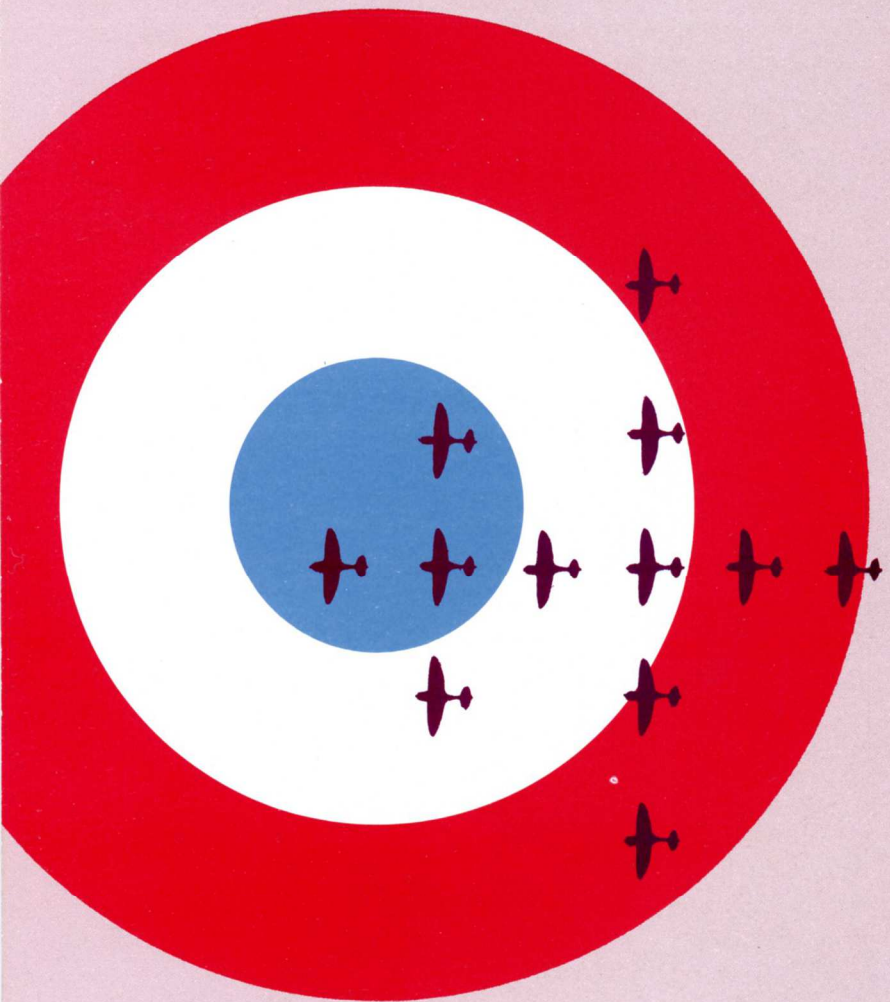


FRANÇOIS 1916-1942

FAYOLLE



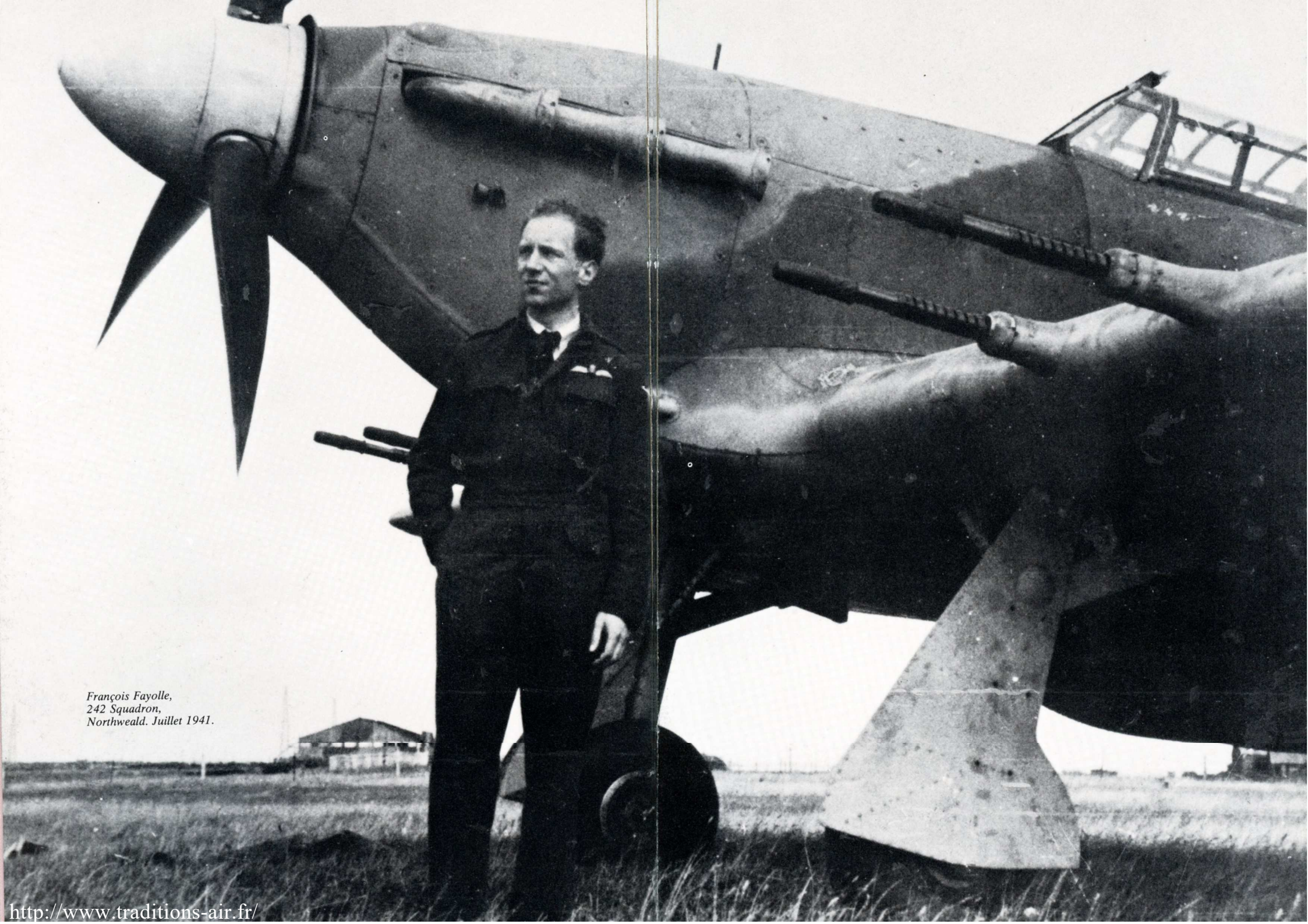
*Cet ensemble de témoignages
des compagnons d'armes de François Fayolle
a été réuni et édité à l'intention des membres
du P.N. de la Base 745 de l'Armée de l'Air.*

Ce présent exemplaire a été remis

le 26 Mai 1985 à M^e le Commandant GUYOT H.



