

## Groupe de Chasse GC III/6

*Comprendre comment on a pu écrire pendant l'occupation  
l'Histoire de la Campagne de France....*

*... par exemple, les « Mémoires » du  
sergent Roger HARDOUIN  
revisités par Roland TESSIER*

### Carnets de Patrouilles

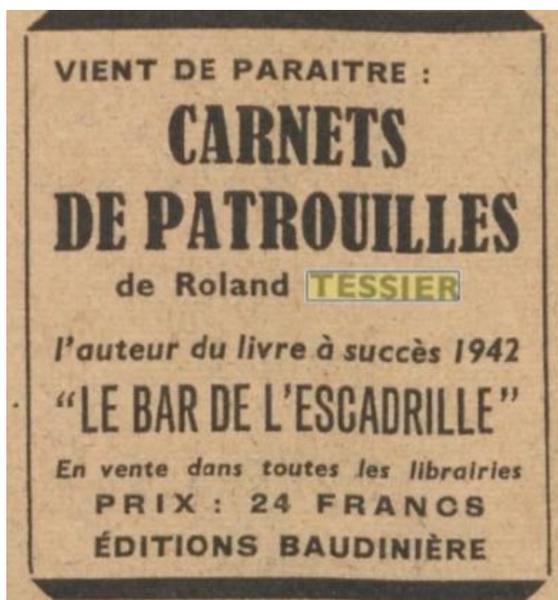
Roland TESSIER

Editions Baudinière.

*L'Aérophile - 1 mars 1943*

*M. Roland Tessier est un auteur fécond. Depuis l'Armistice il a fait paraître un livre de souvenirs de guerre, « Le Bar de l'Escadrille », une brochure sur Guillaumet, « chevalier du ciel » et un recueil sur les « Femmes de l'Air ». Entre temps, la Radiodiffusion a émis des pièces qu'il a écrites sur Mermoz et sur Guillaumet. En faisant paraître aujourd'hui un second ouvrage sur les combattants de l'air pendant la guerre de 1939-1940, il annonce quatre nouveaux livres sur des sujets plus ou moins aéronautiques. **Carnets de Patrouilles** porte le reflet de cette production intensive. Le style en est facile, familier, plein d'un aimable laisser-aller...*

*... Les récits sont vivants, directs, colorés, agrémentés de citations, savoureuses bien souvent, tirées de carnets de route.*



**Publicité de début 1943**

*M. Roland Tessier se défend lui-même par avance du reproche qui pourrait lui être adressé d'avoir écrit avec Carnets de Patrouilles une suite pure et simple au Bar de l'Escadrille. Il explique dans l'avant-propos : « J'avais le droit — comme n'importe quel autre combattant de cette guerre — d'écrire mes souvenirs personnels. Je l'ai fait avec le Bar de l'Escadrille. J'ai aujourd'hui le devoir d'écrire les souvenirs de mes camarades, les pilotes et les équipages d'escadrilles ayant lutté héroïquement dans le ciel en mai et juin 1940. Ce devoir, je le remplis avec **Carnets de Patrouilles**. »*

*On lui doit, en tout cas, beaucoup de reconnaissance, car il fait revivre pour nous les plus fameux parmi nos « as », les pilotes dont les noms sont encore ignorés du grand public et qui cependant, avant même que la guerre fut terminée en France, avaient acquis parmi les gens de l'air une forte célébrité. C'est ainsi, par exemple, que nous suivons de bout en bout les aventures héroïques du groupe de chasse II/5 dont les escadrilles, celle des « Sioux » et celle des « Canards » resteront fameuses dans les annales. Les exploits, les actes de courage, les sacrifices sublimes se succèdent à un rythme qui donne le vertige. Au passage l'auteur souligne les erreurs de commandements, les fautes commises dans les avions avant et après l'ouverture des hostilités et dont les équipages ont eu cruellement à souffrir. Toutefois il évite, presque toujours, de tomber dans le ton du réquisitoire. Il a raison. Chaque chose doit venir en son temps.*

*Dans l'ensemble, Carnets de Patrouilles apparaît comme un document véridique et humain, comme un authentique témoignage du dévouement sans limite des aviateurs français et de leur héroïsme.*

*... « Ceux qui ont vu nos pilotes se battre en plein ciel savent ce qu'ils valent. Quant aux autres, qu'ils lisent ces pages : ils constateront que nos pilotes, chaque fois qu'ils le purent matériellement, ont fait leur devoir et même plus que leur devoir » ...*

---

## **AVERTISSEMENT**

**[François-Xavier Bibert 2023](#)**

Après la terrible défaite de la France de mai / juin 1940, l'arrivée de Philippe PÉTAİN au gouvernement, le vote par les parlementaires de ses pleins-pouvoirs, par peur ou conviction politique, la signature des deux armistices avec l'Allemagne et l'Italie, l'annexion de l'Alsace Lorraine par l'Allemagne hitlérienne, le partage du reste de l'hexagone en zone occupée et zone « libre » - pour faire simple -, il ne faut pas croire que la presse, l'édition, la radio et le cinéma, c'est-à-dire tout ce qui pouvait concourir à l'information de la population française, cessèrent brutalement d'exister.

Ces organes, étaient certes contrôlés par la censure française, celle des gouvernants dits de « Vichy » aux ordres de l'occupant, mais il ne faut pas se voiler la face ; de très nombreux patrons et grands responsables de ces différents organes furent par conviction les meilleurs partisans « de la Révolution Nationale », et même de la collaboration, avant et pendant que le pouvoir n'élimine et remplace peu à peu ceux qui auraient pu avoir des idées contraires, et ceci, bien avant qu'on ne parle de « Résistance » ! Ce n'est vraiment que fin 1942, après que les anglo-saxons aient débarqué en A.F.N. (Maroc et Algérie) et l'occupation totale de l'hexagone, que celle-ci prit germe, peu à peu, dans une partie la population. Pétain resta l'espoir de la grande majorité des français tant que le succès des débarquements alliés de juin 1944 en Normandie et d'août en Méditerranée ne se fût pas totalement matérialisé. Sa dernière visite en zone-nord, et à Paris le 25 avril 1944, fut un triomphe. Plusieurs millions de personnes l'acclamèrent le long de de son parcours.

Il faut donc être très prudent et critique à la lecture des ouvrages « historiques » publiés de 1941 à 1944 ; ceux concernant les exploits de l'aviation française en particulier ; soit qu'ils aient pu être écrits rapidement par des pilotes qui aient pu avoir la tentation de « se » raconter en forçant un peu trop le trait au sujet de leurs exploits et ceux de leur escadrille, soit par des écrivains qui, eux, n'ont pas hésité à tordre la réalité pour contribuer à écrire un « roman national » où le pouvoir et l'occupant y trouveraient leur compte. Tout cela en assimilant leurs combats à ceux d'un duel de preux chevaliers : on se serait battu contre des « Avions » et non contre des « Allemands » !

La plupart de ces ouvrages ont le même crédo : les pilotes français et les pilotes allemands étaient tous exceptionnels, mais la France a perdu parce que l'Allemagne, dont on ne dit évidemment pas de mal, avait su se doter d'une meilleure armée, surpuissante et mieux équipée, et parce que les organisations, les doctrines et les pratiques des armées de la troisième République étaient totalement obsolètes. La guerre, simple jeu de société, en restant dans les clous de la censure !

C'est en partie vrai, mais c'est court ! Inutile d'en rajouter en détournant les réalités de la fin du printemps et du début de l'été 1940. Pour ceux qui ont travaillé depuis sur les sujets objets de cet ouvrage, sa lecture devient une bonne partie de rigolade : cherchez les erreurs !

