

Témoignage

Henry Lafont¹

Pilote de chasse, entré dans l'Armée de l'air en novembre 1938 à l'âge de 18 ans, Henry Lafont rejoint la France libre par Gibraltar le 30 juin 1940, s'étant évadé d'Oran-la-Senia en *Goéland* avec René Mouchotte et Charles (Toto) Guérin. Affecté au Squadron 615 en septembre, il est l'un des rares pilotes français à participer à la Bataille d'Angleterre (sur *Hurricane*). Au grade de colonel, il quitte l'Armée de l'air en 1966 et devient directeur des Salons internationaux de l'aéronautique et de l'espace jusqu'en 1985.

Dans notre numéro 203, nous avons repris le passage des "Carnets" de René Mouchotte relatant cette évasion d'Oran. Le récit s'arrêtait juste avant le départ de Gibraltar pour l'Angleterre.

Dans un avant-propos des "Carnets" réédités par le Service historique de l'Armée de l'air en 2000, Henry Lafont raconte ses souvenirs de René Mouchotte. L'extrait que nous en publions débute au moment de l'embarquement à Gibraltar.

Le 3 juillet 1940, avec plusieurs camarades, nous embarquons, pour Liverpool, sur un chalutier armé qui venait de rallier la France Libre, le "Président Houduce". Nous débarquons le 13, juste à temps pour assister, à Londres, à la première revue du 14 juillet, présidée par le général de Gaulle.

À Londres, les choses allèrent relativement vite. Mouchotte, Guérin et moi-même, fûmes intégrés à un groupe de pilotes dont l'entraînement avait été jugé suffisant pour servir, après un rapide passage en école, dans une unité de chasse de la R.A.F. Il s'agissait de Blaize, Bouquillard, Brière, Choron, Fayolle, de Labouchère, de Montbron et Perrin. Nous attendions, impatients, sur la base de la R.A.F. de Saint-Athan, près de Cardiff, où les volontaires des Forces Aériennes Françaises Libres étaient regroupés. Après quelques jours, nous étions détachés à Old Sarum, près de Salisbury. Pendant huit jours, nous volions sur *Tiger Moth* et sur *Hawker Hector*, probablement pour nous habituer au maniement de la manette des gaz anglaise et, peut-être, pour faire la preuve de l'exactitude de nos déclarations. Notre rapide stage terminé, nous allions à Odiham, où venait de s'ouvrir l'École Élémentaire de Pilotage Franco-Belge, en attente d'une affectation en O.T.U. (*Operational Training Unit*, école terminale avant de rejoindre une unité combattante).

C'est au moment de quitter Odiham que René Mouchotte eut sa première déception depuis notre arrivée en Grande-Bretagne. Notre groupe étant réparti sur plusieurs O.T.U., René Mouchotte, fut séparé de Charles Guérin pour la première fois depuis la mobilisation. Il partait pour Sutton-Bridge avec Bouquillard, de Montbron, Perrin et moi. Il espérait toutefois le retrouver au moment des affectations en escadrilles; ce ne fut pas le cas, du moins dans l'immédiat. À la sortie d'O.T.U, Mouchotte rejoignait avec Bouquillard, Perrin et moi le Squadron 245, en Irlande du Nord puis, un peu moins d'une semaine plus tard, le Squadron 615, au repos à Prestwick, dans le sud de l'Écosse.

Le 615, avait fait partie, au début de la guerre, du Corps Expéditionnaire de la R.A.F. en France, équipé d'abord de *Gladiator* puis de *Hurricane*. Il participa à la bataille de France, à l'opération de Dunkerque puis à la bataille d'Angleterre. Son personnel gardait un bon souvenir des contacts



Famille Mouchotte

Le *Goéland* avec lequel Henry Lafont a rejoint Gibraltar.

qu'il avait eus avec les Français, ce qui explique l'accueil chaleureux qui nous fut réservé, dès notre arrivée.

Pendant toutes ces pérégrinations, Mouchotte et moi étions devenus de bons camarades, malgré la différence d'âge qui nous séparait; nous évoquions même des problèmes personnels. Il me parlait surtout de sa mère dont il n'avait pas de nouvelles. Certes, il ne regrettait pas d'être parti, il n'en fut jamais question. Mais cette séparation lui était pénible. Ces liens se resserrèrent encore quand le 28 septembre 1940, Bouquillard et Perrin furent affectés au Squadron 249, à North Weald à quelques kilomètres au nord-est de Londres, en plein cœur du 11^e groupe du *Fighter command* où l'activité aérienne était très importante. Nous étions tristes de les voir quitter le 615, heureux pour eux certes, mais peut-être aussi un peu envieux. Nous aurions aimé partir avec eux. Nous nous retrouvions seuls.