François FAYOLLE
1916-1942



*François Fayolle,
242 Squadron,
Northweald. Juillet 1941.*



LE général de Gaulle, rendant hommage aux aviateurs de la France Libre, écrivait « En répondant à l'Appel du 18 juin, que vouliez-vous ? Combattre. Alors, comme vous n'étiez pas beaucoup, vous avez beaucoup combattu. »

« Pour vous, dans les ciels d'Europe, d'Afrique, de Russie, que d'angoisses vaincues, de périls courus, de compagnons perdus. »

« Vous répondiez, jour après jour, pour la patrie humiliée, jusqu'à l'heure de la victoire. »

Quatre cent cinquante aviateurs sont morts au combat et telle est la part des sacrifices consentis au pays par les groupes « Lorraine », « Alsace », « Île-de-France », « Bretagne », « Normandie-Niemen », « Artois », « Picardie », et par ceux qui étaient détachés dans la Royal Air Force.

L'Ordre de la Libération conserve pieusement la mémoire de ses compagnons disparus et nous désirons rendre un hommage tout particulier à François Fayolle.

Le commandant Fayolle était le petit-fils du maréchal Fayolle, qui reprit du service en 1914 pour défendre Nancy, sauver Arras et qui, en juin 1918, mena l'offensive victorieuse jusqu'au Rhin.

Fils d'amiral, la longue tradition militaire de sa famille ne lui permit pas d'accepter la défaite. « Un Fayolle ne peut être vaincu », avait-il coutume de dire.

Surpris par l'armistice à Oran, il rejoint la Grande-Bretagne, et comme pilote de chasse et commandant de formation, déploie au combat un brio extraordinaire.

Le 19 août 1942, il participe, à la tête d'une formation britannique de chasseurs bombardiers Hurricane, à l'opération de Dieppe, qui fut une reconnaissance en force afin d'éprouver la résistance de l'ennemi sur l'un des secteurs les mieux défendus de la côte.

Six mille commandos, pour la plupart canadiens, débarquent à Dieppe et se font clouer sur place. L'intervention massive de la Royal Air Force n'empêche pas l'échec. Le commandant Fayolle est abattu alors qu'il effectuait un vol rasant sur les batteries allemandes.

En 1944, Sir Archibald Sinclair, ministre de l'Air britannique, déclarait que le nom de Fayolle resterait à jamais un symbole de la fraternité d'armes entre les deux pays.

Au combat, le commandant Fayolle était un meneur d'hommes extraordinaire, exerçant un grand ascendant sur son personnel, un seigneur, dont le courage et l'audace raisonnée étonnaient parfois ses chefs.

Appelé au plus bel avenir, la France aurait pu compter sur lui pour participer à la rénovation de ses Forces Armées, et plus particulièrement de l'armée de l'Air, qu'il avait si brillamment honorée et servie avec passion.

Général d'Armée Jean SIMON
Chancelier de l'Ordre de la Libération.

Le général De Gaulle, rendant hommage aux aviateurs de la France Libre écrivait "En répondant à l'Appel du 18 juin, que vouliez-vous ? Combattre. Alors comme vous n'étiez pas beaucoup, vous avez beaucoup combattu"

"Pour vous dans les ciels d'Europe, d'Afrique, de Russie que d'angoisses vaincues, de périls courus, de compagnons perdus"

"Vous répondiez, jour après jour, pour la patrie humiliée, jusqu'à l'heure de la victoire"

Quatre cent cinquante aviateurs sont morts au combat et telle est la part des sacrifices consentis au pays par les groupes Lorraine, Alsace, Île de France, Bretagne, Normandie-Niemen, Artois, Picardie et par ceux qui étaient détachés dans la Royal Air Force.

L'ordre de la Libération conserve pieusement la mémoire de ses compagnons disparus et nous désirons rendre un hommage tout particulier à François Fayolle.

Le commandant Fayolle était le petit-fils du Maréchal Fayolle, qui reprit du service en 1914 pour défendre

Nancy, sauver Aras et qui, en Juin 1918, mena l'offensive victorieuse jusqu'au Rhin.

Fils d'Amiral, la longue Tradition militaire de sa famille ne lui permit pas d'accepter la défaite "Un Fayolle ne peut être vaincu" avait-il coutume de dire.

Surpris par l'Armistice à Oran, il rejoint la grande Bretagne, et comme pilote de chasse, et commandant de formation, déploie au combat un brio extraordinaire.

Le 19 Août 1942, il participe, à la tête d'une formation britannique de chasseurs bombardiers Hurricane, à l'opération de Dieppe, qui fut une reconnaissance en force afin d'éprouver la résistance de l'ennemi sur l'un des secteurs les mieux défendus de la côte.

Six mille commandos, pour la plupart Canadiens, débarquent à Dieppe et se font clouer sur place. L'intervention massive de la Royal Air Force n'empêche pas l'échec. Le commandant Fayolle est abattu alors qu'il effectuait un vol rasant sur les batteries allemandes.

En 1946, Sir Archibald Sinclair, ministre de l'Air Britannique, déclarait que le nom de Fayolle resterait à jamais un symbole de la fraternité d'armes entre les deux pays.

Au combat le commandant Fayolle était un meneur d'hommes extraordinaire, exerçant un grand ascendant sur son personnel, un seigneur dont le courage et l'audace raisonnée, étonnaient parfois ses chefs.

Appelé au plus bel avenir, la France avait pu compter sur lui pour participer à l'ornementation de ses Forces Armées, et plus particulièrement de l'Armée de l'Air, qu'il avait si brillamment honorée et servie avec passion.

Le général d'Armée Jean Simon
chancelier de l'ordre de la Libération

(Jean Simon)

Par ses qualités de pilote de chasse et de chef, par son extraordinaire personnalité, son charme et sa gentillesse, le Commandant François FAYOLLE a laissé un souvenir vivace chez tous ceux qui l'ont connu.

Appréciant toute sa valeur, la Royal Air Force avait tenu à confier à cet officier français le commandement de son 174^{ème} Squadron, qui venait d'être doté de chasseurs-bombardiers HURRICANE.

A la tête de cette unité de combat prestigieuse, il trouva une mort héroïque le 19 Août 1942, lors du débarquement de Dieppe.

Ayant gravi tous les grades de caporal-chef à commandant, François FAYOLLE donne l'exemple de ces vertus de caractère, de volonté, de ténacité et de rigueur, toujours aussi indispensables aux hommes et aux femmes de notre Armée de l'Air que les matériels perfectionnés qu'ils auraient à mettre en œuvre si les circonstances l'exigeaient.

Je suis heureux qu'à l'initiative de ses amis tous ces témoignages aient pu être réunis, permettant ainsi de mieux connaître ce brillant officier-pilote, qui avait choisi de poursuivre le combat pour la libération de la France et dont le nom est aujourd'hui attaché à la Base aérienne d'AULNAT.



Londres, 14 juillet 1942. Le général de Gaulle décore François Fayolle. A la droite de celui-ci, Bernard Duprier; à sa gauche, François de Labouchère, René Mouchotte, Francis Chauvin et Olivier Massart.

LE GÉNÉRAL
CHEF D'ÉTAT-MAJOR
DE L'ARMÉE DE L'AIR

PAR ses qualités de pilote de chasse et de chef, par son extraordinaire personnalité, son charme et sa gentillesse, le commandant François Fayolle a laissé un souvenir vivace chez tous ceux qui l'ont connu.

Appréciant toute sa valeur, la Royal Air Force avait tenu à confier à cet officier français le commandement de son 174^{ème} squadron, qui venait d'être doté de chasseurs bombardiers « Hurricane ».

A la tête de cette unité de combat prestigieuse, il trouva une mort héroïque le 19 août 1942, lors du débarquement de Dieppe.

