

Le général Roger Duval raconte sa Campagne de France

Propos recueillis par Hugues Silvestre de Sacy (61 – Moulin)

Doyen des pilotes de chasse, le général Duval s'est éteint le 2 septembre 2014 à l'âge de 102 ans. Notre camarade a recueilli le récit de la Campagne de France vécue par cet "as" aux huit victoires aériennes.

Nous avons été repliés sur Beauvais le 10 avril où nous avons commencé à recevoir les trois premiers Dewoitine 520, non armés d'ailleurs, pour faire la transformation des pilotes sur cet avion. Nous avons été affectés en DAT, en zone Nord, je crois, aux ordres du général Pinsard, autre as de guerre. Il était installé à Chantilly et, de là, il commandait tous les groupes qui étaient affectés à la défense de Paris. Le problème était toujours le même, pas de liaison radio, c'est-à-dire qu'on décollait quelquefois à vue sur des avions, mais beaucoup trop tard compte tenu du manque de vitesse. Le 10 mai est intervenu sur ces entrefaites.

Pour ma part, j'ai été envoyé en renfort du groupe Fontanet à Maubeuge. Dans la précipitation qui marquait cette période, on m'avait laissé comme

seul véhicule le car Chausson (bourré de tous les bagages du groupe), pour toute mon escadrille, mes mécanos, le personnel d'aides mécaniciens avion, les mitrailleurs, les radios, etc., . Je suis parti à Maubeuge avec mes 15 Morane 406 et les mécaniciens ont suivi avec le car "salle de renseignement". Nous sommes arrivés sur le terrain de Maubeuge ; il n'y avait pas une tranchée, nous étions à côté d'un ouvrage de la Ligne Maginot, non occupé mais parfaitement défendu par des barbelés. On ne pouvait pas y accéder pour se protéger des bombardements parce que, déjà, dès le 10 mai, on commençait à être bombardés. Il était absolument impossible de protéger le personnel, nous étions sur un terrain nu, nous n'avions pas une pelle, pas une pioche.

Toute cette période jusqu'au 8 ou 10 mai, nous avons vécu sans logement, sans moyen de nous déplacer, on peut dire sans manger et sans dormir. C'est incroyable! Incroyable! Au cours de cette période j'avais reçu en renfort un lieutenant, un jeune lieutenant, passé d'adjudant-chef à sous-lieutenant, le lieutenant Isola. Il n'est resté que deux jours à l'escadrille. Un matin, désigné pour la couverture terrain, il s'est fait descendre : deux jours ! Alors nous avons effectué des missions absolument incroyables, la couverture des ponts de Maastricht. À six avions on s'est trouvé un beau matin, au milieu d'une véritable nuée de Messerschmitt, de Dornier, de Heinkel ; on était perdu au milieu de tout ça ! Au cours de cette mission j'avais deux très brillants chefs de patrouille d'accompagnement : Marias et Leblanc. Leblanc qui, plus tard, a été percuté par le colonel ou le général Murtin au cours d'une mission d'entraînement à Alger. Leblanc en est mort et Murtin s'est retrouvé avec une jambe en moins. Ces deux garçons, qui étaient vraiment d'excellents chasseurs, se sont retrouvés face à face avec deux Messerschmitt. Ils les ont descendu tous les deux, mais ont été descendus eux aussi au cours de la même mission. Ils se sont retrouvés dans un champ au bout de leur parachute. Des deux équipiers de Leblanc et de Marias, également descendus se sont retrouvés, l'un du côté de Calais, perdu, et l'autre, portant aussi son parachute, chez des Belges qui le prenaient pour un parachutiste allemand et qui lui ont fait, tout au moins la première heure, un très mauvais parti. Le garçon en question s'appelait Clostre. Je suis resté seul pour les ponts de Maastricht avec un garçon qui n'appartenait pas organiquement à mon escadrille, mais à l'escadrille de Trouillard, c'était le lieutenant de Chezelles¹, un garçon magnifique, en or, vraiment très bon chasseur. Lui,