Toutefois, notre attente ne fut pas longue: le 10 octobre 1940, le 615, était affecté au 11^e groupe, sur la base de la R.A.F. de Northolt, dans la banlieue ouest de Londres. Le lendemain de notre arrivée, nous →

1- Compagnon de la Libération

Témoignage

➔ commençons à effectuer des missions de protection, au-dessus du Kent et du Pas-de-Calais. Je me souviens de notre émotion quand nous aperçûmes, pour la première fois, la côte française, au travers de quelques nuages.

Après le 15 septembre 1940, l'activité aérienne avait changé. Hitler ayant remis l'invasion de l'Angleterre à plus tard à la suite des lourdes pertes que la Luftwaffe venait de subir et, aussi, de l'approche de l'hiver qui aurait rendu un débarquement difficile, les attaques par des bombardiers de jour allemands au-dessus de l'Angleterre étaient devenues une chose rare. Par contre, la chasse allemande, libérée des ordres de Goering qui exigeait que ses chasseurs restent à la même altitude que les bombardiers, afin de mieux les défendre, ce qui était une aberration, devint très active.

Les *Me 109*, volant à trente mille pieds environ, dissimulés par le soleil, fondaient sur les *Hurricane Mk I*, capables d'atteindre, difficilement, vingt-cinq mille pieds, tiraient et repartaient vers le soleil.

D'autre part, le type de formation utilisé à l'époque par la R.A.F. n'était pas très efficace. À cette époque, 1940-1941, un *squadron* en vol se composait généralement de trois sections de 3 avions volant en "V", les uns derrière les autres, sous la protection, toute théorique, de un ou deux *weavers*, évoluant au-dessus du dispositif et chargés de prévenir en cas d'attaque. Inutile de dire que cette position n'était pas recherchée par les pilotes. Non seulement, en cas d'attaque, le *weaver* était souvent la première victime, mais en plus, évoluant en "S", il consommait beaucoup de carburant s'il voulait tenir sa position correctement.

La personnalité de René Mouchotte, sa maturité, ses qualités de pilote, sa tenue toujours impeccable, son humour, un peu pince sans rire, etc., firent qu'il obtint très vite, la confiance du commandant du *squadron* et des chefs d'escadrilles. Sans peine, il arriva à les convaincre de l'intérêt de faire affecter d'autres pilotes français au 615. Le premier à rejoindre fut Charles Guérin. On vit aussi revenir du 249 Henri Bouquillard qui avait été abattu et blessé après avoir endommagé un bombardier allemand, ainsi que Georges Perrin qui, à la suite d'un combat aérien, avait dû abandonner son *Hurricane* désemparé et sauter en parachute. Blaize et Brière vinrent se joindre à nous vers Noël. Mouchotte étant toujours là, d'autres Français rejoignirent le 615 au cours de l'été de 1941, quand il fut affecté à Manston. Vers la mi-décembre 1940, juste avant de quitter Northolt pour rejoindre la base de temps de paix du 615, à Kenley, nous eûmes l'agréable surprise d'être équipés de *Hurricane Mk II*, avion plus puissant et mieux armé, pratiquement égal au *Me 109* de l'époque.