Sachons finalement qu'en 1939, le catalogue des éditions « BAUDINIÈRE » comptait près de 1 000 titres. Gilbert Baudinière choisit de rejoindre le camp des pétainistes convaincus. Il a édité dès 1940 des auteurs comme Paul Chack, Lucien Pemjean, Armand de Puységur ou Pierre Costantini, qui se montrèrent violemment antisémites et il fut durant ces années-là un des éditeurs les plus productifs.

Le 9 septembre 1944, il a été exclu du Syndicat des Éditeurs puis arrêté le 7 octobre. Il a été libéré le 26 janvier 1945 en raison de son état de santé. Paul Chack sera fusillé, et une dizaine des auteurs de la maison seront portés sur la liste des indésirables. Gilbert Baudinière, lui, s'est vu interdit le 3 décembre 1945 par la Commission nationale interprofessionnelle d'épuration de conserver des postes de responsabilité dans l'édition.

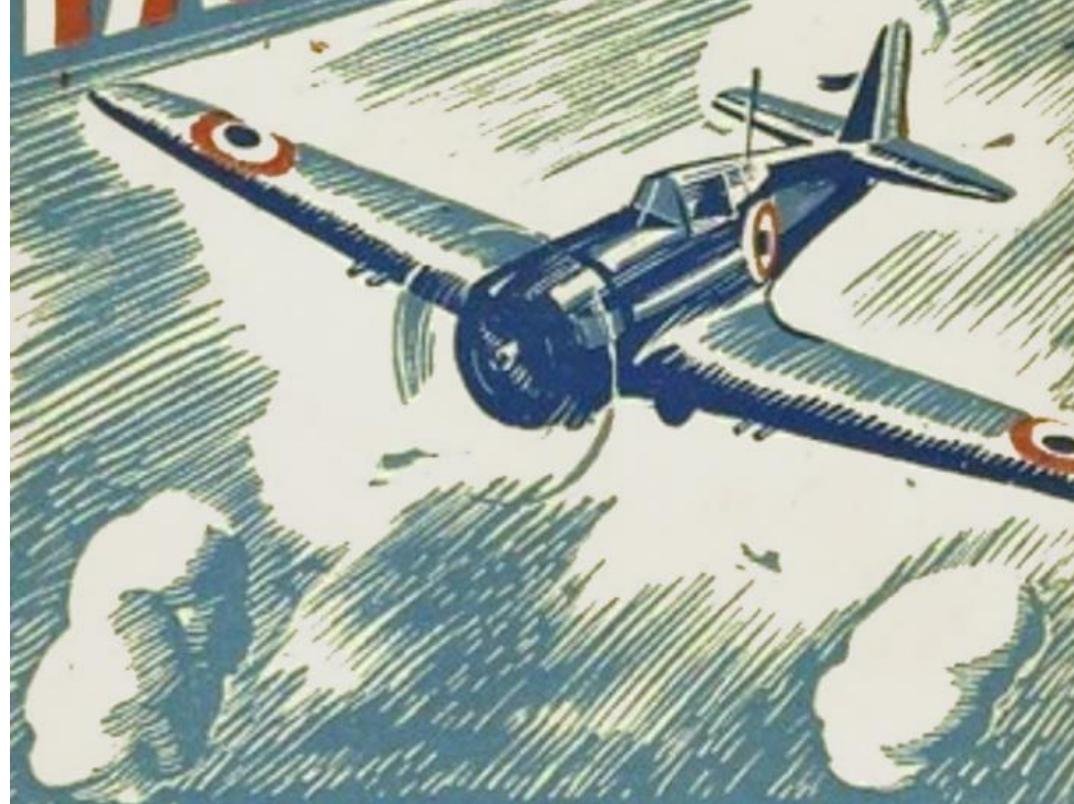
\*\*\*\*\*

Les 30 pages de ce livre consacrées au Sergent HARDOUIN du Groupe de Chasse GC III/6 sont reproduites telles-elles ci-dessous.

Il faut les comparer à [l' « Histoire de ce Groupe »](#) qui est racontée sur ce site à partir des archives officielles et de nombreuses recherches ultérieures et se poser alors des bonnes questions : il est manifeste que Roland TESSIER a recueilli le témoignage du pilote une fois celui-ci redevenu provisoirement civil en A.F.N en avril 1941 et être revenu dans l'hexagone... mais est-ce Roger HARDOUIN qui force le trait ou l'auteur qui « s'emballe » beaucoup en mettant en forme par écrit les souvenirs oraux qu'il a pu recueillir, et tout ceci , à quelle fin ?...

ROLAND TESSIER

# CARNETS DE PATROUILLES



ÉDITIONS BAUDINIÈRE

MORTY

## AVANT-PROPOS

*Le 1<sup>er</sup> juin 1941, je publiais un récit de guerre : « Le Bar de l'Escadrille », lequel eut le bonheur d'être apprécié du public sans doute parce que, dépouillé de toute littérature et de tout lyrisme, il constituait un témoignage impartial sur la carence de notre aviation.*

*Je publie aujourd'hui un nouveau récit sur la guerre aérienne 1939-1940, celui-ci, intitulé : « Carnets de Patrouilles ». Il est, en quelque sorte, une suite au « Bar de l'Escadrille ».*

*J'avais le droit — comme n'importe quel autre combattant de cette guerre — d'écrire mes souvenirs personnels. Je l'ai fait avec « Le Bar de l'Escadrille ».*

*J'ai aujourd'hui le devoir d'écrire les souvenirs de mes camarades, les pilotes et les équipages d'escadrilles ayant lutté héroïquement dans le ciel, en mai et juin 1940. Ce devoir, je le remplis avec Carnets de Patrouilles.*

*Je garantis l'authenticité absolue de toutes les lignes de ce livre. Les documents photographiques qui l'illustrent sont là, du reste, pour prouver cette authenticité. Ma documentation a été puisée à des sources officielles : on la retrouvera sur les « Carnets de Marche » des diffé-*



*rentes escadrilles dont je parle. Pas un nom n'a été changé, qu'il s'agisse du nom d'un homme ou du nom d'un lieu. C'est de l'Histoire.*

*On a beaucoup critiqué, après la défaite, notre aviation et nos aviateurs. Chaque fois que j'en ai eu l'occasion, que ce soit entre intimes ou en public, j'ai défendu mes camarades du personnel navigant. Je l'ai fait, je le fais chaque jour, je le ferai demain encore si cela est nécessaire.*

*J'ai sous les yeux une lettre de mon ami le commandant Marcel Hugues qui, durant cette guerre, commandait les glorieuses Escadrilles des « Sioux » et des « Canards », et au cours de laquelle il laisse percer toute sa peine en quelques mots très simples :*

*« C'est un fait inouï que l'aviation doive trouver des défenseurs, mais il est vain de le contester. »*

*Eh! bien, c'est pour que l'aviation n'ait plus à chercher de défenseurs que j'écris ce livre. Il prouvera à ceux qui sont aveuglés que les gens de l'air — que ceux qui montaient en avion! — ont fait leur devoir.*

*Personne ne peut dire le contraire. Les pilotes de cette guerre ne permettront pas que leurs camarades qui sont tombés en plein ciel soient diminués, ils ne permettront pas que ces camarades atrocement brûlés, défigurés, mutilés, passent pour des lâches, eux qui, aujourd'hui, osent à peine montrer leurs glorieuses blessures.*

*Aucun aviateur ne pourrait accepter cela, ne pourrait admettre une telle version de la défaite pourtant évidente, totale, de nos ailes.*

*Les cocardes tricolores se sont inclinées, ont*

dû s'incliner devant les croix noires allemandes. Soit. Nous ne disons rien.