Ayant gravi tous les grades de caporal-chef à commandant, François Fayolle donne l'exemple de ces vertus de caractère, de volonté, de ténacité et de rigueur, toujours aussi indispensables aux hommes et aux femmes de notre armée de l'Air que les matériels perfectionnés qu'ils auraient à mettre en œuvre si les circonstances l'exigeaient.

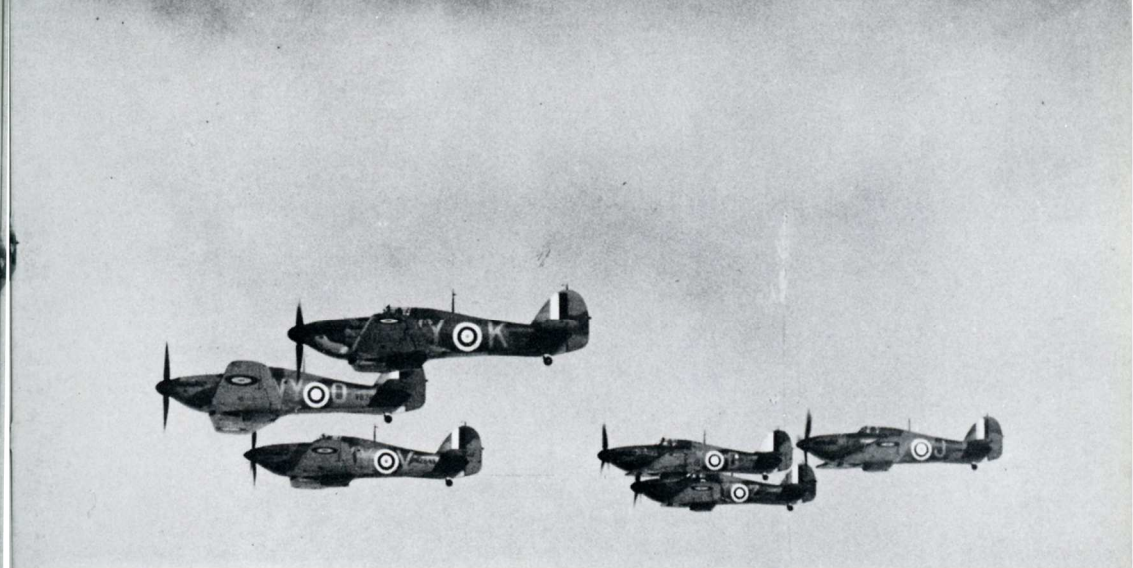
Je suis heureux qu'à l'initiative de ses amis, tous ces témoignages aient pu être réunis, permettant ainsi de mieux connaître ce brillant officier pilote, qui avait choisi de poursuivre le combat pour la libération de la France et dont le nom est aujourd'hui attaché à la base aérienne d'Aulnat.

Le général d'Armée Aérienne CAPILLON,
chef d'état-major de l'Armée de l'Air.



Le Squadron 85 en vol.

*François Fayolle,
par Eric Kennington.*



FRANÇOIS FAYOLLE, avec son camarade François de Labouchère, est arrivé en octobre 1940 dans mon escadron, le 85^e de la chasse, tout récemment retiré du « front » de la Bataille d'Angleterre et converti en escadron de chasse de nuit.

Ni les difficultés de langue, ni son chagrin d'avoir dû fuir la France afin de poursuivre la lutte, ni le dépaysement que tout cela avait entraîné pour lui, n'ont empêché une entente immédiate et merveilleusement sympathique entre lui et moi et toute notre petite bande de « Fighter Boys » — les « gars de la chasse ».

Il s'adaptait volontiers à nos étranges habitudes d'Anglais, à nos badinages, bref, à notre discipline ainsi qu'aux dangers, tout particuliers à l'époque, du vol de la chasse de nuit.

Si bien qu'il est devenu un des nôtres. Muté au 242^e escadron, il m'a écrit une lettre, aussi émouvante qu'inoubliable, dans laquelle il parlait de notre escadron comme son « home », son foyer retrouvé.

Qui donc était mieux qualifié pour prendre enfin le commandement d'un de nos escadrons ? C'est ainsi que, à la tête de cet escadron de la R.A.F., François a trouvé la mort au-dessus de Dieppe en 1942.

Mort pour la patrie, la mienne aussi.

Squadron Leader Peter W. Townsend.



Peter TOWNSEND
Commanding 85 (F)
squadron (1940-1941)



*Mocca et François Fayolle,
le jour de leur mariage, le 3 juillet 1941.*

AU cours de la Seconde Guerre mondiale ce fut, pour moi, un privilège et une chance inappréciable que de nouer des liens d'étroite camaraderie avec les plus remarquables personnalités des armées de l'Air de nos Alliés. Ce fut le cas pour François Fayolle. En ce qui le concerne, le fait que nos deux épouses étaient des amies d'enfance vint encore renforcer ces liens, de telle sorte que nos relations professionnelles se transformèrent rapidement en une solide amitié.

François, ou « Piggy », comme on l'appelait, était le garçon le plus amusant et le plus enjoué qui soit, chacun se disputait sa compagnie. De plus, il était un pilote brillant et un chef, né pour la carrière la plus prometteuse.

Pour nous, Britanniques, nous n'oublierons jamais qu'il fut, dans ces temps difficiles, l'ami des mauvais jours, mais il était avant tout un Français patriote ayant la passion de son pays et pour qui la justice de la cause des Alliés ne faisait aucun doute. Sa détermination était inébranlable de voir sa France aimée redevenir libre et grande.

Le sort, hélas, ne le permit pas. En pleine jeunesse, il fut abattu et tué le 19 août 1942 à la tête du 174^e squadron pendant le raid de Dieppe. En donnant sa vie pour son pays et pour la liberté du monde, il fit ce qu'il estimait être son devoir mais la France perdit, avec lui, un de ses fils les plus remarquables et nous, le plus gai et le plus aimé de nos compagnons.

Peter H. HUGO
Group Captain, RAF Rd



Group Captain Peter H. Hugo, « Dutch ».



Manston, Squadron 242, début août 1941. Assis sur l'aile : le S/Lt Fayolle et le Lt de vaisseau Ph. de Scitivaux, 2^e Lt Hagen assis sur le cockpit : le F/Lt Hamlyn et le S/Lt de Pelleport; debout : F/O Baldwin, P/O Quillian, S/L Wells, Cap; B. Duperier, P/O Williamson, P/O Kemp, P/O Mac Kechnie, Sergeant Hall, Sergeant Redford, P/O Lezmore, P/O Hicks.

C'EST à Northweald, un terrain au nord-est de Londres, que j'ai connu François Fayolle au 242^e squadron. Il venait à cette époque du 85^e squadron de Peter Townsend, et avec lui je suis parti ensuite à Manston, au sud-est de l'Angleterre.

Ce n'était pas encore l'Ile-de-France, mais nous y étions plusieurs pilotes français : François de Labouchère, Bernard Duperier, Demozay. A ce moment, le général Valin essayait de regrouper les pilotes français disséminés dans les squadrons anglais afin de créer un squadron français : l'Ile-de-France.

Auparavant, comme je l'ai dit plus haut, Fayolle et Labouchère avaient été au squadron 85, mais c'est au 242 que j'ai commencé à opérer avec François Fayolle et j'ai tout de suite eu le coup de foudre pour ce garçon.

En ce printemps 1941, les bombardiers allemands faisaient, chaque nuit, sur Londres, des dégâts absolument épouvantables. Des quartiers entiers flambaient. Le gouvernement, n'ayant pas suffisamment de chasse de nuit, décida d'employer des chasseurs de jour.