Bio express du général Duval

- 15-07-1912 : naissance à Nogent-le-Rotrou (28)
- 1-10-1931 : intègre la promotion du Tafilalet à St-Cyr,
- 1-10-1931 : Ecole d'application aéronautique à Versailles,
- 15-07-1935 : observateur à la 22^e escadre d'aviation lourde,
- 11-07-1938 : capitaine pilote de chasse au GC II/1 puis au GC III/3,
- 16-06-1940 : termine la Bataille de France avec trois victoires homologuées et passe en Afrique du Nord,
- 26-08-1940 : commandant d'escadrille au GC II/3,
- 8-11-1942 : abat trois C-47 américains et un Hurricane britannique au cours de l'opération "Torch",
- 16-08-1943 : commandant du GC I/3 Corse,
- 29-09-1943 : abat un Ju-52 à Bastia,
- 04-12-1944 : instructeur à Meknes et Tours,
- 09-02-1947 : commandant de la 4^e escadre de Chasse,
- 17-09-1951 : commandant de la base de Marrakech,
- 28-01-1958 : commandant du 1^{er} GATAC en Algérie
- 01-02-1959 : promu général de brigade aérienne,
- 25-03-1959 : commandant de l'aviation légèrè de l'armée de l'Air,
- 15-07-1961 : quitte le service actif,
- 2-09-2014 : décède à l'âge de 102 ans.





Le capitaine Roger Duval a obtenu sa première victoire aérienne sur MS 406. (peinture de Paul Lengellé)



Dewoitine 520 en vol (peinture de Paul Lengellé)

dans l'après-midi, a refait une autre mission – on ne comptait plus les missions à ce moment-là – il a eu les commandes coupées, il a été obligé de sauter en parachute. Il est tombé sur un toit et tous les paysans du coin, armés de fusils, se sont amusés à lui tirer dessus jusqu'au moment où un douanier ou un gendarme est intervenu en disant : « *Mais arrêtez de tirer, vous voyez bien, c'est un Français, c'est un Français* » - « *Mais non, c'est un sale Boche* » et ils continuaient à tirer dessus. Le gars, lui, jouait à cache-cache derrière une cheminée. Lui aussi a disparu, il s'est tué à Aulnat², je crois, après l'armistice.

Toujours est-il que, sur cette mission des ponts de Maastricht, je me suis retrouvé, ce devait être le 13 mai³ je crois, le 13 au soir, seul pilote rescapé, seul chef de patrouille... et il devait me rester à peu près trois ou quatre avions.

L'armée française avait alors subi une défaite à Sedan qui n'est pas très loin de Maubeuge et le groupe Fontanet ainsi que mon escadrille ont dû se replier. Pendant toute une nuit, le brave Fontanet a essayé de se mettre en liaison avec l'état-major dont il dépendait pour obtenir l'ordre de repli, les Allemands étant à cinq kilomètres de la piste. Fort heureusement, la nuit étant arrivée, ils se sont arrêtés. Toujours est-il qu'aux premières heures du jour, Fontanet, n'arrivant pas à obtenir l'ordre de repli, lui et ses hommes risquant tous d'être ramassés comme prisonniers, a donné l'ordre du départ. On s'est retiré sur un terrain qui n'en était pas un, c'était un champ qui se trouvait à une trentaine de kilomètres de Maubeuge. N'ayant plus d'avion, je prends la décision de retourner sur Beauvais où était resté l'état-major du groupe, notre portion centrale. Je prends la décision avec Marias de retourner chercher au moins deux avions. Pendant que nous étions à Beauvais, bombardement de ce fameux terrain. Quand nous sommes revenus, Marias et moi, pour nous poser, j'ai eu la chance de me poser en premier et comme j'avais bien vu qu'il y avait des entonnoirs, j'ai slalomé entre les trous. Marias

qui se posait juste derrière moi, lui, a effacé son train d'atterrissage. Nous étions partis chercher deux avions, il n'en restait plus qu'un. Comme il n'y avait aucune liaison possible sur ce terrain, qui devait être un terrain de desserrement du terrain de Maubeuge, la décision a été prise par l'état-major de nous replier, Fontanet sur Persan-Beaumont et moi sur Beauvais où était notre portion centrale.