Les ailes françaises ont été vaincues parce qu'elles étaient les moins fortes.

Quant aux hommes de l'air, ils n'ont de leçons à recevoir de personne. Car si nous pouvons avoir une consolation, c'est bien celle que nous donnent les pilotes allemands en considérant les pilotes français comme leurs égaux du point de vue militaire au combat.

Ceux qui ont vu nos pilotes se battre en plein ciel savent ce qu'ils valent. Quant aux autres, à ceux qui ne les ont pas vus, — et je sais, hélas, qu'ils sont nombreux puisque les aviateurs français étaient le plus souvent des aviateurs sans avion! — qu'ils lisent ces pages : ils constateront que nos pilotes, chaque fois qu'ils le purent matériellement, ont fait leur devoir et même plus que leur devoir.

R. T.

## CHAPITRE PREMIER

AVEC LE SERGENT HARDOUIN  
DE LA PREMIÈRE ESCADRILLE  
DU GROUPE DE CHASSE 3-6

10 mai 1940.

Le groupe de chasse 3-6 est arrivé depuis peu dans le Doubs et stationne près de Chissey, un petit village tout rose au soleil couchant, chaste et tranquille comme une aquarelle, avec ses vieux murs lézardés sur lesquels des chiens gras et hargneux viennent lever la patte après les avoir longuement flairés et ses maisons basses et claires desquelles s'échappent des cris d'enfants. La campagne a revêtu sa robe de printemps : alentour tout est vert, d'un vert un peu pâle encore mais d'une fraîcheur juvénile, une calme rivière coule en bordure du terrain, des oiseaux assemblent les brindilles qui formeront leur nid... En bref, tout le décor voulu pour donner l'inspiration au poète!

Pourtant, c'est la guerre...

Et depuis ce matin, la *vraie* guerre!

Tout à l'heure, après le casse-croûte matinal, les nouvelles sont arrivées : l'Allemagne a attaqué, ses troupes envahissent le Luxembourg,

forcent la frontière belge, se déversent en Hollande. Elle a lancé dans le ciel ses nuées de bombardiers. Partout ils trompent notre surveillance, partout ils franchissent notre frontière, partout — déjà! — ils marquent leur supériorité.

Tout le groupe de chasse 3-6 est en état d'alerte. Mais le secteur est encore calme. Un seul avion allemand a survolé ce matin le département, un avion-photographe qui a été descendu, en flammes, à deux kilomètres du terrain, par les chasseurs de la 2<sup>e</sup> Escadre.

Depuis, c'est le silence, plus pénible que le combat. Les hommes ont déjeuné en hâte sur le terrain; maintenant, ils attendent.

Le chef du groupe 3-6, le commandant Castanier, et le chef d'escadrille, le capitaine Jacobi (1), ne quittent pas le téléphone. Aux quatre coins du terrain, on a placé des mitrailleuses et des F. M., canons pointés vers le ciel. C'est là toute la défense de notre repaire de chasseurs. Immobiles sous les arbres du bois qui borde le terrain, les « Morane 406 » attendent leurs intrépides cavaliers. S'il le faut, ils prendront l'air tout à l'heure et déverseront dans le ciel, sus à l'Allemand, des milliers de balles.

Les pilotes des patrouilles en alerte sont assis dans l'abri, harnachés, équipés, prêts à décoller. Ils restent silencieux, un peu absents, pensifs, répondant rapidement, avec une pointe d'ennui, aux questions posées. Comme tous les avia-

---

(1) Le capitaine Jacobi, depuis, a été descendu en Syrie par la D. C. A. anglaise à la suite d'une attaque au sol.

teurs qui attendent d'accomplir une action dangereuse, ils restent avec leurs pensées, solitaires, lointains. Les autres pilotes, ceux qui appartiennent aux patrouilles suivantes, dorment tout habillés dans les baraquements.

Le sergent Hardouin réfléchit. Oh! il ne va pas chercher bien loin le sujet de ses réflexions. Pour l'instant, ce qui l'intéresse, c'est la guerre, c'est son travail. Il sait que le lieutenant de Rouffignac et lui seront les premiers à décoller quand l'alerte sera donnée. La seconde patrouille sera constituée par l'adjudant Goujon, le sergent-chef Chardonnet et le lieutenant Cavaroz.

15 heures...

— Ils ne viendront donc pas, ces Fridolins! On va en découdre un peu, on va leur montrer qui nous sommes!

Les paroles silencieuses du sergent Hardouin ont-elle provoqué l'alerte?

On peut le croire!

Le téléphone sonne, le capitaine Jacobi sort en courant de son bureau :

— Première patrouille, décollez! Secteur B, altitude 7.000!

Puis, presque aussitôt :

— Seconde patrouille, décollez! Secteur B, altitude 7.000!

L'alerte est sérieuse...

D'un bond, les hommes se sont levés, ont bouclé les casques, ont serré les sangles des parachutes. Ils se précipitent vers les avions, moteurs en marche. Décollage...

La grande aventure!

Trois minutes après que les roues ont quitté le sol, les avions sont formés en patrouille dou-

ble et grimpent dans le ciel calme et ensoleillé.

4.000 mètres. Les pilotes ajustent les masques à oxygène.

5.000... 5.500... 6.000... 6.500... 7.000 mètres. Le plafond ordonné au départ est atteint.

Le lieutenant de Rouffignac et le sergent Hardouin volent en patrouille haute. Rien dans le ciel. Depuis cinq minutes ils croisent sur le secteur, dans la solitude... Ils virent de 180° et, tout à coup, Hardouin aperçoit loin, très loin, une petite tache noire. Cette tache se transforme bientôt en petits points qui grossissent rapidement. Un... deux... quatre... six... sept... neuf... dix, d'autres encore qui suivent. Ce sont les Allemands!!...

La bagarre sera sérieuse.

Le sergent Hardouin, d'un grand coup de gaz, se rapproche du lieutenant de Rouffignac et se balance d'une aile sur l'autre suivant le signal convenu : « Ennemi en vue! ». Par la même manœuvre, de Rouffignac répond : « Vu! ».

Le premier peloton ennemi évolue à 1.000 mètres en dessous de nos hommes. Ceux-ci, barrant la route, se rapprochent rapidement. Un autre battement d'ailes, les « Morane » basculent et... voici ce que raconte le sergent Hardouin : (1)

« ...Un coup d'œil derrière, tout le monde

---

(1) Cette citation est extraite du rapport officiel du sergent Hardouin adressé au Commandement de l'Air, à la Base et aux Archives. Ce rapport porte en *nota* : « Les autres récits vous ont été transmis le 26-12-40, s/N° 85-EM. Le sergent Hardouin étant en permission n'a pu établir le présent récit qu'à son retour au groupe. Référence : S. M. 11.6.8-3-2 - E.M.A.A. du 21-11-40. »

suit. Les bombardiers grossissent rapidement, encore une seconde et je vais pouvoir tirer ! Mais mon collimateur s'éteint, je dégage et reprends de l'altitude. Ce n'était qu'un mauvais contact ; en touchant le rhéostat il s'allume de nouveau ; pendant que je monte, je vois le chef de patrouille passer en position de tir et dégager sans tirer : son circuit d'air ne fonctionne pas ! Presque derrière lui, Goujon attaque, seul. Ses équipiers ont des moteurs fatigués et ne peuvent suivre. Je pique à mon tour prendre le dernier bombardier par trois-quarts arrière, en même temps que lui plein arrière, mais nous sommes vus et le peloton ennemi, formé en demi-cercle, nous attend derrière une barrière de « traçantes » !

