup>ème</sup> bureau de l'État-major du Commandement de l'Air en Algérie, et ce, à compter du 15 mars 1946.

Pour réparer sans doute un oubli dû à la débâcle de 1940, il est cité à l'Ordre de l'Escadre Aérienne le 5 avril 1946 :

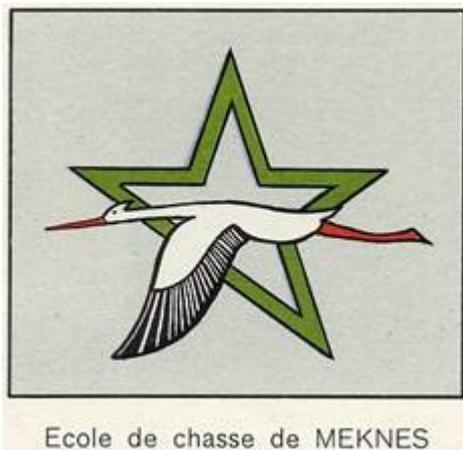
### **S/lt MOUSSET**

#### **Citation à l'Ordre de l'Escadre Aérienne**

« Jeune officier pilote, d'une haute conscience. Toujours volontaire pour les missions les plus dangereuses, a, au cours de la période de septembre 1939 à mai 1940, effectué trente missions de guerre dans des conditions souvent difficiles.

Le 27 mai 1940, au retour d'une mission, a été grièvement blessé au cours d'un atterrissage sur un terrain de fortune encombré d'obstacles. »

Le 15 juin 1947 il est affecté à l'Ecole de Chasse de Mekhnès.



**Insigne de l'Ecole de Chasse de Mekhnès**

En 1950, pour envisager de progresser dans la hiérarchie de l'Armée de l'Air, il rentre à l'Ecole d'Etat-major de Paris, où il y retrouve son grand ami Jean MENNEGLIER.



**1950 – Ecole d'Etat-major – Paris  
(X) En haut : Capitaine Alain MOUSSET  
(X) En bas : Capitaine Jean MENNEGLIER**

Le 1<sup>er</sup> janvier 1951 il est muté au C.A.E.O. (Commandement de l'Air en Extrême Orient) basé à Saïgon, où il prend le commandement du 3<sup>ème</sup> bureau (Opérations).



**Insigne du C.A.E.O.**

Il est nommé Commandant le 1<sup>er</sup> octobre 1951.

Le décret du 21 décembre 1951 le fait Chevalier de la Légion d'Honneur et il est également cité à l'Ordre de l'Armée Aérienne :

### **Commandant MOUSSET**

#### **Citation à l'Ordre de l'Armée Aérienne**

« Officier supérieur d'une hauteur morale exemplaire, d'une volonté, d'une intelligence et d'une autorité qui autorise le commandement à fonder sur lui les plus grands espoirs.

Après avoir été victime d'un grave accident aérien n'a eu de plus vive ambition que de reprendre au plus tôt son entraînement et sa place parmi les pilotes de chasse. A alors suivi avec le plus brillant succès les cours de l'Etat-major de l'Air.

Affecté au commandement de l'Air en Extrême Orient, s'attache à participer au maximum aux opérations aériennes malgré les exigences absorbantes de ses fonctions de chef du 3<sup>ème</sup> bureau.

Totalise ainsi 1301 heures de vol dont 101 heures de vol de guerre et 26 heures de vol de guerre n°2 en 10 missions. »

Donnant beaucoup de sa personne, il assure de très nombreuses liaisons sur le terrain. C'est au cour d'une de celle-ci qu'il trouve la mort le 30 mai 1952 à HOA-KHUE-TAY à bord du SNCAC NC 701 « Martinet » (1) n° 215 immatriculé F-SCTB, dont l'équipage de l'E.L.A 00.064 comprenait le capitaine BODELLE, le sous-lieutenant

CLAUDE, le sergent DUFOUR, tués, et le sergent-chef DELORME blessé.