Revenu sur le terrain de Beauvais, j'ai eu une explication assez sévère, assez franche avec mon commandant de groupe, en lui disant qu'il faudrait peut-être penser à organiser les échelons roulants, que si nous étions amenés, une fois de plus, à être envoyé en escadrille de renforcement, nous puissions disposer, au minimum de quelques voitures pour le transport du personnel et des bagages. Alors j'ai été chargé, entre deux ou trois missions, de rebâtir, moi commandant d'escadrille, l'échelon roulant du groupe III/3, en accord avec l'officier mécanicien du groupe qui ne demandait pas mieux, car il restait avec tous ses véhicules qui ne servaient à rien. Il avait parfaitement compris, tous ses mécanos ont été les premiers à lui chanter leur petit refrain en lui disant que c'était absolument inadmissible qu'une escadrille partant en renfort d'un groupe parte avec un car de renseignement bourré de bagages. Je le dis en toute modestie, j'ai dû personnellement prendre l'affaire en main et refaire l'échelon roulant du groupe, sans oublier, évidemment la part qui devait revenir à mon escadrille et à l'autre escadrille.

Une fois que nous avons été établis à Beauvais, le terrain a évidemment été bombardé. C'est là où Le Nigen s'est encore manifesté de façon extraordinaire car il y avait des Messerschmitt 110 d'accompagnement ▶

1- Promotion 35 - Guynemer

2- En fait, mort en service aérien commandé à Châteauroux le 16 septembre 1941.

3- D'après le Mémorial des Forces Aériennes Françaises Libres du colonel Henry Lafont, Clostre a été abattu le 11 mai.

Le général Duval raconte sa campagne de France

► des bombardiers et Le Nigen qui se trouvait en l'air au moment où le bombardement a eu lieu, s'est accroché avec un Messerschmitt 110 qu'il a descendu et quand il s'est reposé, il disait : « *Mais c'est extraordinaire, maintenant voilà ces bombardiers qui se défendent et qui nous tirent dessus!* » ». Voyez un peu l'ambiance. Ce bombardement avait été vraiment extraordinaire, on avait perdu encore je ne sais plus combien d'avions car il faut bien préciser l'efficacité des bombardements allemands. Le terrain de Beauvais étant repéré, on nous a expédiés à Cormeilles-en-Vexin. C'était un champ de blé, on s'est posé dans un champ de blé ! On a profité d'ailleurs de ce champ de blé pour camoufler notre terrain de façon extraordinaire. On a pris tous les instruments agricoles et aratoires qu'il y avait dans le coin, on les a mis sur les tranchées qu'on avait eu le temps de creuser, permettant ainsi l'installation des filets de camouflage pour les avions. De la sorte, un beau jour, des bombardiers allemands sont arrivés mais ils n'ont pas pris pour cibles notre terrain ou nos avions mais les autobus Madeleine-Bastille qui faisaient l'évacuation des gens fuyant de partout, du Nord et de Belgique.

Ce bombardement a été épouvantable. Ces autobus Madeleine-Bastille ont été littéralement mis en bouillie. Les gens qui entendaient les bombes commençant à siffler, sautaient des autobus et se précipitaient dans les fossés, certains étaient hachés contre les arbres.

C'était absolument épouvantable. Inutile de dire que dans ces conditions, même les gens qui voulaient le moins en découdre, étaient vraiment remontés à bloc et on leur aurait donné des avions vraiment capables, ils seraient partis pratiquement au casse-pipe, je crois, sans aucune réticence, tellement nous étions écoeurés par ce spectacle. Ce jour-là, j'ai eu une chance vraiment extraordinaire, j'avais eu le temps, moi, de me balancer dans le fossé. J'étais convoqué au car "salle de renseignement" du groupe pour une mission dite de sacrifice consistant, avec tous les avions de chasse disponibles, à intervenir contre les chars allemands qui commençaient à passer la Somme. Les bombardiers sont arrivés à ce moment-là. Je me suis jeté dans le fossé, recouvert de terre, le nez dans les orties, les bras écartés et, à l'issue du bombardement, j'ai relevé le nez. J'avais entre les bras une bombe de 50 kg qui avait eu le bon goût de ne pas éclater. Ça fait un petit froid dans le dos !