« Goujon tire et presque aussitôt il est touché à son tour ! Je le vois décrire des orbes avec un grand panache de fumée qui le suit... Je suis en bonne position, le point du collimateur un peu devant le nez du « Heinkel ». Je tire et dégage : il est atteint et vire à droite dans un demi-renversement, une traînée de fumée le suit ! Il est touché à mort... Je fais encore deux passes sur un autre qui ne bouge pas. A la deuxième passe, son mitrailleur inférieur n'a pas tiré ; il doit être blessé et je vais pouvoir lâcher une rafale de tout près pendant la troisième passe... Il me faut faire vite, car j'ai reçu des balles dans mon réservoir, l'essence coule le long des lisses du fuselage et disparaît en laissant derrière mon « Morane » une traînée blanche.

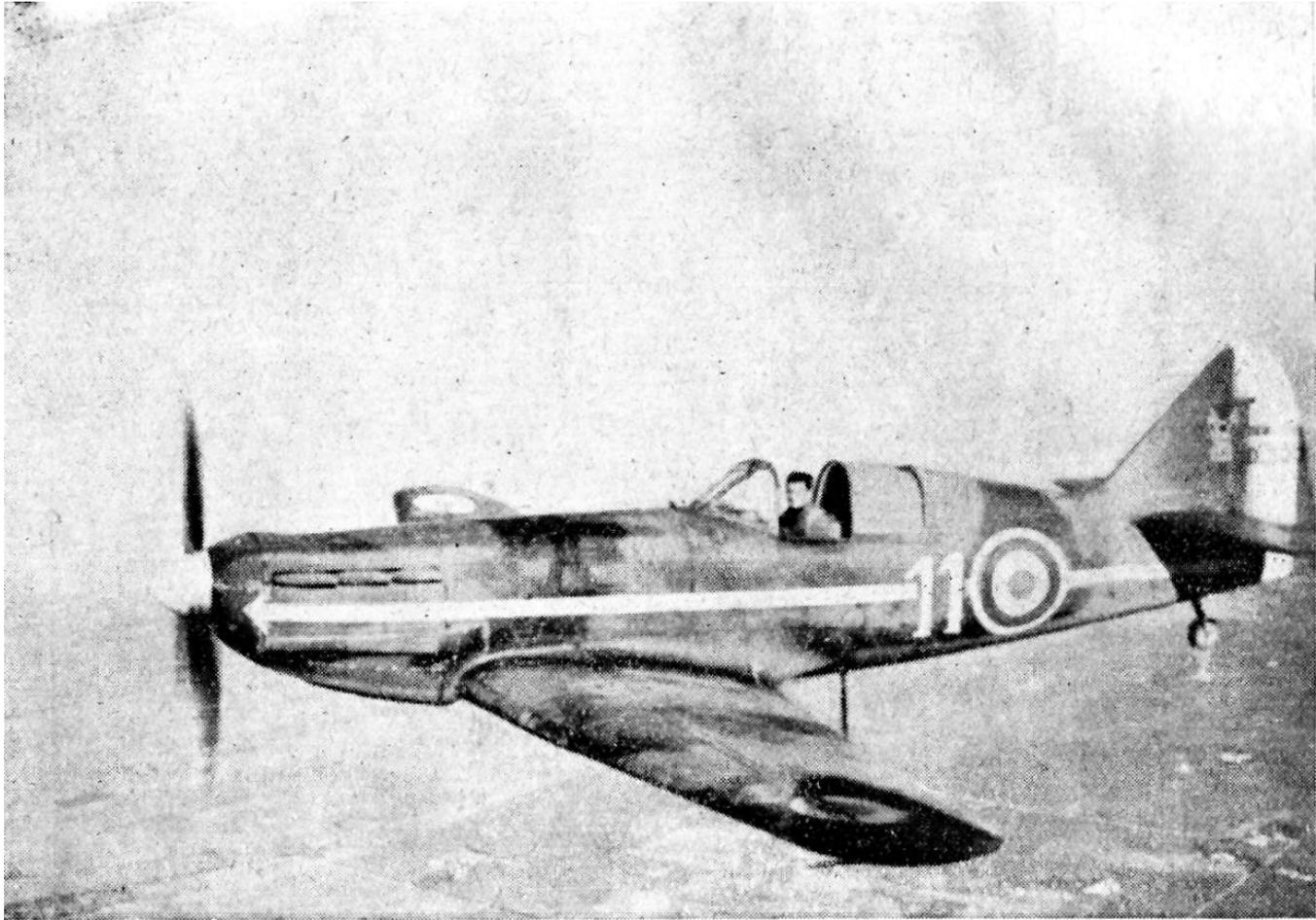
« Je pique et remonte sous le second « Heinkel ». Des flocons blancs surgissent devant moi, à gauche, à droite... Je suis derrière l'ennemi,

plein arrière et un peu en dessous, je presse la détente et le canon crache...

« Et en même temps il se produit une explosion formidable! Il me semble que tout se disloque et s'arrête, un souffle chaud remonte de sous le tableau de bord, je suis suffoqué et aveuglé. Instinctivement, je donne un coup de pied et un coup de manche pour ne pas encadrer le « Heinkel » et je lâche tout. J'arrache le masque et les lunettes, je largue les ceintures et cherche à sortir, la tête en avant. Mais rien à faire, le vent me plaque en arrière, je réussis cependant à rentrer dans la cabine et à tirer la poignée de l'extincteur. La fumée diminue un peu et j'aperçois le sol qui monte à la verticale; le badin indique plus de 400 kilomètres à l'heure et l'altimètre 5.000 mètres. Je tire sur le manche jusqu'à ce que je ne puisse plus tenir dans la fournaise et je saute sans rien voir, les pieds en avant.

« Un grand choc, le mousqueton du parachute étant accroché celui-ci s'ouvre aussitôt, mes deux bottes s'arrachent et l'avion disparaît, traînant un grand panache noir. Il exécute un dernier retournement et descend tout droit, à la verticale. Je reprends respiration. Autour de moi, c'est le grand silence... Ça y est, je m'en suis tiré. Qu'il fait encore bon respirer l'air frais, à 5.000! La descente est longue et le sol paraît ne jamais vouloir venir.

« J'ai été touché à trois kilomètres de Dijon où les bombes tombent en ce moment. Durant ma descente, je vois nettement les panaches des explosives et les feux verts des incendiaires. Bientôt, les explosions cessent et il ne monte



*Le sergent Hardouain, en plein vol, au poste de pilotage de son Devoitine 520.*

*(image en position verticale dans le livre)*

Cette photo a été prise au -dessus de Casablanca en décembre 1940 ;  
Elle ne concerne pas la Campagne de France.



*Le sergent Hardouain, assis sur les débris de son appareil après qu'il fut abattu par une bombe parachutée lâchée par un avion allemand et sauvé par son parachute (10 mai 1940).*

plus du terrain et de la ville que des colonnes de fumée.

« Le sol se rapproche doucement. Il me semble que je vais tomber sur la gare... Non! je vais plus loin, vers un gros tas de rails. A ce moment, des balles sifflent autour de moi : tac, tac, tac, tac. C'est une mitrailleuse Hotchkiss, puis des coups de fusils. Je suis bien reçu! Je crie :

— Ne tirez pas, je suis Français!

Le sol monte, monte... Je vais tomber sur la ligne de haute tension qui coupe la voie et pan!... je suis couché sur le dos en travers des rails. Des gens courent de tous côtés en criant:

— On va l'avoir!... On va l'avoir!...

