

Claude Raoul-Duval, piégearde et Compagnon de la Libération

Lucien Robineau (51 – Jeandet)



Spitfire sur la Manche, tableau de Paul Lengellé, peintre de l'Air.

L'article a été composé à partir de l'entretien réalisé par l'auteur le 10 juillet 2013 chez ce grand ancien.

Ils étaient trois, les piégearde décorés de la Croix de la Libération. Trois jeunes officiers pilotes de chasse en colère en juin 1940, pour deux d'entre eux fraîchement officiers et fraîchement pilotes. Tous les trois étaient partis, avant le 25 juin, rejoindre les Anglais afin de continuer une lutte qu'ils n'avaient pas commencée. Charles de Tedesco (39-Pinczon du Sel) tomba pour la France en Russie le 14 juillet 1943. Antoine Péronne (35-Guynemer), abattu en Libye le 15 juin 1941 et prisonnier jusqu'à la fin de la guerre, fut tué en service aérien commandé le 18 juin 1946. Claude Raoul-Duval (39-Pinczon du Sel), pilote de chasse au groupe Alsace, abattu au-dessus du Havre le 17 avril 1943 et retourné se battre avec son unité jusqu'à la victoire, a survécu à cinq ans et plus d'aventures avec un dynamisme intact, et se souvient.

Claude Raoul-Duval intégra l'École de l'air le jour même où la France déclarait la guerre à l'Allemagne. Passant le concours qui l'amenait le 3 septembre 1939 à Bordeaux-Mérignac où le Piège s'était replié, il ne

répondait pas à une vocation militaire irrépressible. « *Simplement*, nous dit-il, *depuis mes quinze ans, j'entendais parler d'Hitler tous les jours. Les journaux et la radio nous bassinaient avec ses discours. Nous suivions ce qui se passait au-delà du Rhin, la mainmise sur la rive gauche, l'Anschluss, la Nuit de cristal, les Sudètes, la Tchécoslovaquie. Je savais qu'il y aurait la guerre. Dans mon entourage, mon père et les hommes qui avaient survécu à l'autre, en racontaient l'horreur. Je ne voulais pas faire la prochaine dans les tranchées. L'aviation me paraissait plus propre. Pour aller dans l'aviation, il n'y avait pas de meilleure voie que l'École de l'air. J'ai été à l'École de l'air à cause de la boue et des rats de 14-18. Voilà tout. Quand même, j'avais volé un peu, de vingt-cinq à trente heures de coucou, à l'Aviation populaire et à l'aéro-club du Havre dont mon père était président.* » Premières interventions d'un père qui jouera un rôle décisif en plusieurs tournants de la vie de Claude au cours des mois qui vont suivre.

L'École de l'air, instaurée peu après l'Armée de l'air par un décret pris le 3 juin 1933, était encore dans l'enfance. Cinquième de son espèce, la



promotion 39 s'initia d'abord, selon des habitudes déjà acquises, à la manœuvre à pied et à l'étude des règlements militaires dont cette charte des armées, catéchisme du soldat : « *La discipline faisant la force principale des armées, il importe que tout supérieur obtienne de ses subordonnés une obéissance entière et une soumission de tous les instants ; les ordres doivent être exécutés sans hésitation ni murmure, etc.* ». Cependant, des activités plus urgentes s'imposèrent bientôt et l'apprenti chasseur Raoul-Duval, formé aux Landes de Bussac sur *Morane 230* et *315*, sous-lieutenant depuis le 20 mars 1940 après six mois d'uniforme, était breveté pilote le 13 avril avec à peine cinquante heures de vol militaires et moins de quatre-vingts heures en tout.

Une aussi tendre expérience ne permettait pas d'affronter l'ennemi en l'air et le désordre qui s'installa dès la seconde quinzaine de mai interdisait tout autant d'engager cette jeune promotion sous quelque forme que ce fût, tandis que le général Vuillemin, dans la perspective d'un avenir moins incertain, refusait de sacrifier des équipages qu'il espérait devoir être ultérieurement utiles. Dans la pagaille grandissante de juin 1940, dans ce Bordeaux bruissant d'exilés de toutes sortes, on attendait la cessation des hostilités, annoncée le 17 à la radio par le maréchal Pétain.