Le 10 mai, il y avait une pleine lune et une très belle visibilité, ce qui nous permettait d'y voir assez. Le radar n'était pas, tant s'en faut, suffisamment perfectionné pour nous diriger

sur tel ou tel appareil ennemi et, comme nous opérons en individuels, cela aurait de beaucoup surchargé les transmissions.

Je me souviens que, ce jour-là, j'ai rencontré à 21 000 pieds, altitude qui m'avait été prescrite, un bombardier allemand, et que je l'ai descendu. Les Anglais en avaient été fort surpris mais, comme on a retrouvé l'épave, il m'a été homologué. Fayolle en avait abattu un autre.

Plus tard, en novembre 1941, nous avons été mutés à l'Ile-de-France où nous nous sommes retrouvés exclusivement entre pilotes français.

Au 242, nous avions des Hurricane et nous faisons la surveillance du Channel. Les ordres étaient de tirer sur tout ce qui bougeait sur l'eau et nous faisons ainsi la chasse aux bateaux qui longeaient le continent et les côtes de la Manche. C'était là notre principal travail.

Il y avait aussi un garçon nommé Pelleport qui a été tué quelques semaines plus tard.

Une mission, particulièrement dangereuse, était celle qui constituait à aller attaquer ce que nous appelions les « flak-ships » dans le Channel (flak-ship : bateau muni d'une très forte artillerie antiaérienne). Ces flak-ships escortaient les bateaux allemands évoluant dans ce secteur et, à chaque mitraillage, nous subissions des grosses pertes, et cela sans compter les Messerschmitt qui, naturellement, venaient à notre rencontre.

Je me souviens en particulier d'un squadron de Blenheim qui était arrivé en opération avec douze avions. A la première sortie, ils en ont perdu six, à la seconde, quatre et, après la quatrième, ils ont dû cesser tellement c'était meurtrier. On peut dire qu'avoir épuisé un squadron en trois jours était un triste record, malgré la protection des Hurricane qui n'ont rien pu faire. Bernard Duperier s'en souvient très certainement.

Quelque temps après, un autre squadron de Blenheim a participé à une opération qui est



François Fayolle.

restée célèbre. Ils ont parachuté, sur le terrain de Saint-Omer, des jambes artificielles pour Douglas Bader qui, amputé des deux jambes avant la guerre, avait été abattu quelques jours plus tôt et avait eu ses prothèses cassées dans l'accident. Les Allemands avaient proposé aux Anglais d'autoriser un appareil britannique à atterrir sur le terrain de Saint-Omer, en garantissant que le pilote pourrait repartir en Angleterre sans ennui. Les Anglais décidèrent : pas de pacte, quel qu'il soit, avec les Allemands !

Je me souviens alors, j'y étais, que douze Blenheim ont largué leurs bombes sur Saint-Omer et le dernier a lancé les jambes artificielles de Douglas Bader. François Fayolle était de cette mission.

Peu de temps après, François Fayolle épousait une jeune et charmante jeune femme anglaise qui s'appelait Mocca et sa joie fut immense quand leur naquit une petite fille. C'est quelques jours après cette naissance qu'il fut descendu.

Pour ce qui me concerne, je fus abattu le 10 avril 1942, et François Fayolle, lui, devait disparaître le jour du débarquement de Dieppe à la tête du 174^e squadron de Hurricane, le 19 août 1942.

Il était, après moi, Duperier et Mouchotte, un des rares Français à avoir eu le commandement d'un squadron de la R.A.F. en opérations.

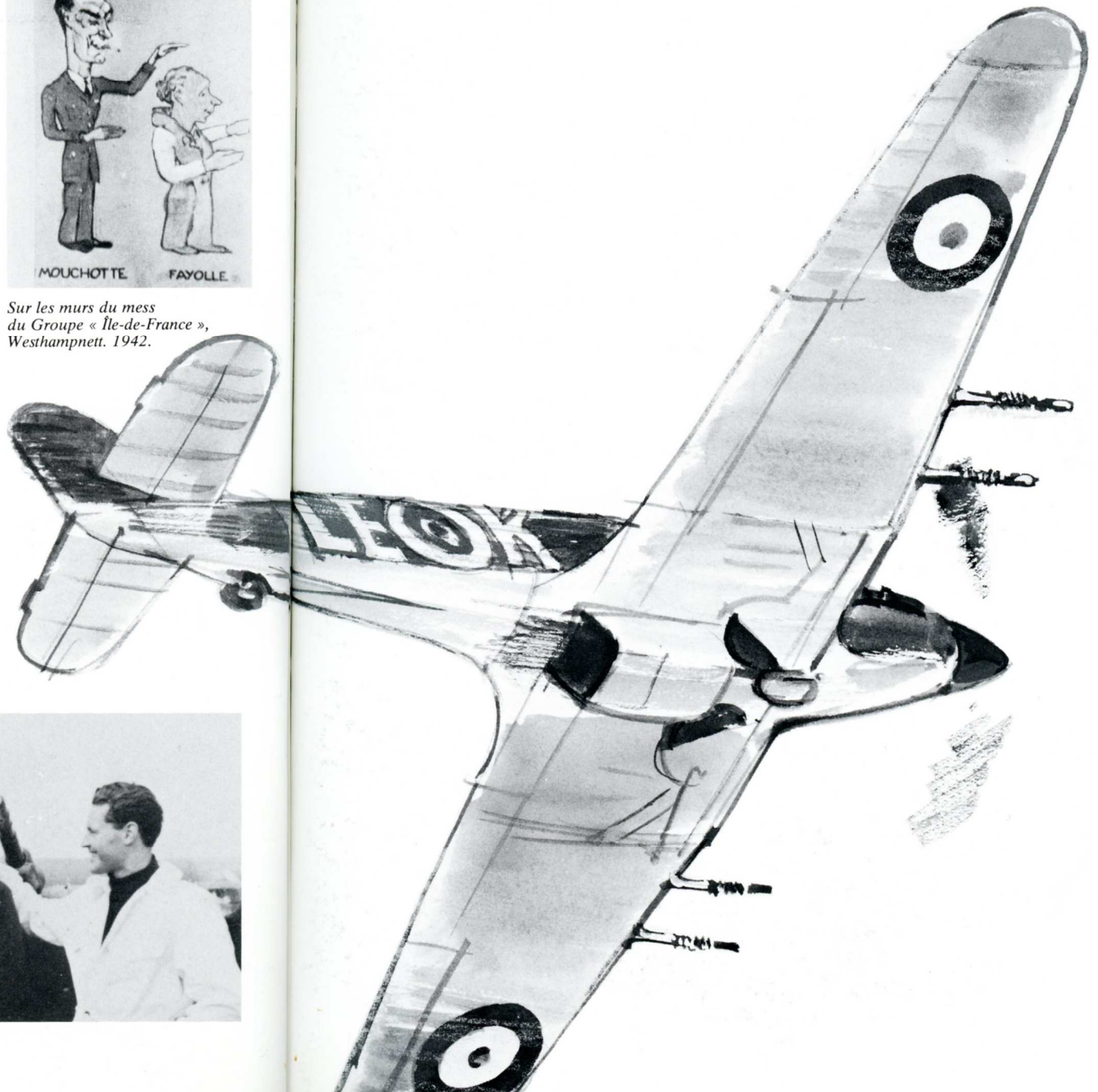
Petit-fils du maréchal Fayolle et fils d'amiral, sa devise était : « Noblesse oblige ». Si les chefs de la R.A.F. des années 1940 ont su reconnaître ses mérites, je souhaite de tout cœur que les Français des années 1980 vénèrent son souvenir.