« On tire sur moi, cinquante fous déchaînés m'entourent et on me fouille; puis on me mène au village, pieds nus sur le ballast. Ils sont au moins vingt à me tenir par le col, la ceinture et les manches, et tous très fiers de leur capture! Je veux détacher mon relais de poitrine, mais un de ces « braves » compagnons s'écrie :

— Ne le laissez pas toucher à ça, il va tout faire sauter!

« ...Et il me colle un magistral coup de poing sur la figure, en me disant :

— Tiens, attrape ça, sale espion!

— Qu'on le fusille tout de suite, puisqu'il n'a pas de papiers! ajoute un autre.

« Les gendarmes arrivent enfin et me mènent en voiture dans un bureau militaire où je suis reconnu. On m'offre des chaussures et une châtelaine des environs me donne l'hospitalité et une chemise de nuit en dentelles!

« Le lendemain, je pus téléphoner au Groupe

où l'on me croyait mort et enterré, et aller voir les restes de mon avion, près duquel un brave cultivateur me dit d'un air confidentiel :

— Pensez donc, monsieur, du pilote on n'a pas retrouvé le plus petit morceau!

« Et il m'a sûrement pris pour un jobard en me voyant rire de tout cœur!... »

\*  
\*  
\*

Voilà comment, en toute simplicité, le sergent Hardouin conte sa descente et son miraculeux sauvetage en parachute. Mais, trop modeste, il oublie d'indiquer qu'il abattit ce jour-là, le 10 mai 1940, deux avions allemands, deux « Heinkel! »

Pourquoi ne dit-il pas qu'il descendit un ennemi avant de se faire descendre à son tour et que l'Allemand qui le mit en feu fut abattu par ses balles?

Mais si Hardouin est modeste, ses camarades parlent pour lui. Grâce à eux, j'ai pu rétablir les faits. Voici exactement comment les choses se passèrent :

Au cours du début de combat contre les bombardiers allemands, l'adjudant Goujon, — on s'en souvient, — attaque un « Heinkel », mais est touché par celui-ci. Hardouin fonce, attaque l'Allemand qui vient de toucher Goujon, le descend! Le « Heinkel » va s'écraser en flammes dans la forêt d'Arbois...

Et c'est alors seulement que le sergent Hardouin attaque le second Allemand qui devait le descendre en flammes. Bien placé, Hardouin tire le « Heinkel ». Mais, aussitôt, des flocons

blancs encadrent le « Morane » : à droite, à gauche, devant... Ce sont des bombes parachutées que l'Allemand laisse tomber d'une trappe actionnée par son mitrailleur ! Et ce qui devait arriver arriva... Au moment même où Hardouin touchait à mort le « Heinkel », une bombe parachutée lâchée par celui-ci atteignait en plein son « Morane ». Ce fut la descente, puis le saut en parachute, tandis que le second ennemi allait à son tour s'écraser au sol.

Voilà ce que le sergent Hardouin oublie volontiers de conter.

Je veux encore rappeler qu'après son saut en parachute du 10 mai, il rentra à la base le lendemain 11 mai, à 11 heures du matin, et que, ayant touché un nouvel avion, il repartait en patrouille à 13 heures!...

\*  
\* \*

Le 20 mai, le groupe de chasse 3-6 quitte Chissey, monte vers le Nord, gagne Coulommiers.

C'est que, là-haut, se dessine déjà le combat décisif, *la bataille de Paris!*

Nos forces aériennes, anéanties pour plus d'un tiers sur les terrains, par de violents et répétés bombardements, le jour même de l'attaque du 10 mai, ne peuvent opposer aux pilotes allemands que quelques dizaines d'appareils. La supériorité aérienne du III<sup>e</sup> Reich est non seulement écrasante, elle est invraisemblable ! Le champ de bataille est constamment survolé par des avions : neuf sur dix de ceux-ci portent des croix noires sur leurs ailes et leur fuselage !

Dès qu'il arrive à Coulommiers, le groupe 3-6 se voit confier un travail délicat et pénible : la chasse d'armée. Ce travail consiste à partir en patrouille et à effectuer la protection d'un secteur défini, soit un accompagnement de bombardiers, soit des missions de chasse libre.

Dès les deux premiers jours, le groupe a déjà perdu quatre pilotes : trois manquent à la première mission, un à la seconde!

Dès le quatrième jour de la bataille de Paris, le groupe a perdu la moitié de son effectif...

— Nous vivions sans penser, raconte le sergent Hardouin, avec le sentiment de la défaite inévitable et également avec cet autre sentiment du sacrifice inutile que nous faisons pour conserver le moral de l'infanterie en lui montrant quelques patrouilles aériennes françaises!...

« Dès le départ, nous étions certains d'être repérés par la « Flak », (D. C. A. légère allemande motorisée), qui nous accrochait au premier passage des lignes. Nous décollions non seulement avec une formidable infériorité numérique, mais encore avec une infériorité de vitesse, d'armement et, il faut bien le dire, de tactique.

« Durant cette bataille de Paris le plafond fut généralement bas et nous dûmes effectuer nos missions entre 800 et 2.000 mètres...

« Nous partions en patrouille triple, c'est-à-dire trois patrouilles de trois avions. Nous nous donnions rendez-vous avec des patrouilles venues d'autres groupes en un lieu fixé. La protection s'opérait par échelonnement, c'est-à-dire qu'une patrouille volait à 1.000 mètres, une

autre à 2.000, une autre enfin entre 4.000 et 5.000.

« En principe, la patrouille haute devait protéger la patrouille basse. Mais ce n'était là que le principe et nous ne pouvions nous protéger efficacement car, je l'ai déjà dit, le temps était mauvais, le plafond bas ou en couches étagées... et la patrouille supérieure ne voyait pas la patrouille inférieure, ou encore la patrouille haute pouvait être attaquée par des chasseurs ennemis venus en grand nombre sans être secourue par la patrouille basse!

« Les réunions des patrouilles des différents groupes s'opéraient généralement assez bien et nous partions alors sur les secteurs à interdire, généralement le triangle Lille-Bapaume-Cambrai...

« Sitôt sur les lignes allemandes, nous étions entourés d'un tir de D. C. A. très nourri et très meurtrier. Nous apercevions les flammes des départs et les gros flocons blancs qui montaient par grappes. Voler dans de telles conditions n'avait rien de particulièrement attrayant! D'autant plus que nous étions certains, un quart d'heure au maximum après ce déluge de D. C. A., d'être interceptés par de grosses formations de « Messerschmidt ». Nous étions prévenus de leur arrivée par une fusée verte destinée à faire stopper le tir de la « Flak ».

« Les « Messerschmidt » nous attaquaient généralement par groupes de 50 à 80, alors que nous n'étions au maximum que 7 ou 9! De plus, ils opéraient avec l'avantage de la position, avantage obtenu par leur vitesse supérieure et par leur nombre, c'est-à-dire dans le soleil et,

dans la mesure du possible, au-dessus de nous et hors de notre vue. Ils arrivaient en formation serrée, se formaient en position de combat et nous attaquaient en se suivant, à la queue-leu-leu... *Nous ne pouvions que les éviter sans pouvoir combattre!*

« Notre formation se désagrégeait et chacun de nous rentrait séparément. Quelques-uns gagnaient le terrain. d'autres, plus ou moins touchés, se posaient où ils pouvaient... d'autres enfin étaient abattus pour toujours... »

Le sergent Hardouin s'est tu. Silencieux, un peu buté, triste, il regarde le ciel qui apparaît, gris et sale, dans l'encadrement de la fenêtre.

Il se souvient des camarades tombés héroïquement...