« *Désormais, nous dit Raoul-Duval, personne ne voulait se faire tuer et les Français n'avaient plus envie de continuer une guerre officiellement perdue. Désespérée sur le territoire métropolitain, et que certains pensaient pouvoir poursuivre en AFN. Dans un premier temps, il fut donc envisagé d'embarquer l'École de l'air sur le Massilia vers le Maroc. Comme on le sait, ce paquebot n'emmena finalement qu'un groupe restreint de parlementaires et de ministres. La promotion laissée à son sort, sans ordres, commença d'hésiter entre différents partis, dont plusieurs contredisaient la discipline. Avec mon camarade Pelleport² nous avons tout de suite décidé de rallier l'Angleterre. Je n'avais pas entendu l'appel du général De Gaulle. Mais mon père, qui se trouvait aussi à Bordeaux, l'avait entendu et, approuvant notre choix, nous conduisit au Verdon où nous avons pu embarquer le 20 juin sur un cargo hollandais en partance pour Falmouth. Débarquement le 22 juin et, après un peu de flottement, entrée dans le circuit bientôt habituel des aviateurs français émigrés : engagement dans les FAFL et passage dans les écoles de la RAF³, avant affectation dans un squadron. À Odiham, école franco-belge dirigée par Édouard Pinot – ce lieutenant qui avait embarqué au garde-à-vous sur un langoustier le 19 juin les élèves et les moniteurs de l'école de Morlaix –, j'ai retrouvé plusieurs camarades, dont Preziosi, Tedesco, Derville, La Poype, Poznanski. Repris à partir de zéro sur Simoun, Miles Magister, Miles Master, puis Hurricane, j'ai reçu mes ailes anglaises en avril 1941. Tandis que Pelleport restait en Angleterre, j'ai été volontaire pour le Moyen-Orient, où se trouvait une petite unité FAFL que l'état-major français de Londres s'employait à étoffer pour former le premier groupe de chasse et le premier groupe de bombardement nationaux. Contournant l'Afrique par Le Cap, nous avons rejoint fin juillet au Liban la 1^{re} Escadrille française libre, noyau avec le GRB1⁴ des futurs Alsace et Lorraine. Équipée de Potez 25 et 29 et des Morane-406 à bout de souffle hérités du groupe I/7, cette escadrille avait déjà livré en Égypte des combats avec la RAF. Moi, je n'ai pas eu cette chance. Nous avons été prendre l'alerte à Haïffa pour contrer la menace de bombardiers italiens qu'on n'a jamais vus. Puis l'Alsace s'est constitué, armé de Hurricane 1, avec nous qui sortions d'école et un groupe d'anciens, arrivés des quatre coins du monde. Ainsi Albert Littolff par Tobrouk, Tulasne atterri en Palestine en décembre 1940 avec son Morane, Brisdoux Galloni d'Istria venu de Paris par le Tchad, le Niger et le Sahara, Denis passé d'Angleterre au Tchad et en Libye, Ezzano par l'Angleterre, Dakar, le Gabon et le Congo, Preziosi d'Angleterre aussi, Lafont parti d'Oran avec Mouchotte, venu d'Angleterre également, etc. dont plusieurs comptaient déjà des victoires, acquises en France ou récemment en Égypte. Et puis Pouliquen venu de Syrie où il commandait la base de Palmyre, le plus ancien de tous et le plus respecté car il savait d'instinct trouver l'attitude et les mots propres à calmer les esprits échauffés et arrondir des angles souvent rugueux. Il partageait le commandement indivis du groupe avec un Tulasne peu soucieux d'administration. Nos avions étaient ornés de nos*



Un Hurricane du Groupe de chasse Alsace en Égypte

cocardes et d'une grande croix de Lorraine bleue ou rouge dans un cercle blanc sur le fuselage ».

Assez curieusement, comme beaucoup de ceux qui ont combattu sans relâche, Raoul-Duval parle peu de sa guerre. Pour cette période passée au désert égyptien de juillet 1941 à octobre 1942, il renvoie parfois au livre⁵, exclusivement consacré à ces quinze mois, qu'il n'a fait paraître qu'en 1978. Mais il témoigne, sans animosité, par petits coups de projecteur. Il regrette sans les juger que, de tous les pilotes du I/7, le seul Rozoy ait choisi d'être FAFL et que les autres soient rentrés en France tandis que les mécanos restaient avec leurs avions. De ce séjour au désert d'Égypte, il montre les terrains désolés d'Ismaïlia, de Fouka et d'El Daba à l'horizon sans limites. Il évoque les longues alertes au soleil dans les cabines abritées d'une ombrelle fleurie achetée aux *Dames de France* d'Alexandrie, son fidèle équipier sous-officier plus expérimenté et aguerri que lui, les longues missions de protection des convois maritimes allant ravitailler Malte, exécutées de jour et de nuit sans guidage, avec des *Hurricane Mk-1* incapables de suivre les *Ju-88* et impuissants contre les sous-marins dont n'était visible que le sillage de leurs torpilles, l'impatiente colère de ces aviateurs français, à leurs yeux coupables d'inaction quand leur arrivait le bruit des combats de Bir Hakeim où des camarades écrivaient l'épopée de la France libre, leur admiration fraternelle devant ces héros, recueillis à leur camp, qui s'appelaient Messmer, Saint-Hillier, Amyot d'Inville ou Simon et... Susan Travers, chauffeur⁶ de Kœnig. Puis le sable, partout le sable, toujours le sable...