Amiral Philippe de SCITIVAUX
DE GREISCHE

François Fayolle, Mac Kechnie et Philippe de Scitivaux.



*Sur les murs du mess
du Groupe « Ile-de-France »,
Westhampnett. 1942.*





François Fayolle, Northweald. 1941.

BLOND, mince, de taille moyenne et d'une vivacité qui le maintenait sans cesse en mouvement, François, c'était d'abord un éclat de rire, la vie, la santé et l'esprit ainsi qu'un très rare pouvoir de séduction sur tous ceux qui l'entouraient.

Élevé dans une solide tradition militaire, ce fils d'amiral était aussi le petit fils du Maréchal de France qui s'était couvert de gloire en 1914-1918 et, en 1940, il n'avait pu concevoir d'accepter la défaite. Aussi, au moment de l'armistice, à Oran, où il poursuivait son entraînement aérien, avait-il immédiatement cherché à rejoindre ceux qui, à Londres, allaient continuer la lutte autour du général de Gaulle.

Pour lui, c'était là un devoir qui allait de soi et, avec Henry Lafont, François de Labouchère et René Mouchotte, animant un petit groupe de pilotes, ils décidèrent de partir, s'envolant pour Gibraltar le 29 juin 1940 lui et Stourm, sur un Simoun, les autres, à bord de deux Goélands.

En Angleterre, après les stages inévitables en école, François reçut, dès le mois d'octobre, sa première affectation en escadrille, au 85^e squadron de chasse que commandait Peter Townsend et qui venait de se distinguer tout particulièrement dans la bataille de Londres.

Aussi, quelle déception pour lui, 48 heures après, lorsque cette unité, durement éprouvée

par les combats de la « Battle of Britain », fut envoyée en transformation de chasse de nuit, en Écosse.

Profondément désappointé, il n'eut, dès lors, de cesse que d'obtenir d'être muté à un autre escadron, en première ligne, où il pourrait tout de suite affronter l'ennemi.

Peter Townsend était, lui-même, trop anxieux de se battre pour ne pas comprendre son jeune camarade. Grâce à lui, François Fayolle et son ami François de Labouchère se retrouvèrent très vite à Northweald, au 242^e squadron où venait également d'être affecté un autre Français, le Lieutenant de vaisseau de Scitivaux.

Mais la bataille de Londres avait pris fin et, avec l'hiver, le rythme des opérations s'était considérablement ralenti. François n'en sut pas moins démontrer ses dons exceptionnels de chasseur en abattant un « Heinkel III », dans la nuit du 15 mai 1941.

Ce fut ensuite la campagne de l'été où le 242^e fut engagé contre la navigation allemande dans le Pas de Calais. Travail dur et difficile exigeant un moral d'acier et un sang-froid à toute épreuve. Là aussi, Fayolle se distingua par ses attaques d'une folle audace, défiant la chance autant que l'adversaire, bien que pleinement conscient de ses responsabilités nouvelles envers le foyer qu'il venait de fonder. Mais n'était-ce pas pour lui



Commandant Bernard Duprier.



Visite du général de Gaulle,
Manston. 1941.
De gauche à droite :
François Fayolle,
René Mouchotte,
Maurice Choron,
Bernard Duprier,
général Valin.

Au Squadron 174,
au centre du groupe de pilotes :
le capitaine belge De Soomer.



une raison de plus de se battre avec une ardeur décuplée par sa volonté de défendre les siens ?

En novembre 1941, quand fut constitué le groupe « Île-de-France », la part prise par Fayolle dans la formation des jeunes fut capitale. Son prestige auprès d'eux s'affirma sur-le-champ et quand lui fut confié le commandement de l'escadrille « Versailles », il n'est pas d'effort qu'il ait épargné pour en faire l'unité d'élite qui se distingua, par la suite, dans tous les combats où elle fut engagée.

Ses exceptionnelles qualités de chef éclatèrent, ainsi, d'une façon si évidente, qu'en juillet 1942, le Commandement britannique lui offrit un des premiers groupes de chasseurs-bombardiers créés par la R.A.F. Le très brillant pilote de chasse pure qu'était, par nature, François aurait évidemment préféré rester sur « Spitfire », ce merveilleux avion fait comme à sa mesure mais, à la remarque qu'on lui faisait, il répondit : « Pour un officier français, l'honneur de se voir confier par la R.A.F. le commandement d'un squadron britannique ne se refuse pas ! »

C'est, hélas, à une des premières sorties de son unité, le jour de Dieppe, avant l'aube, que le commandant François Fayolle, Compagnon de la Libération, devait payer de sa vie son engagement total pour la France. ?

Colonel (CR) Bernard DUPRIER.





François Fayolle, Manston. 15 septembre 1941.

J'AI rencontré Émile-François Fayolle à Oran en mai 1940.

Il venait de rejoindre le Centre d'instruction à la chasse. Comme nous tous, il ne comprenait pas les lenteurs de l'entraînement, en général dues à l'indisponibilité du matériel causée par le manque de pièces de rechange. Les nouvelles de France étaient mauvaises. Malgré cela, nous ne voulions pas croire à la possibilité d'une défaite; l'annonce de l'Armistice nous atteint comme un coup de massue.

François Fayolle fut certainement un des premiers à parler d'un départ pour l'Angleterre ou le Canada, seuls pays encore en guerre contre l'Allemagne. Nous avons, dès la signature de l'Armistice, constitué un groupe d'une trentaine de pilotes qui voulaient en découdre et Fayolle n'était pas un de ceux qui piaffaient le moins. Malgré l'Armistice, nous pensions que la guerre continuerait en Afrique de Nord comme on nous le laissait entendre. Nous devions déchanter très vite quand des mesures furent prises pour panser les appareils.

Après des recherches discrètes auprès du consulat, de la Marine marchande, etc., pour trouver un moyen pour rejoindre l'Angleterre, il s'avéra très vite que le système le plus efficace était « d'emprunter » un avion pour rejoindre Gibraltar. Sur l'aérodrome de la Sénia, avec tous les appareils qui se repliaient de France, il y avait le choix.

Le départ fut donc fixé au lever du soleil le 30 juin. La veille, nous devions nous rendre compte qu'il y avait de nombreux velléitaires dans notre groupe et nous ne restions plus que cinq au moment de la décision finale. Nous nous sommes alors partagés en deux équipes, Mouchotte, Guérin et moi, accompagnés de

deux camarades de l'armée de Terre que nous avions rencontrés à Oran pendant nos recherches, Held et Saurret devions décoller au petit jour à bord d'un Caudron « Goéland » tandis que Fayolle et Stourm, qui avaient choisi un Caudron « Simoun », quittaient la Sénia vers huit heures du matin, au moment où, paraît-il, le commandant de la base, qui avait réuni le personnel à la suite de notre départ, déclarait que le « Goéland » serait le dernier avion à quitter Oran pour rejoindre l'Angleterre.

Nous nous sommes retrouvés à Gibraltar où nous avons été merveilleusement reçus par les Britanniques, et après quelques jours, avons fait route pour Liverpool à bord du « Président Houduce ». Le moral était au plus haut, nous avions enfin l'espoir de nous trouver bientôt dans une escadrille combattante. Nous sommes arrivés à Londres, le 13 juillet au soir et le lendemain, avons assisté à la première revue du 14 juillet des troupes ayant rejoint la France Libre. Elle se déroulait devant la statue du maréchal Foch à la gare Victoria en présence du général de Gaulle. Ce fut notre première rencontre. Décidés à ne pas laisser traîner les choses, nous avons constitué un petit groupe de pilotes ayant pratiquement le même degré d'entraînement et la même envie de combattre : Bouquillard, Brière, Choron, Fayolle, Guérin, Labouchère, Martin-Prudhomme, Montbron, Mouchotte, Perrin et moi-même.