Il se souvient que son groupe, le groupe de chasse 3-6, a perdu tout son effectif du 20 au 30 mai : à cette dernière date, il restait en tout deux avions sur trente-six!

Puis revit dans son esprit le chef de groupe, le commandant Castanier, qui ayant voulu donner l'exemple après un flottement dû aux pertes énormes, se fit descendre près de Lille... Voici le sergent de Gervilliers, abattu au cours d'une mission... et le sergent Maigret, lui aussi abattu au cours d'une mission...

Il se souvient du lieutenant Cavarroz, descendu en flammes et sauvé par son parachute... du lieutenant Salain, grièvement blessé en combat aérien et sauvé, *in extremis*, par son parachute...

Il revoit le lieutenant Colonges, descendu, blessé et fait prisonnier... l'adjudant Goujon, deux fois descendu et qu'il a vu tomber une autre fois

à 15 kilomètres des lignes allemandes, put sauver son appareil en redécollant après s'être fait ravitailler en essence par une camionnette...

Enfin il revit le bombardement du terrain du groupe : 700 bombes, quatre avions détruits, la remorque d'armurerie anéantie, des soldats tués...

Il se souvient...

\*  
\*\*

Il se souvient de tout, sauf de sa troisième victoire!

...On est le 25 mai. Le communiqué du matin a inquiété toute la France. Ne dit-il pas, en effet, ce communiqué :

*« La lutte est toujours violente sur la Somme, où nous avons accentué notre pression et sur le front du Nord.*

*« L'ennemi qui, au cours des derniers jours, avait accumulé des moyens importants dans la région de Boulogne, est parvenu après une lutte acharnée qui s'est poursuivie dans les rues, à s'emparer de la ville.*

*« Dans les derniers combats qui ont eu lieu entre l'Aisne et la Meuse, il se confirme notamment, par les dires des prisonniers, que les pertes infligées à l'ennemi par nos tirs d'artillerie et d'armes automatiques sont très élevées. Au cours de l'action, nous avons trouvé des sections entières d'infanterie allemande fauchées sur place.*

*« Nos avions de chasse et notre D.C.A., prenant à partie violemment des formations ennemies venues à l'attaque, de quelques-uns de nos*

*terrains, les ont dispersées en leur infligeant des pertes élevées. »*

Avec ses camarades, Hardouin est parti en mission sur les lignes. Il faut bien montrer des cocardes aux pauvres gars du sol qui luttent désespérément pour contenir un ennemi toujours plus puissant, plus accrocheur, plus meurtrier.

La mission n'a pas été facile. Le groupe des « Morane », attaqué par une formation de « Messerschmidt » cinq ou six fois plus importante, a dû se désagréger. Chacun pour son propre compte tente de regagner le terrain.

Hardouin, seul dans le ciel, vole de nuage en nuage, saute de l'un à l'autre, les traverse pour se soustraire à la vue de la « Flak » et tente de regagner sans casse sa base.

Mais en sortant d'un nuage, brusquement, il aperçoit un « Messerschmidt 110 ». Les deux avions se rapprochent, se croisent à quarante-cinq degrés...

C'est le combat inévitable!

La période d'observation commence. L'Allemand et le Français tournent à plat et montent progressivement jusqu'à soixante degrés. Le « Messerschmidt » cherche à engager le « Morane » en descente pour l'empêcher de s'échapper dans les nuages. Mais Hardouin devine la manœuvre : il *serre* très fort et le mitrailleur arrière du « Messerschmidt », écrasé par la force centrifuge, ne peut le tirer.

Les deux avions ennemis continuent leur vol circulaire...

— Nous avons tourné ainsi un temps indéterminé, raconte le sergent Hardouin, peut-être une

minute, peut-être cinq minutes, mais qui m'a paru très long!

Puis, las de tourner sans résultat, Hardouin se décide. Il n'a pas grand choix!... Le « Messerschmidt 110 » est un appareil ultra-moderne, puissant, maniable, bien armé... Pourtant, Hardouin se décide pour une tactique : celle qui présente les plus belles chances de réussite mais aussi les plus grands risques. Cette attente ne peut éternellement se prolonger!...

Tant pis... Ce sera un combat singulier : l'un des deux adversaires y laissera sa vie. Hardouin a pris sa décision... et si c'est lui la victime, ma foi, il aura fait son devoir!

D'un grand coup de palonnier, il desserre soudain le virage. Mais l'Allemand a compris : il riposte immédiatement en serrant très fort. Allons!... le premier qui sera en position de tir gagnera le combat. Hardouin le sait, il sent que le « Messerschmidt », dans quelques tours, va l'ajuster, le tirer, le descendre sans doute... Alors, il reprend soudain de la vitesse, part en demi-retournement, voit l'avion allemand dans son collimateur, un dixième de seconde, tire, redresse de toutes ses forces pour éviter l'adversaire qu'il frôle de quelques mètres...

Une fumée, instantanée, s'étend derrière le « Messerschmidt » qui pique sec vers le sol.

C'est la troisième victoire du sergent Hardouin!

\*  
\*\*

Le 30 mai, le groupe de chasse 3-6 était relevé : il ne comptait plus, je l'ai déjà dit, que *deux* avions utilisables sur *trente-six*.

Le groupe descendit au repos à Luc-en-Provence. Quatre jours plus tard, l'Italie déclarait la guerre à la France! Immédiatement pourvus d'avions de chasse plus ou moins modernes, les hommes effectuèrent des patrouilles au-dessus de la côte et de la frontière italiennes, et participèrent à la protection de l'escadre de Toulon qui bombardait Gênes avec un important résultat...

Puis les pilotes du groupe 3-6 reçurent des avions de chasse « Dewoitine 520 », du type le plus moderne et le plus rapide. Avec de tels appareils, ils pourraient faire du bon travail!

— Sitôt que nous eûmes touché ces « Dewoitine 520 », dit le sergent Hardouin, notre groupe fut divisé en deux parties... La première partie, dont j'étais, s'est déplacée à Valence pour tenter d'enrayer l'avance allemande dans la vallée du Rhône, et la seconde partie resta sur place pour la défense de la côte.

Les pilotes stationnés à Luc-en-Provence n'avaient pas reçu leurs « Dewoitine » depuis deux jours, qu'un matin, à 11 h. 50, un groupe de chasse italien attaqua le terrain à la mitrailleuse, avec des balles explosives de 12-7.

Au passage de la côte, les Italiens, au nombre de 16, s'étaient *accrochés* avec trois chasseurs de notre aviation maritime de Cuers. Surpris par le nombre, par la soudaineté de l'attaque, les trois avions français avaient été abattus...

Puis les Italiens arrivèrent au-dessus du terrain de Luc. Une patrouille du groupe 3-6 se trouvait en l'air, survolant la côte aux environs de Toulon. Elle se composait de trois appareils: le capitaine Assolant, le grand as du fameux

raid transatlantique sur *l'Oiseau Canari* (1), le capitaine Guerrier et l'adjudant Le Gloan.

Sitôt les Italiens annoncés, la station radio du terrain de Luc alerta sa patrouille en vol : seuls le capitaine Assolant et l'adjudant Le Gloan entendirent le message. Faisant demi-tour immédiatement, ils foncèrent de toute la puissance de leurs moteurs, arrivèrent au-dessus du terrain, piquèrent...

Ce fut la bagarre, la grande bagarre.

Deux contre seize!

A quelques dizaines de mètres au-dessus de l'aérodrome, les Italiens effectuaient un brillant carrousel, mitraillant tous les objectifs qu'ils apercevaient au sol. Tombant telle une pierre au milieu d'eux, l'adjudant Le Gloan jeta la perturbation dans leurs rangs: en moins d'un quart d'heure il abattit quatre chasseurs et un avion de reconnaissance italiens!