Une mission m'a particulièrement marqué, vers le 24^s ou le 25 mai. Je devais être en protection haute d'une mission de reconnaissance et, au moment de décoller du terrain de Cormeilles, un de mes équipiers, sous-chef de patrouille, a eu, c'était assez fréquent, des ennuis de moteur. Il s'est reposé, je suis resté seul avec un garçon qui sortait de l'École de l'air, qui venait d'être envoyé là en renfort après avoir fait ses toutes petites premières armes à Montpellier, le lieutenant Lancesseur. Il a été tué, deux ou trois ans après⁶. J'avais donc ce jeune équipier et deux patrouilles légères d'accompagnement.

Du fait que nous n'avions pas de liaison radio, j'avais dit à mes équi-



MS 406 qui a équipé le GC III/3 jusqu'au mois de mai 1940, le groupe a obtenu 30 victoires aériennes.

piers que, s'il se passait quelque chose, ils me coupent la route car moi, pendant ce temps-là, je surveillais les gens que j'avais à protéger, les deux patrouilles d'accompagnement et le Potez 63. Il ne me restait qu'un seul équipier, Lancesseur. Malheureusement pour lui, normal pour un jeune garçon qui sortait d'une école de chasse, voyant arriver les Messerschmitt 110 sur nous, il n'a pas eu le réflexe de me couper la route. Évidemment, je surveillais quand même mes arrières et le temps que je continuais à jouer à cache-cache avec les gens que j'avais à surveiller, il s'était passé dix secondes. Quand je me suis retourné, plus personne sinon, peut-être, à deux ou trois kilomètres de là, une mêlée absolument incroyable. Alors, j'ai laissé tomber la protection et je suis reparti au-devant de mes Messerschmitt 110, mais trop tard et là, en raison du manque de liaison radio, j'ai perdu deux équipiers, les seuls de toute la campagne dont un s'appelait Bekarian, un Arménien, un type qui venait d'arriver lui aussi

du CIC de Montpellier. C'est une mission qui me reste vraiment en travers de la gorge. En effet, je crois qu'un chef de dispositif doit évidemment chercher à

remplir la mission, c'est-à-dire dans ce cas particulier, protéger les gens qui étaient en-dessous – ce n'était pas tellement de descendre des avions – c'était empêcher que des avions viennent les descendre. Pour moi c'est un véritable remord de penser que j'ai pu faire descendre deux types parce que j'étais obligé de regarder les gens que je protégeais et que je n'ai pas vu ce qui se passait derrière. C'est vraiment le truc qui m'a marqué pour le reste de mon temps passé dans la chasse.

Nous étions tous vraiment complètement à plat, parce que ça faisait 20 jours qu'on se bagarrait, qu'on ne trouvait plus le temps de dormir. Quelquefois, entre deux missions on s'affalait sous l'aile d'un avion pour récupérer pendant un quart d'heure, pour dormir. Autour du 30 mai, nous étions la dernière escadrille à devoir être transformée sur Dewoitine et la 5^e escadrille, nouvellement transformée, est alors venue nous remplacer. Nous avons donc été envoyés déposer nos Morane 406 à Blagnac et prendre les Dewoitine 520 à Franczal.

Je suis resté à Toulouse une huitaine de jours. Pendant ce temps, mon groupe avait fait je ne sais combien de mouvements à un point tel qu'il a été difficile de le rejoindre. Je me suis posé à Tours où on m'a dit : « *Allez donc à Pithiviers, ils sont à Pithiviers* ». J'arrive à Pithiviers : « *Ah non, ils viennent de partir* » - « *Où ?* » - « *Eh bien, peut-être du côté d'Avord* ». Il y avait 30 mètres de plafond, j'ai perdu toute l'équipe que je ramenais avec moi. Voyant le temps qu'il faisait, ils ont fait demi-tour, ils se sont reposés à Tours. Je les ai récupérés par la suite et j'ai fini par retrouver mon groupe à Avord. À peine arrivés à Avord, on nous dit : « *Non, vous n'avez rien à faire sur le terrain d'Avord, vous vous desserrez sur le Grand Maleray* ».