Après de nombreuses démarches, au cours desquelles nous montrions notre impatience, nous fûmes envoyés au Central Medical Board pour y passer la visite médicale; ce fut le premier indice positif et le moral était au beau fixe. Après cela, les choses allèrent vite, transformation sur avions anglais à Old Sarum près de Salisbury, ensuite Operational Training Unit sur « Hurricane » et enfin l'escadrille opérationnelle. Là, nous devions nous séparer, Fayolle et Labouchère partirent pour le squadron 85, Mouchotte, Bouquillard, Perrin et moi pour le squadron 615.

C'est en Lybie que j'appris le débarquement de Dieppe et la mort de François Fayolle au cours d'un bombardement en piqué à la tête de l'escadrille anglaise dont il venait de prendre le commandement. Il était le quatrième de notre groupe à disparaître après Bouquillard, Guérin et Brière.



Lieutenant Henry Lafont.

Colonel Henry LAFONT

QUAND je suis arrivé à l'Île-de-France, François Fayolle était mon chef de « flight », c'est dire que nous avons été très liés. C'était un garçon extrêmement sympathique, toujours gai et plein de vie. Mais alors que tout le monde au squadron était célibataire, François était fiancé puis marié, de sorte que, tout en volant ensemble, nous ne nous retrouvions pas le soir.

Fayolle avait déjà une très grande expérience dans la R.A.F. Ancien de la bataille d'Angleterre, il avait été notamment au 242 puis au 611.

Pendant toute la période d'entraînement, de l'hiver 1941/1942, en Écosse, j'avais pu constater la minutie qu'il apportait à la réalisation de toutes les phases du vol.

Plus tard, dans le Sud, quand nous fûmes en opérations, l'Ops room nous a, un jour, dirigés sur un ennemi qui volait au sud de l'île de Wight. Il y avait de nombreux nuages, et Fayolle manœuvrait si rapidement que j'avais

bien du mal à le suivre dans ses évolutions. Tout à coup, nous apercevons des Junkers de l'autre côté de la couche. Il y avait déjà une formation amie qui se trouvait sur place, mais c'était compter sans Fayolle qui, rapide comme l'éclair, part à l'attaque ; je le suis et nous tirons presque en même temps sur un appareil ennemi. Nous faisons deux attaques, une à gauche, l'autre à droite, et le Junkers tombe en flammes et continue à brûler dans la mer.

Ce fut une opération exemplaire à tous points de vue, mais dans ce combat, la part de Fayolle a été décisive et, étant son ailier, j'avais suivi comme j'avais pu. François était beaucoup plus jeune que moi, mais je dois dire que je lui faisais une totale confiance comme chef de « flight ».

Peu de temps après, François Fayolle nous quittait pour prendre le commandement d'un squadron britannique de Hurri-bombers : le 174.

Lors de l'opération de Dieppe, la veille au soir, nous avons suivi un « briefing » très détaillé et toutes les communications du camp avaient été coupées par sécurité. Je me souviens que le Wing Commander nous a dit que les Canadiens débarqueraient à Dieppe le lendemain à l'aube, puis, après un grand silence, il ajouta : « Il nous faudra réembarquer à midi. » Là, hurlements de rage. Enfin, après nous avoir détaillé les opérations, nous devions en assurer la couverture à moyenne et haute altitude. Ce jour-là, il y avait un monde fou, j'avais l'impression qu'on avait rassemblé toute la chasse d'Angleterre. Il faut dire que depuis quelque temps, nous avions vu arriver des unités venant du Nord pour nous rejoindre sur les aérodromes du Sud où il régnait un grand encombrement. Nous étions certains que quelque chose allait se passer.

Je n'étais pas de la première patrouille, qui était partie avant l'aube. Lorsque Bernard Duperier et ses camarades étaient arrivés sur Dieppe, il faisait nuit noire ; ils n'y voyaient rien et distinguaient très mal ce qui se passait au sol.

J'ai décollé avec la deuxième vague, mais nous n'y voyions pas grand chose non plus à cause des écrans fumigènes. Cependant, il y avait énormément d'appareils ennemis, mais difficilement réparables. Je me souviens d'un détail : pour tirer un Dornier, j'ai dû faire la queue derrière trois ou quatre camarades. Il devait être environ 8 heures. J'ai fait une autre patrouille vers 2 heures et une dernière avec Bernard Duperier et le Wing Commander qui nous dirigeait, à cette époque, et dont j'ai, malheureusement, oublié le nom. Je dois dire que nous étions tous morts de fatigue, en particulier ceux qui étaient sur pied depuis la fin de la nuit.

Pour ma part, j'avais aperçu un Dornier qui apparaissait à travers les nuages, très près de notre formation. Je n'en croyais pas mes yeux et je me demandais si ce n'était pas l'un des nôtres. Faute de certitude, j'ai perdu quelques secondes avant d'attaquer, mais après j'y suis allé de bon cœur, et je dois dire qu'il me répondait, lui aussi, avec empressement. Malheureusement, il piquait au moins à la même vitesse que moi et, en plus, la Royal Navy nous tirait dessus car les marins avaient pour principe de tirer sur tout ce qu'ils

voyaient en l'air, à moins qu'ils ne soient absolument sûrs que ce soit un ami et, comme je suivais le Dornier, j'en prenais moi aussi mon compte.

Cet appareil fut considéré comme « damaged » en raison de mes deux ou trois coups dont les impacts se voyaient nettement sur le film de ma mitrailleuse photographique.

À la fin de la journée de Dieppe, nous étions tous contents, bien que l'un de nos meilleurs pilotes, Darbins, ait été abattu, et qu'un second, Kerlan, ait été repêché par les bateaux. La douche froide fut quand nous avons appris que François Fayolle, qui avait reçu, quinze jours auparavant, le commandement du squadron 174 de Hurri-bombers, avait été descendu.

François Fayolle avait été tout spécialement choisi par les Anglais comme « squadron leader ». Ils lui avaient confié une unité anglaise, ce qui était une marque de confiance très particulière. C'était un avancement considérable, et je dirais même un consécration. Nous étions tous très fiers que l'un des nôtres ait été distingué de cette manière.

Ainsi disparaissait, ce 19 août 1942, sur la terre de France, un des plus brillants pilotes de chasse de la France libre, petit-fils du maréchal Fayolle.