Mais il dut se poser, son pare-brise et son capotage de tête étant recouverts de l'huile du dernier avion qu'il venait d'abattre! Aveuglé, il ne pouvait poursuivre la lutte, bien que disposant encore de plus de la moitié de ses munitions...

Durant ce temps, le capitaine Assolant, un peu plus haut, livrait lui aussi de furieux combats, abattant deux appareils ennemis.

Voyant la tournure que prenaient les événements, les Italiens se regroupèrent tant bien que mal et s'éloignèrent vers le Sud. Mais notre

---

(1) Jean Assolant fut tué en septembre 1942, alors qu'il défendait Madagascar attaqué par les troupes britanniques.

aviation navale avait été alertée; ses chasseurs, dans le ciel, montaient une garde sévère, bien décidés à venger leurs trois camarades descendus à l'allier.

Et ce fut une seconde bagarre!

Cinq avions italiens s'écrasèrent au sol ou en mer, traînant derrière eux de longs panaches de fumée...

La matinée était honorable : douze avions italiens descendus sur seize, un autre contraint d'atterrir sur le terrain de Cuers!

\*  
\*\*

Enfin, ce fut le calme...

Et l'angoisse chaque jour plus grande...

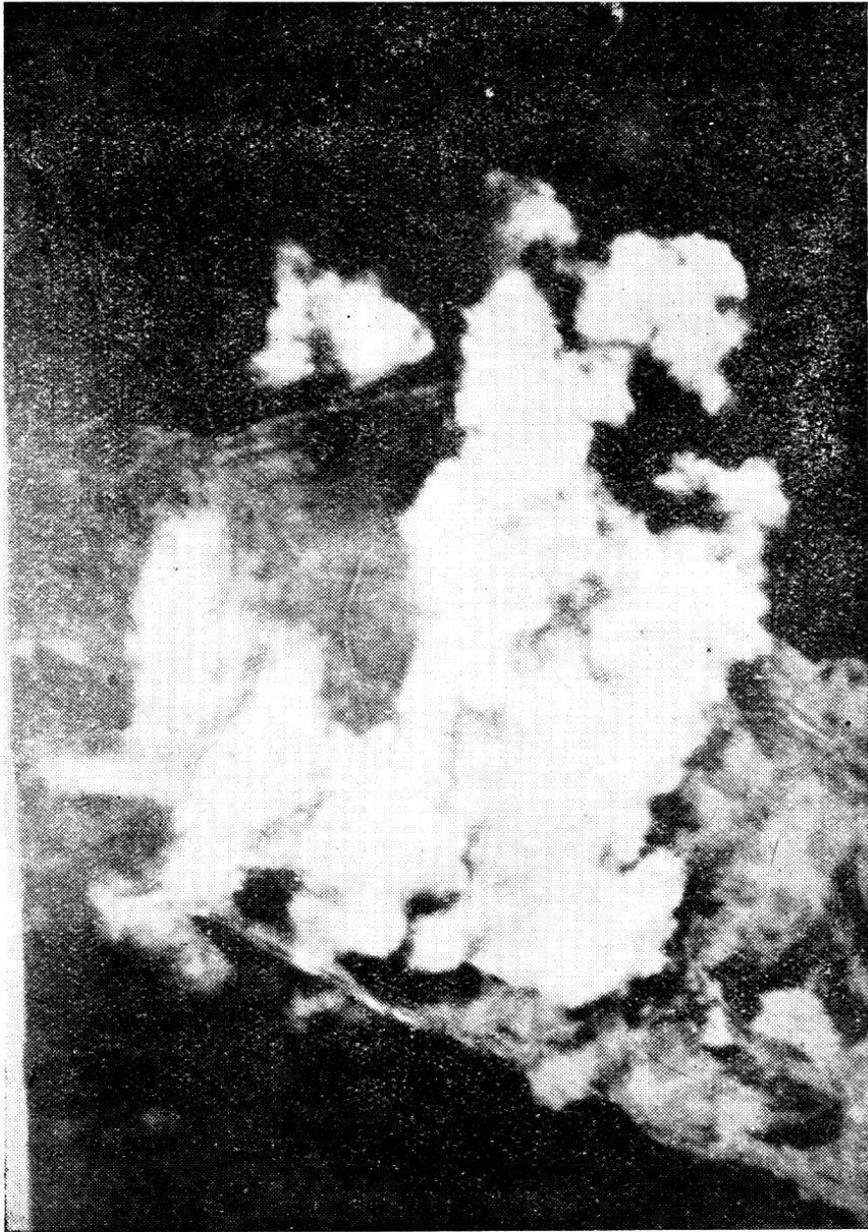
Et la certitude toujours plus aiguë de l'inévitable défaite...

L'avant-veille de l'armistice, le groupe de chasse 3-6 se rendit à Perpignan, sur l'aérodrome de la Salanque. Durant vingt-quatre heures, les pilotes attendirent qu'on leur livra de l'essence!

Le lendemain, un jour avant que cessent les hostilités, à 12 h. 20, les équipages décollaient, cap au sud...

Une heure cinquante plus tard, au complet, ils se posaient sur le terrain d'Alger.

Pour eux, tout était fini...



*Durant la bataille de Paris : un port de la Manche  
sous les bombardements allemands*  
Photo prise par le sergent Hardouain avec un appareil d'amateur

Il ne semble pas possible que cette photo puisse être attribuée  
au sergent HARDOUIN !



*Le sergent Hardouain et ses camarades du groupe de chasse 3/6.  
(image en position verticale dans le livre)*

Cette photo n'a pas été prise pendant la Campagne de France : l'avion n'est pas un Morane 406 mais est un Dewoitine 520 avec la bande blanche réglementaire de l'Armée de l'Air de l'Armistice. Celles-ci n'ont été peintes qu'à [Alger Maison-Blanche](#) au cours du mois de juillet 1940.

Capitaine JACOBI et sous/lieutenant LE GLOAN (4<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> à droite)  
Sgt HARDOUIN (non identifié avec certitude)

=====

Quelques mots sur la journée du **GC III/6 au Luc le 15 juin 1940** racontée par Roland TESSIER : **ABRACADABRANTESQUE !!!**

Lire pour pour en savoir plus :

[Les victoires de Pierre le GLOAN et Jean ASSOLLANT le 15 juin 1940](#)

## Biographie du sergent Roger HARDOUIN

Né le 29/04/1918 à Jouy-en-Josas (Yvelines)

Breveté n°26411 le 30/07/1948 à Angers, école de la C.F.A (Compagnie Française d'Aviation)

Affecté à la cinquième escadrille du GC III/6 le 6 mars 1940 en provenance du CIC de Chartres.