Le Dewoitine 520 dont était équipé le GC III/3 à partir de juin 1940.

Sur le Grand Maleray nous avons dû rester trois ou quatre jours⁷, jusqu'au moment où on nous a dit : « On va faire la dernière mission ». Pour moi la première mission de guerre en Dewoitine. C'était une mission de couverture pour rassurer les troupes au sol entre Auxerre, Tonnerre et Avallon. Il ne fallait pas voler trop haut de manière à ce que les gens qui se battaient au sol voient enfin des cocardes françaises. Évidemment quand on se promenait à 6000 ou 8000 m, ils ne pouvaient pas voir beaucoup de cocardes françaises ou il aurait fallu de très bonnes jumelles mais je peux dire, pour y avoir participé, et Ô combien, que l'Armée de l'air était là. Mais, arrivé au 14 ou 15 juin⁸, faire une mission de couverture à basse altitude dans un triangle pas loin de la Loire, je trouve cette mission vraiment extraordinaire. Eh bien, elle nous a permis quand même, après avoir survolé le terrain d'Auxerre qui était occupé par des Mureaux à notre premier passage, de descendre un avion de reconnaissance allemand, et quand nous

et sommes repassés de voir des Henschel qui étaient en train de faire les pleins. Quand ils nous ont vus arriver, ils ont cherché à décoller et nous les avons mis au tapis. Et puis, comme il fallait toujours sauvegarder le moral des troupes au sol, sur le trajet du retour nous sommes passés par La Charité. Une colonne de blindés allemands arrivait au pont de La Charité, en poussant devant elle tous les réfugiés qui se jetaient dans les fossés en voyant l'arrivée des chars allemands. Cela se passait à dix kilomètres au maximum de La Charité-sur-Loire. Nous rentrons sur le Grand Maleray et je dis au commandant de groupe : « Mon commandant, il faut envoyer à tout prix des patrouilles ; les Fritz sont à quelques kilomètres de La Charité, on a straffé, on a straffé, mais enfin, à nous seuls on ne pouvait pas arrêter une colonne blindée ». Mais à ce moment-là arrive l'ordre de repli sur Perpignan pour traverser la mer jolie en direction d'Alger.

Nous n'avions pas un rayon d'action suffisant pour traverser sans l'utilisation de réservoirs supplémentaires que nous n'avions jamais utilisés. C'était d'ailleurs exclu en combat aérien, car ces réservoirs d'ailerons n'étaient pas protégés et la première balle arrivant dans un réservoir à moitié vide aurait fait boum. On a donc fait venir à Perpignan des spécialistes de Toulouse qui nous ont appris comment on devait utiliser ces réservoirs. Après le décollage, se mettre tout de suite sur les réservoirs d'ailerons pour les épuiser aussi vite que possible et ensuite utiliser les réservoirs centraux. Nous avons attendu pendant deux ou trois jours que l'ordre nous soit donné de traverser la Méditerranée. Nous n'avions pas de cartes, aucune carte d'Afrique du Nord. Il y avait, je crois, pour tout le groupe, une carte qui avait été déchirée dans un atlas. C'était la seule carte que nous avions. Elle a été photographiée par la section photo de Perpignan qui l'a tiré à une quinzaine d'exemplaires.

« On n'aura pas le rayon d'action suffisant, donc, moi, comme je tiens à continuer un petit peu la bagarre, je traverse direct. »

Le Bideau, le nouveau commandant de groupe arrivé après l'intérim assuré par Dumarçet, suite à la mort en combat aérien du capitaine Richard, nous convoque au PC pour nous dire : « Voilà, on va traverser mais il faut passer par l'Espagne ».