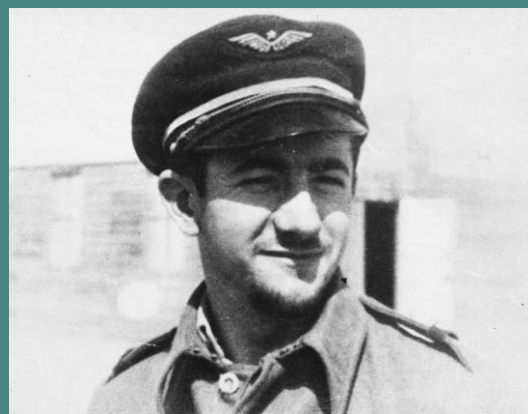
Le 11 mars 1941, fut un triste jour pour tout le personnel du 615 : le plus apprécié des Français, Henri Bouquillard "le Petit Père Bouqui", fut abattu par deux *Me 109* au-dessus du Kent, sous les yeux de René Mouchotte, impuissant. Victime d'ennuis de moteur, incapable de suivre la formation, il venait de l'abandonner. Le 15 avril 1941, Pierre Blaize, en patrouille au-dessus du Pas-de-Calais, fut surpris et abattu par deux *Me 109* dissimulés par le soleil. Son avion en feu, il sauta en parachute. Un pilote du dispositif, témoin du combat, vit le parachute de Pierre s'ouvrir normalement : il suivit la descente en lançant, par radio, des appels de détresse. Presque à court d'essence, il rentra dès qu'il vit le bateau de sauvetage approcher. Arrivé sur l'endroit présumé, l'équipage ne trouva aucune trace de Pierre, ni d'épave. Il fut porté disparu en mer. Quelques jours plus tard la mort dans l'âme, le 615 quitta Kenley, une des bases les plus agréables du sud-est de l'Angleterre pour rejoindre la base de la R.A.F. de Valley, en cours de construction, à l'extrême nord-ouest du pays de Galles.



Le général de Gaulle en visite à Lanston en 1941 avec les pilotes FAFL.



H. Lafont dans son Hurricane au 615 Squadron.



Le sergent Henry Lafont.



Image insolite de Henry Lafont.

Notre mission était d'assurer la protection, contre les attaques aériennes, des convois maritimes entrant ou sortant de Liverpool. Le moral n'était pas à l'optimisme, d'autant plus que nous avions troqué nos *Hurricane II*, en très bon état, contre des *Hurricane I* très fatigués. L'avenir, hélas, devait justifier nos inquiétudes.

Le 3 mai 1941, René Mouchotte décolla pour une mission avec Charles Guérin comme équipier. Au-dessus du convoi, un peu avant la relève, Mouchotte constata que des fumées blanches sortaient des pipes d'échappement du moteur de Charles, signe trop connu de la fuite de glycol. L'amerrissage étant presque toujours fatal avec ce type d'appareil, il fallait sauter en parachute, comme Mouchotte lui conseilla de le faire. Charles ne lança aucun appel, ni ne répondit aux exhortations de René qui l'encourageait à sauter et assista, impuissant, à la disparition de son ami. Le docteur Jaeger, ancien médecin du groupe de chasse "Alsace", pense que l'endormissement par les vapeurs de glycol peut expliquer le manque de réaction de Charles.

J'étais à la salle de l'escadrille, au moment du retour de Mouchotte. Surpris de le voir rentrer seul, je me dirigeais, inquiet, vers son avion. René, entre deux sanglots, me répétait : « *Pourquoi n'a-t-il pas sauté ? Pourquoi ne m'a-t-il pas parlé ?* ». Il ne pouvait pas comprendre et eut des difficultés pour se remettre de ce drame. Dix jours plus tard, le 13 mai 1941, Yves Brière décolla pour une protection de convoi. Son chef de patrouille n'eut aucun contact avec lui et pensa qu'il n'avait pas pu décoller. La radio était à l'époque d'assez mauvaise qualité. On ne sut jamais comment Yves avait disparu.

Quelques jours après, René décolla sur alerte, à la recherche, bien problématique dans cette zone, d'un avion allemand non identifié. Il revint une demi-heure plus tard furieux, se traitant de tous les noms... Il finit par m'expliquer qu'il volait au-dessus des nuages, de petits cumulus qui n'étaient pas soudés, quand il vit un bombardier allemand sortir d'un de ces nuages et se diriger vers un autre. Il ne disposait que de très peu de temps. Il piqua à la verticale sur l'avion, tira une très courte rafale et se retrouva, bien au-dessous de lui. Tout cela en quelques secondes. Alors qu'il reprenait de l'altitude pour effectuer une deuxième attaque, il vit l'appareil disparaître dans un nuage, avant qu'il ne puisse tirer. Quand il rentra à Valley, il ne s'expliquait pas son impatience. Et pourtant, dans de telles conditions, que pouvait-il faire d'autre ? Une heure plus tard au mess, pendant le déjeuner, il ne décollerait toujours pas. C'est alors que "Spy" (officier de renseignement, comme nous le nommions familièrement) entra pour déjeuner et dit : « *René, pourquoi tout ce bruit, votre Allemand a eu une balle dans un moteur et a fait un atterrissage forcé en Irlande du Nord. Toutes mes félicitations !* ».

René venait d'obtenir sa première victoire et, ce soir-là, la bière coula bien au bar du mess.