Etant donné que Le NC 701 était un peu sous motorisé et volait très mal sur un moteur, et au regard des circonstances de l'accident, certains ont avancé l'idée qu'un des moteurs serait tombé en panne au décollage, que l'avion n'aurait pas pu prendre de l'altitude et que le pilote aurait voulu faire demi tour pour revenir au terrain : il n'aurait pas pu garder une altitude suffisante pour effectuer la manoeuvre et aurait finalement touché le sol.



**SIEBEL 204 - S.N.C.A.C NC 701 « Martinet »**

- (1) Le NC 701/702 « Martinet » était à l'origine un avion allemand, le Siebel 204, bimoteur de liaison équipé de moteurs Argus AS 411 TA à hélices bipales, qui avait effectué son premier vol en 1941. Il était dévolu initialement au transport et la formation des équipages. Sa fabrication avait été délocalisée en partie en France à la Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Centre (SNCAC) dont l'usine se trouvait à Bourges. Les outillages étant toujours utilisables après la Libération, sa construction fut poursuivie par la France pendant plusieurs années avec différentes évolutions. Environ 350 exemplaires furent livrés à l'Armée de l'Air française.

Alain MOUSSET n'avait pas encore 35 ans.

La promotion « Mézergues » de l'École de l'Air a payé un très lourd tribut à l'aviation en perdant 66 de ses 110 élèves en combat aérien ou en S.A.C. (Service Aérien Commandé). En 1987, cinquante ans plus tard, quelques uns de ses 44 survivants se sont retrouvés lors d'une cérémonie à Salon de Provence et ont pu se recueillir à la mémoire de ceux-ci.

Aux jeunes du Lycée Corneille de Rouen, dont MOUSSET a été un brillant élève et dont le nom qui figure sur leur Monument aux Morts, d'honorer maintenant de le garder le souvenir de ces enfants de France qui ont tout donné pour notre beau et grand pays...

ÉCOLE DE L'AIR  
SALON DE PROVENCE

OFFICIERS DE LA PROMOTION « MÉZERGUES » (1937)

« MORTS POUR LA France »  
et en  
« SERVICE AÉRIEN COMMANDÉ »

ALLÈGRE  
ANTOINE  
AQUILINA  
AUDEBERT  
BARBIN  
BATUT  
BOUILLANNE  
BOUTAREL  
BOYRAU  
BRACHET  
CARCOPINO  
CHAMBON  
CHENEVAL  
CONDÉ  
COUGARD  
COURAUD  
DÉMOULIN  
DESCLAIRE  
DUCHÊNE  
EYMERY  
FARCOT  
FEUILLERAT

FICHEPAIN  
FLANDI  
FOURNIER  
GEIN  
De GAISNE de BOURMONT  
GILBERT  
GOUACHON-NOIREAUT  
GUÉRIN  
GUILLEMIN  
HUMBERT  
JEANDET  
de LA TAILLE TRÉTINVILLE  
LANCERY  
LANCESSEUR  
LE STUM  
LE TILLY  
LÉVY LOMBART  
LUNET de la MALÈNE  
MADON  
MAILLOUX  
MAYERHOEFFER  
MICHAUD

MINE  
MOUSSET  
NEUMANN  
PAOLI  
PATURLE  
PELLETIER  
PELLIOT  
PERSONNIC  
PETIT  
POMIER LAYRARGUES  
PRÉVOST  
ROCHAS  
ROYER  
SAGON  
SCHUTZ  
SCOTTE  
SILVAN  
THOREL  
TISSOT de FAUCIGNY  
TRÉMELO  
VALETTE

Rédaction et mise en page : François-Xavier BIBERT (1) - décembre 2015  
Principales photographies : Collections MENNEGLIER et CELSE - Droits réservés

**Remerciements :**

Frédéric VIVIEN - Professeur au Lycée Corneille Rouen (2)  
Serge JOANNE : « Le Bloch MB-152 » (Avions- 2003)  
Christian-Jacques EHRENGARDT : « Le GC II/8 » : (Aéro-Journal n°35 - 2004)  
Henri GUYOT  
Philippe MENNEGLIER  
Lucien MORAREAU  
Bernard PALMIERI  
Franck ROUMY

(1) Ancien élève du Lycée Corneille de Rouen : 1961/62 et 1963/1965

(2) A la demande du quel cette page a été réalisée pour compléter le Livre d'Or de l'établissement.