« *À l'été 1942, reprend notre ancien, les missions changent. Nous appuyons les combats au sol, et, ne faisant guère le poids face aux Messerschmitt, nous perdons plusieurs camarades. À l'automne, les choses bougent. La moitié de l'Alsace, avec Pouliquen, Tulasne, Littolff, Denis et quelques autres, rejoints à Rayak par un détachement venu d'Angleterre à travers l'Afrique, partira en novembre pour la Russie former le Groupe n° 3 Normandie. Nous, l'autre moitié des pilotes et des mécaniciens, avons embarqué à Suez le 21 octobre, en compagnie d'une partie des gens du Lorraine. Les navires allaient d'Égypte en Angleterre par le canal et l'Océan Indien, puis à partir du Cap remontaient l'Atlantique pratiquement jusqu'à New York pour se joindre aux convois américains protégés. C'est comme ça que, pilote de chasse, j'ai passé plus de six mois en mer pour à peu près 680 heures*



- 1- Chef d'état-major général de l'Armée de l'air et commandant en chef des forces aériennes.
- 2- René de La Fite de Pelleport, promotion 39-Pinczon du Sel, pilote au 242 Squadron, disparu en Mer du Nord le 10 août 1941, mort pour la France.
- 3- Sauf pour quelques navigants aguerris, immédiatement intégrés dans les squadrons (NDR).
- 4- Groupe réservé de bombardement n° 1, acheminé depuis Takoradi (Ghana).
- 5- *Ciel de sable*, France-Empire, 1978. Préface de Romain Gary.
- 6- Chauffeuse ?

Claude Raoul-Duval, piégéard et Compagnon de la Libération



Insigne du 341 Squadron

DR

en l'air. Au cours de ce voyage j'ai retrouvé Romain Gary, personnage extraordinaire du Lorraine avec qui j'étais lié d'amitié depuis deux ans, qui nous lisait des pages écrites sur le pouce, où des paysages de neige et de verglas tentaient de rafraîchir la touffeur des entreponts de notre vieux rafiot surchargé pendant la traversée de la Mer Rouge!

Revenus en Angleterre fin décembre, nous reformons dès janvier 1943 le groupe en Écosse sur Spitfire-V, sous

la houlette de Mouchotte, lequel n'a retenu que des pilotes choisis par lui. C'est du moins ce qu'il nous dit. De GC n° 1, nous devenons le 341 Squadron Alsace et agissons au sein du Two-Group du Fighter Command. Nos mécaniciens sont anglais, ceux du Levant étant cédés à l'Ile-de-France. Descendus à Biggin Hill, nous commençons en mars des sorties au-dessus de la France à 12 avions volant de front. Ce sont soit des escortes de bombardiers soit des sweeps, destinés à forcer la chasse allemande au combat. Nous volons maintenant sur Spit-IX. Après une vingtaine de sweeps sans rencontres, lors de notre deuxième engagement, le 17 avril 1943, j'ai été abattu par un Me-109 au-dessus du Havre. Une meute nous était tombée dessus pendant une évolution à gauche, j'étais à l'intérieur du virage, à moindre vitesse et... « Pauvre Raoul-Duval! » écrira Mouchotte dans ses carnets⁷. Mon Spit pulvérisé, je me retrouve accroché à un arbre du bois de Tancarville, voyant arriver une horde d'Allemands courant vers mon parachute. Débarrassé de ma combinaison, en pantalon et pull-over, je descends à plat ventre la colline entre les Allemands qui l'escaladaient. Récupéré par un vieux Normand, j'ai été promené de ferme en ferme où une sympathie patriotique m'abreuvait de calvas successifs, sans aller jusqu'à risquer de m'héberger. Ivre-mort, je passe finalement la nuit dans le lit de mon Normand, puis décide d'aller à l'abbaye de Saint-Wandrille, dont je connaissais le père abbé. Ce saint homme avait des accointances dans la Résistance et un émissaire arriva, à qui j'ai confié la chevalière que mon père m'avait donnée au Verdon, comme signe d'authentification. Mon père était en relation avec le réseau Comète dont le rôle était de rapatrier vers l'Angleterre, par sous-marin, les équipages alliés abattus. Je fus d'abord prié de m'éclipser un temps en Bretagne où résidait la vieille nounou de mon enfance. J'y fis venir ma fiancée. Puis, comme l'endroit semblait suffisamment discret, on m'expédia deux équipages de B-17 qu'il fallut héberger, habiller, chausser et nourrir. Le réseau Comète étant détruit, mon père me mit en rapport avec le réseau Bourgogne, autre organisation qui faisait la même chose, mais par l'Espagne. Pris en charge par petits groupes, nous sommes descendus par le train jusqu'à Foix via Paris puis avons fait plus de 250 kilomètres à travers la montagne, flanqués de deux guides espagnols, ma fiancée toujours avec nous, jusqu'à Barcelone. Accueillis, douchés, restaurés et remis à neuf au consulat britannique, nous avons pris le train jusqu'à Gibraltar, puis le bateau vers l'Écosse, où tout le monde finit par arriver, sain et sauf, fin octobre 1943. Tout naturellement, ma femme fut engagée à Londres au BCRA et j'ai repris ma place à l'Alsace, après passage en OTU.