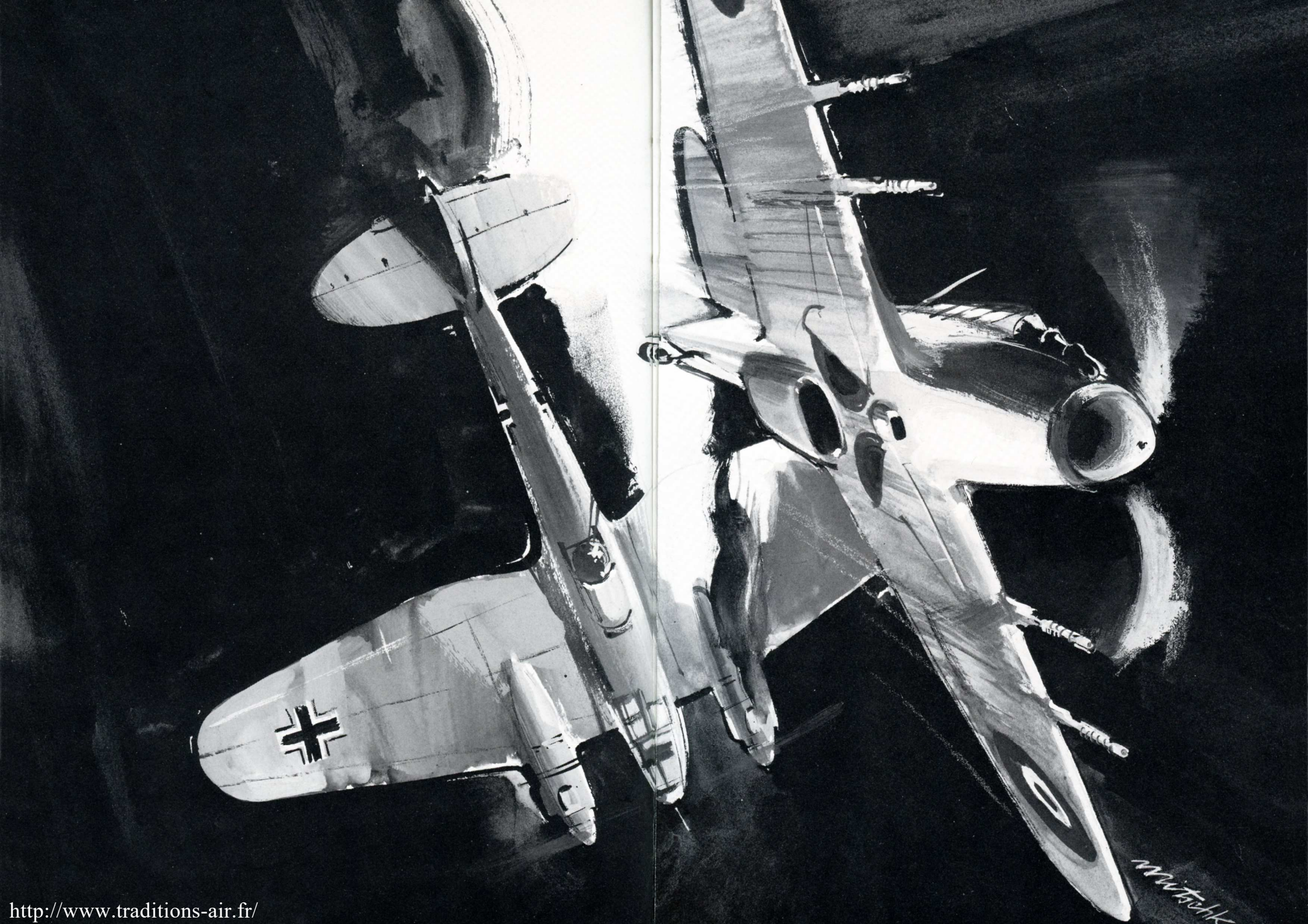
Roland BÉCHOFF



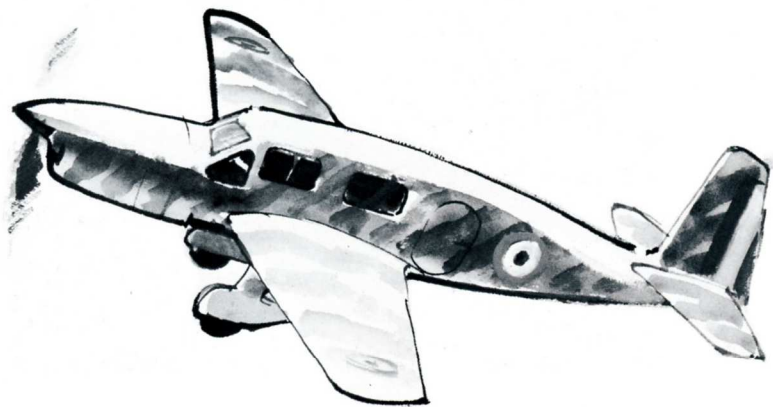
Lt de vaisseau Roland Bechoff.



François Fayolle. Juillet 1941.



Mitsuhk



C'EST le 30 juin au matin que nous sommes partis, François Fayolle et moi, sur un « Simoun », pour Gibraltar. Il faut dire que déjà, Mouchotte, Lafont, Guérin, Held et Soret (deux sous-lieutenants de l'armée de Terre) ainsi qu'un sergent mitrailleur étaient partis avant que le jour se lève, à bord d'un « Goéland ».

Naturellement, l'alerte avait été donnée et, comme nous nous approchions d'un « Simoun » que j'avais repéré, une sentinelle française s'est avancée et nous avons dû retarder le départ.

J'avais déjà fait une tentative d'évasion en bateau avec des Polonais au départ de l'école de Port-Vendres, mais malheureusement, le bateau, au lieu d'arriver à Gibraltar ou en territoire britannique, comme je l'espérais, fut dirigé sur Oran.

Je m'étais décidé à tenter ce départ avec Fayolle parce qu'il m'apparaissait comme tout à fait déterminé à risquer cette aventure.

Après avoir rassuré la sentinelle sur nos intentions et prétextant une inspection technique de l'appareil, nous nous sommes éloignés pour revenir une heure plus tard, c'est-à-dire à 8 heures. Là, nous avons vraiment eu de la chance, il n'y avait plus de sentinelle. François est monté le premier et j'avais à peine refermé la porte que François, installé au poste de pilotage, actionnait le démarreur à air comprimé. Malheureusement, l'avion ne démarra pas. J'étais derrière lui et, n'ayant pas encore



*François Fayolle.
Juin 1941.*

eu le temps de m'asseoir, je lui dis : « Pas la peine de s'affoler, cuits pour cuits, on racontera une histoire. » Il tire une deuxième fois sur le démarreur et l'hélice, cette fois, se met en marche... Il avait tout simplement oublié de mettre le contact.

Sans prendre la peine de faire chauffer les moteurs, en zigzaguant sur plusieurs centaines de mètres à travers les avions qui étaient entassés dans ce secteur, nous avons ensuite décollé tout droit et après le premier virage, nous nous sommes serrés la main.

Le voyage s'est passé tout à fait normalement, nous avons longé la côte. Auparavant, nous avons vérifié qu'il y avait des parachutes à bord car nous ignorions si à Gibraltar nous pourrions atterrir. En fait, ce n'était qu'un hippodrome qui faisait quelque 800 mètres de longueur.

Quelques instants avant d'arriver à Gibraltar, nous avons croisé un important bâtiment de la marine britannique mais nous avons battu des plans et il n'y a pas eu de problème.

À Gibraltar, le vent venait de l'Est, nous avons fait un circuit assez bref et après être passé tangeants au fameux rocher, à 180°, nous nous sommes présentés pour l'atterrissage.

À ce moment-là, les Espagnols nous ont tiré dessus. Je ne m'en suis pas aperçu, mais c'est après nous être posés sans encombre que les Anglais nous ont dit que nous avions essayé le feu de la D.C.A. C'est tout de même un peu

curieux de penser que notre baptême du feu n'a pas été le fait des Allemands, mais celui des Franquistes!