Au début du mois de juin, un message m'annonça que j'étais affecté comme instructeur à l'O.T.U. de Crosby-on-Eden, près de Carlisle, où de jeunes pilotes français, formés dans les écoles de la R.A.F., devaient devenir des pilotes de chasse. Cette nouvelle ne m'enchantait pas. Je m'attendais à une mutation, mais pas comme instructeur. Un travail certes très utile mais pour lequel je ne me sentais aucune compétence. J'eus cependant la satisfaction d'y rencontrer une soixantaine d'élèves, certains très brillants, et tous ardents patriotes. Après six mois, le temps normal pour une période de repos, je fus affecté au Moyen-Orient, au groupe de chasse "Alsace", en cours de formation sur des *Hurricane I* qui avaient connu de meilleurs jours, alors qu'à Londres, on m'avait fait miroiter des *Curtiss Tomahawk*.

Au début de 1942, je rejoignis le groupe de chasse n°1 "Alsace" à

Abou Sweir, avec plusieurs camarades que j'avais connus à l'O.T.U. de Crosby. Après une campagne frustrante qui se termina par la retraite d'El-Alamein, le groupe fut affecté en Grande-Bretagne. Après quelques mois de commandement du Squadron 65, au repos en Écosse, René Mouchotte prenait la tête de "l'Alsace", d'abord à Turnhouse, près d'Édimbourg, puis à Biggin Hill.

À cause de mes blessures en Libye et pour raisons de santé, j'étais, au mois d'août 1943, déclaré inapte opérationnel et muté dans une unité de convoi. Pendant mon séjour à Biggin Hill, j'avais retrouvé un homme qui n'avait pas oublié que nous avions effectué un certain chemin ensemble. Je le trouvais parfois accablé par la fatigue et la lourdeur de sa tâche. En vol, il était toujours aussi fin pilote et son expérience, acquise en près de deux ans d'opérations, avait fait de lui un excellent chef de dispositif, toujours soucieux de ne pas mettre, dans la mesure du possible, ses équipiers dans des situations difficiles. Cette compréhension était très appréciée par tous ses "petits pilotes", comme il aimait appeler les membres de son équipe.

Le jour où René Mouchotte obtint la millième victoire de la *wing* de Biggin Hill, le score était à 998 au moment du décollage. Engagé au-dessus de la France par la chasse allemande, le squadron leader Charles, qui commandait un des deux *squadrons*, obtint la 999^e victoire. Presque simultanément, Charles et Mouchotte obtinrent une nouvelle victoire et la décision des juges devint difficile. Toutefois, les arbitres attribuèrent la "millième" à René Mouchotte, qui eut l'élégance de la partager avec le squadron leader Charles. Après ce qui fut considéré, en Grande-Bretagne, comme un événement, René était au sommet de sa gloire : tous les journaux, la radio, en parlèrent. Toute la Grande-Bretagne connaissait le "Commandant René". René Mouchotte m'invita à assister à la mémorable soirée organisée au Grosvenor Palace Hôtel, Park Lane, à Londres. Malgré l'importance de la réception, plus de cinq cents personnes, René me prit à part et tint à ce que l'on puisse échanger quelques souvenirs. Ce fut, hélas, notre dernier entretien.

Quand le 27 août 1943, j'appris la triste nouvelle de sa disparition, j'eus le sentiment que je venais de perdre mon grand frère. ■

Émotion

Alors que le général Job était chef d'état-major de l'Armée de l'air et Michèle Alliot-Marie, ministre de la Défense, une cérémonie a été organisée à Reims le 20 juin 2002 pour la dissolution de l'association des anciens des FAFL. À cette occasion, Henry Lafont a été fait grand-croix de l'Ordre national du Mérite par le ministre. Aussitôt sa décoration remise, avant même que MAM soit passée au récipiendaire suivant, les quelques camarades de Lafont qui étaient présents sur les rangs ont applaudi chaleureusement leur ami, au mépris des règles du cérémonial militaire. Ni le ministre, ni le CEMAA ne s'en sont offusqués et la remise de décorations ne reprit qu'après que les applaudissements se furent calmés. Le récipiendaire précédent était Michel Fouquet (68-Bigand) promu ce jour-là, commandeur de la Légion d'Honneur ; il doit s'en souvenir.



Remise de la grand-croix de l'Ordre national du Mérite à Henry Lafont par Madame Alliot-Marie, ministre de la Défense, à Reims en juin 2002.