Claude Raoul-Duval
(photo L. Robineau, mai 2013)

Deux remarques accessoires. La première pour dire que l'aide apportée par les Espagnols, qui peut sembler étrange, s'explique parce que les évadés avaient pour eux une grande valeur, grâce aux avantages en essence, farine et produits divers dont les services anglais récompensaient des actes en réalité peu désintéressés. La seconde est que les Anglais, en reconnaissance de ce que nous avons fait pour les Américains, nous ont logés somptueusement aux frais du roi d'Angleterre, ma femme et moi, en attendant notre embarquement dix jours plus tard.

À mon retour, le groupe ne faisait déjà presque plus que du tactique, avec nos Spit armés de bombes: attaques des sites de V-1 et missions d'interdiction sur les communications, dont la neutralisation des locomotives par la destruction des réservoirs d'eau dans toutes les gares et, à partir du débarquement, appui des troupes au sol. À ce moment-là, on ne voyait plus d'avions allemands... Par la suite, l'Alsace connut plusieurs terrains en France, en Belgique et aux Pays-Bas et, Mouchotte ayant disparu en août 1943, plusieurs commandants: Duperier, Martell, Schläsing, Andrieux. En mars 1945, ayant largement mon compte de missions, j'ai été mis au repos et on m'a envoyé à Paris près du général Valin qui travaillait à la reconstruction de l'Armée de l'air. J'ai fini glorieusement la guerre dans un bureau. Les mois passant, je me rendais compte de la misère de cette armée et j'ai sauté sur la première loi de dégageant des cadres. Je dois dire aussi que je n'approuvais pas l'engagement français en Indochine, où j'aurais dû immanquablement aller. Enfin et surtout, mon père, à la tête d'une entreprise commerciale, me pressait d'y aller prendre des fonctions de direction. Je suis donc devenu commandant de réserve le 1^{er} juillet 1946. J'ai quand même continué à voler au CERO⁸ du Bourget, avant d'aller exercer mes talents au Congo, au Nigeria, en Algérie et finalement comme banquier au Brésil. Voilà. ». Notre ancien ne dit pas qu'il prit sa retraite en 1995, à 76 ans. Aux âmes bien nées...

Les chemins des aviateurs français durant la guerre furent divers. Ceux qu'emprunta Claude Raoul-Duval sortent de l'ordinaire et son parcours est vraisemblablement unique. Notre ancien reconnaît avoir eu beaucoup de chance, comme tous les survivants d'une longue et périlleuse aventure courue en combattant. La sienne fut de toujours trouver, à point nommé, un père qui donna les coups de pouce nécessaires. Mais la chance ne suffit pas aux grands destins et la Croix de la Libération n'était pas décernée sans raison.

Des 1 038 compagnons, l'Armée de l'air en compta 166 et l'Alsace 21. La première unité militaire décorée, le 21 juin 1941, fut l'Escadrille de chasse n° 1, ébauche de l'Alsace. ■

7- Mouchotte, mort en août 1943, a écrit dans ses carnets que Raoul-Duval s'était abattu en flammes... (NDLR)

8- CERO: Centre d'entraînement des réserves ordinaires. Celui du Bourget portait le numéro 301. (NDLR)