Passer par l'Espagne, c'était très beau mais, même avec nos réservoirs supplémentaires, on ne pouvait rejoindre que Casa, Rabat ou Fez ; que le Maroc, on ne pouvait rejoindre ni Oran ni Alger. Or notre destination était Alger. Alors, j'ai dit à Le Bideau : « Moi, avec mon escadrille, je traverse direct. » Le Bideau me répond : « Je vous l'interdis, vous passerez par l'Espagne. » Moi : « Mon commandant, j'ai charge d'âmes, je traverse direct. » Lui : « Oui, mais au-dessus des Baléares vous risquez d'avoir la chasse allemande ou la chasse espagnole. » Moi : « Qu'à cela ne tienne, je ne vois pas ce qui va nous retenir ». Lui : « Oui, mais c'est plus sûr de passer par l'Espagne » Moi : « Avec la seule différence que si on passe par l'Espagne, on n'aura pas le rayon d'action suffisant, donc, moi, comme je tiens à continuer un petit peu la bagarre, je traverse direct. »

Je suis passé pour un individu très indiscipliné. J'acceptais de gaieté de cœur huit jours d'arrêt de rigueur pour pouvoir traverser directement et faire Perpignan-Alger en ligne droite, sans carte. Je suis tout de même arrivé, après deux jours de palabres à convaincre Le Bideau qu'il fallait traverser en ligne droite. Il avait une peur panique du Dewoitine, ce brave homme. Tous les prétextes devaient lui être bons pour ne pas faire la traversée en Dewoitine. Arrive alors sur le terrain de Perpignan mon ancien second d'escadrille à la 22^e escadre, le capitaine Escoffier, polytechnicien très distingué. Il arrive avec un Bloch 171 ou quelque chose comme ça, enfin autant que je puisse m'en souvenir, ou un Lioré 45, je ne me souviens plus. Le Bideau saute sur l'occasion en disant : « Vous n'arriverez jamais, vous n'avez pas de carte, vous n'arriverez jamais à faire la navigation au-dessus de la Méditerranée, alors je vais vous faire la navigation, je vais monter dans l'avion d'Escoffier. » Ça ne me gênait pas du tout.

Nous voilà dans nos avions, on faisait tourner nos moteurs au minimum avant le décollage et on voit notre avion guide qui s'en va pour prendre la piste vent dans le dos. Moi, je préférerais décoller vent de face ! Décollant vent dans le dos, l'avion d'Escoffier a percuté un Lioré 45. Le Bideau a été tué et tout le reste de l'équipage s'en est sorti. Destinée !

Alors, je reviens prendre vent de face avec 14 ou 15 Dewoitine derrière moi. On avait un plafond relativement bas et il fallait traverser à peu près 2000 mètres de nuages pour se retrouver en ciel clair et continuer notre traversée. Inutile de dire qu'on était presque tenu de grimper en altitude pour faire la traversée sans quoi notre rayon d'action n'était pas encore suffisant. Compte tenu de l'entraînement que j'avais en vol sans visibilité, j'avais fait la leçon à tous mes types. Je leur avais dit que dès qu'on allait aborder les nuages, il fallait tous se mettre en échelon refusé et que c'était du vol en patrouille, qu'il n'était donc pas question qu'il y en ait un qui lâche les autres. Et nous avons ainsi traversé 2000 mètres de nuages en patrouille serrée, tous en échelon refusé. Quinze avions ! Nous sommes arrivés à 2000 mètres, erreur de navigation systématique pour être sûrs d'arriver à trouver Alger, j'oblique légèrement sur la gauche et puis arrivés à la côte algérienne, je vire à droite et, sans aucune difficulté, mes 15 avions sont arrivés sur le terrain de Maison-Blanche.

Voilà la fin de ma campagne de 40. ■

4- C'est ce jour là qu'il est descendu. Comme le dit le journal de marche de l'escadrille, « il avait pris les 110 pour des Do 17 ! »

5- C'était le 24 mai

6- Il est mort pour la France le 27 août 1943

7- Du 14 au 16 juin

8- En réalité, le 16 juin