=====  
Ce qui est noté dans [le journal de marche de la 5<sup>ème</sup> escadrille](#) de la troisième escadre :

**10 mai – 14h 55**

*La patrouille Adj Goujon – S/Lt Cavaroz, - Sgt Hardouin attaquent par l'arrière un peloton de He 111. Le dernier équipier du peloton touché, lâche des fumées mais conserve sa place dans le dispositif qui ralentit. L'Adj Goujon saute en pépin de son taxi en feu (MS 406 n°474) et tombe dans la forêt de [Citeaux](#) (est depuis rentré dans les ordres). Le Sgt Hardouin saute en pébroke de son avion désemparé (MS 406 n°474) et en arrivant au sol reçoit une bonne dérouillée par les civils.*

« Même si le livre de marche ne parla pas de victoire, une homologation pour Hardouin et Goujon interviendra finalement concernant ce Heinkel, aperçu pour la dernière fois en difficulté au-dessus de la forêt d'Arbois. L'analyse des archives allemandes semble démontrer qu'il s'agit d'un appareil de la 2./KG 51 qui est pourtant rentré dans ses lignes avec des dommages estimés à 60% » :

*Merci à M. Alain COSTE pour son aide*

Lire aussi : [10 mai 1940 au GC III/6.](#)

### Sergent HARDOUIN

Jeune chasseur plein de fougue, a attaqué sous un feu intense un peloton serré de bombardiers. A abattu un des ennemis avec la collaboration d'un autre chasseur, puis, son appareil étant en flammes, s'est jeté en parachute.  
Croix de guerre avec palme

=====  
Démobilisé le 22 avril 1941 à Alger Maison-Blanche avant le départ du Groupe pour la campagne du Levant - Titulaire d'une seule victoire en collaboration - 19 missions de guerre sur MS 406.

De retour dans l'hexagone il a pu ainsi raconter « sa » guerre à l'auteur de « Carnets de Patrouilles », mais les archives officielles du Groupe, toujours en A.F.N. n'étaient évidemment pas à la disposition de ce dernier à l'époque.

Mariée à Anne Marie LIEUTAUD à Chaville en août 1942.

Nommé sous-lieutenant : date à préciser.

Sans doute affecté au nouveau « S.R Air » créé par le Général BERGERET à Vichy et employé comme agent double aux ateliers Junkers de Villacoublay.

Passé à une date indéterminée dans la Résistance.

Nommé lieutenant le 25 décembre 1945.

Médaille de la Résistance le 24/04/1946 (alias « Petit-cousin »)

M.S.A.C. (Mort en Service Aérien Commandé) le 02/11/1948, dans le C-47 S/N666 du GT 2/64 tombé à Srok-de-Krabor au Cambodge, alors qu'il venait d'être affecté au C.A.E.O. (Commandement de l'Air en Extrême Orient).

*Merci à M. Lucien MORAREAU pour son aide*

=====

## Disparition du C47 n°43-48666 (F-RASK), reliant la France à l'Indochine le 2 novembre 02/11/1948, tombé à Srok de Krabor au Cambodge (12 morts)

### La mythique ligne 102 des "Dak" français

Dès qu'elle fut réalisable, une liaison aérienne régulière entre Paris et Saïgon était nécessaire, surtout à partir du moment où le conflit indo-chinois prit de l'importance. Cette liaison militaire portait le nom de "ligne 102" dans le répertoire des lignes aériennes du GMMTA.

Véritable aventure pour les équipages et leurs passagers, la ligne 102 fut le théâtre de nombreuses péripéties, longtemps racontées au sein des groupes de transport qui y prirent part.

La ligne 102 Paris - Saïgon était effectuée une semaine par le GT *Anjou* dans le sens Saïgon - Paris - Saïgon, puis la semaine suivante par le GT *Touraine* dans le sens Paris - Saïgon - Paris. Ponctuellement, des équipages d'autres escadrons pouvaient être sollicités. À son début, le trajet eut des variantes par l'Égypte, mais voici le trajet habituel des Dakota avec les temps de vol approximatifs.

- J : Le Bourget - Tunis (6 h 00 min)
- J + 1 : Tunis - El Adem (Tobrouk) - Nicosie (5 h 15 min + 3 h 40 min)
- J + 2 : Nicosie - Bagdad - Bahreïn (3 h 40 min + 3 h 30 min)
- J + 3 : Bahreïn - Karachi (6 h 00 min et révision des 25 heures)
- J + 4 : Karachi - Delhi - Calcutta (4 h 15 min + 4 h 50 min)
- J + 5 : repos à Calcutta



Itinéraire le plus utilisé de la ligne 102, avec temps de vol moyen et distance en kilomètres. (R. Queurty)

J + 6 : Calcutta - Rangoon - Saïgon (4 h 15 min + 5 h 00 min)  
Retour : idem, sans repos à Calcutta.

## L'équipage :

- Capitaine **Albert GAUDON** (pilote) – GT 1/61 – né le 22/06/1910 à Bayet (Allier)
- Adjudant-chef **Pierre JANIN** (pilote) – GT 2/64 – né le 13/08/1920 à Cours (Rhône)
- Lieutenant **Albert MONTAGNIER** (navigateur) – GT 1/61 – né le 17/07/1920 à Grignan (Drôme)
- Sergent **Gilbert BURGHARD** (mécanicien volant) – GT2/64 – né le 05/02/1925 à Spoy (Aube)
- Lieutenant **Jean BOUCARD** (radio) – GT 2/64 – né le 07/03/1913 à Montureux-et-Prantigny (Haute-Saône)

*Non cité par Germaine l'Herbier Montagnon dans « Jusqu'au Sacrifice »*

## Les passagers :

- Lieutenant-colonel **Maxime POSTAL**, pour remplacer le Colonel Robert DEMAZURE, commandant du G.M.M.T.A. (*Groupement des Moyens Militaires de transport Aériens*) – né le 24/08/1911 à Saint-Masmes (Marne)
- Capitaine **Gérard HURTAUD**, pour l'escadrille de liaison – né le 13/11/1915 à Paris (10ème)
- Lieutenant **Roger HARDOUIN**, pour le C.A.E.O. (*Commandement de l'Air en Extrême Orient*) – né le 29/04/1918 à Jouy-en-Josas.
- Lieutenant **Jacques DUCASSE**, observateur de la 61<sup>ème</sup> escadre – né le 26/05/1915 à Chaltrait (Marne) - Ancien F.A.F.L. du Groupe « Bretagne »
- Adjudant **André BIRAUD**, radio du GT 3/61 – né le 23/05/192 à Abbaretz (Loire-Atlantique)
- Le R.P. **Charles JARRIGION**, capitaine aumônier catholique, pour remplacer le Père PRUDHOMME, aumônier des Forces Aériennes en campagne – né le 06/03/1914 à Prunières (Corrèze)
- **Béatrix de L'ÉPINE**, IPSA (*Infirmière Pilotes - Secouristes de l'Air*) – née le 15/07/1926 à Wailly (Somme)



Béatrix Marie Marguerite Alexiana  
de L'ÉPINE

15 juillet 1926  
Wailly (80)

2 novembre 1948 Indochine

Fille d'Alexis de L'ÉPINE et d'Anne Marie Cécile Mauricette BRÉMARD

Études d'Infirmière à Amiens

Engagement de 2 ans en avril 1947 dans l'Aviation Militaire

Sous-lieutenant de l'armée de l'Air

Convoyeuse de l'Air I.P.S.A. Section de la Croix-Rouge française

Disparue en mission à l'âge de 22 ans

MSAC (*Mort en Service Aérien Commandé*) le 2 novembre 1948 à l'âge de 22 ans, dans le Dakota C-47 S/N666 du GT 2/64 tombé à Srok-de-Krabor (Cambodge) sur la montagne de l'Éléphant à 100 km de Pnom Penh. L'avion qui assurait la liaison régulière entre Paris et Saïgon s'est écrasé à à 100 km de Pnom Penh, à une heure de Saïgon.

Repose au cimetière de Wailly (80)

Chevalier de la Légion d'honneur

Médaille de l'aéronautique

Médaille de vermeil de la Croix-Rouge



**Albert GAUDON**



**Maxime POSTAL**



**Roger HARDOUIN**



*Cette page est une annexe à :*  
**[L'histoire du Groupe de Chasse GC III/6](#)**  
*faisant partie du !:*  
**[Site personnel de François-Xavier Bibert](#)**