Comment ne pas se souvenir de l'extraordinaire accueil des Britanniques! Nous avons été immédiatement invités à déjeuner sur un vieux cuirassé britannique au mouillage et, en revenant à terre, après une réception inoubliable, l'officier de la Royal Navy qui nous attendait nous a annoncé que les Espagnols venaient d'abattre un avion français de bombardement, un bimoteur venant du Maroc, piloté par le capitaine de Vendœuvre. A bord de ce Glenn Martin, se trouvaient également le lieutenant Bertrand du Plessis, le lieutenant Pierre Berger et le sous-lieutenant Robert Weill.

À ma connaissance, ils furent les premiers martyrs de la France Libre, Compagnons de la Libération. Avec François Fayolle, leur souvenir se doit d'être pieusement conservé.

Jean STOURM

NÉ le 8 septembre 1916 à Issoire (Puy-de-Dôme), le commandant Fayolle s'engage comme élève pilote le 13 mars 1939.

Après être passé par les bases d'Istres et d'Avord, il est breveté pilote d'avion militaire le 21 juillet 1939.

Nommé sergent le 3 novembre 1939, l'Armistice le surprend alors qu'il était affecté à la base d'Oran.

Refusant la défaite, sans avoir entendu l'Appel du 18 juin 1940, malgré l'exhortation du commandant de base à ne pas chercher à poursuivre la lutte, il décide de rejoindre les alliés britanniques.

Le 29 juin 1940, avec un autre sous-officier de la base d'Oran, il rejoint Gibraltar, aux commandes d'un « Simoun », et de là, Londres. Quatre sous-officiers (Mouchotte, Guérin, Lafont, un sergent mitrailleur) avaient rejoint également Gibraltar aux commandes d'un « Goéland », emmenant avec eux deux sous-lieutenants de l'armée de Terre.

Le 1^{er} juillet 1940, le sergent Fayolle s'engage dans les Forces aériennes de la France Libre. Affecté au squadron 85, commandé par Peter Townsend, Fayolle voit enfin arriver le moment de combattre l'ennemi. Déception, cette unité, très éprouvée, est presque aussitôt mise au repos.

A force d'insister, Fayolle parvient à se faire muter au squadron 242 basé à Northweald. Il aura l'insigne honneur d'être des quatorze pilotes français qui, avec leurs camarades britanniques et étrangers, participeront à la Bataille d'Angleterre, tous réunis dans ce combat dont Winston Churchill dira : « Jamais dans l'histoire des conflits humains, tant d'hommes ont dû autant à si peu d'entre eux. »

Citations, décorations :

En plus de vingt-cinq mois de campagne, abattant cinq appareils ennemis, mettant à feu ou endommageant vingt-cinq navires ennemis, le commandant Fayolle a obtenu cinq citations.

Il est titulaire des décorations suivantes :

- Légion d'honneur ;
- Compagnon de la Libération ;
- Distinguished Flying Cross ;
- Croix de guerre 1939-1945.

Nommé adjudant le 1^{er} septembre 1940, puis sous-lieutenant le 16 mars 1941, Fayolle obtiendra sa première victoire aérienne, dans la nuit du 10 au 11 mai 1941, en abattant un avion ennemi participant au bombardement de Londres.

C'est également l'époque des missions d'escorte de bombardiers, de neutralisation de la « flak » et d'attaque des cargos allemands.

Fayolle reste en vie grâce à sa science exceptionnelle du pilotage, à cette époque où 8 % des appareils étaient abattus par l'ennemi à chaque sortie.

Son mariage avec une jeune Anglaise, le 3 juillet 1941, n'entame pas sa volonté de combattre et, plus que jamais, il est volontaire pour toutes les missions dès l'instant qu'elles sont périlleuses.

Nommé lieutenant le 24 septembre 1941, il rejoint, en novembre, ses camarades français, réunis en Écosse pour former le Groupe Ile-de-France. Il y occupera le poste d'adjoint du capitaine Duperier, patron du « B » Flight « Versailles ». Revenu dans le Sud, avec le Groupe, il remporte sa troisième victoire, à Westhampnett (Tangmere) où il endommage aussi deux autres appareils allemands. Succédant le 11 avril 1942 à son chef de « flight », il est promu capitaine. Nommé commandant le 1^{er} août, le Haut Commandement de la R.A.F. lui donne le commandement d'un des premiers squadrons britanniques de chasseurs bombardiers, le Squ. 174, honneur exceptionnel pour un officier allié.

C'est comme leader de cette unité que le commandant Fayolle trouvera la mort, dans le ciel de France, à Dieppe, trois semaines plus tard, le 19 août 1942.

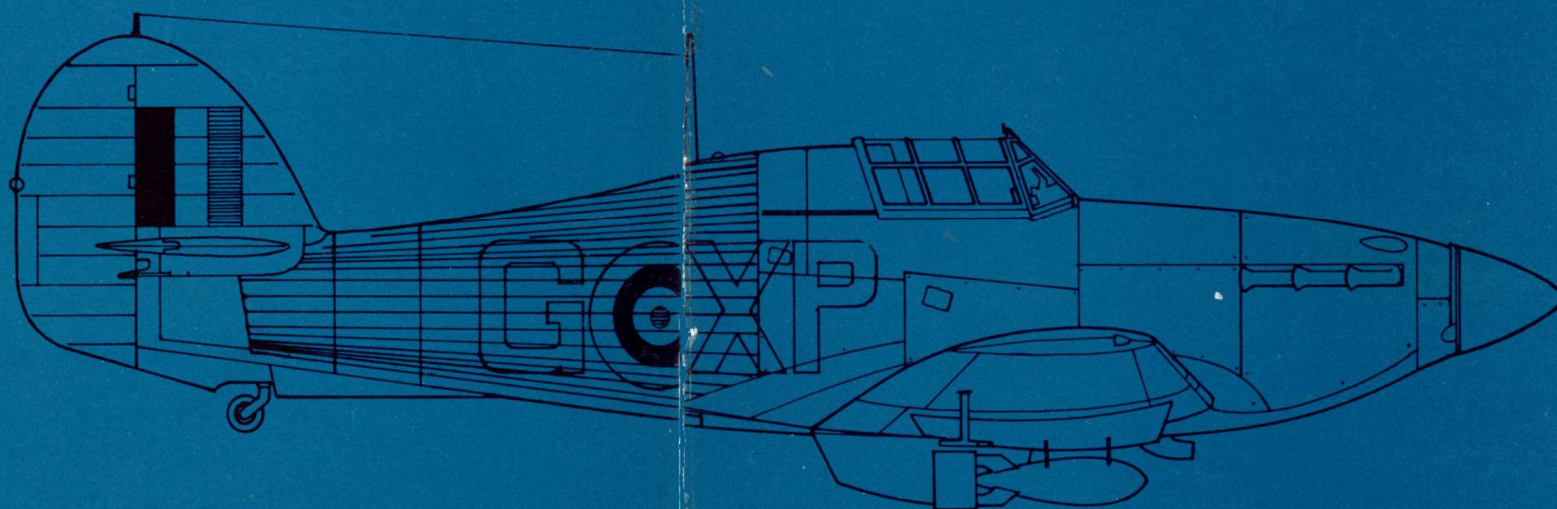
Le choix du nom de tradition « Commandant Fayolle » pour la base aérienne 145 est motivé pour les raisons suivantes :

- Le commandant Fayolle est né en Auvergne, région où est implantée la base aérienne 745.
- Officier issu du rang, chasseur brillant et intrépide jusqu'à la mort, le commandant Fayolle est l'exemple idéal pour les futurs pilotes de l'armée de l'Air dont la base aérienne 745 assure la formation initiale.



Un peu plus de quarante ans après le « Jour de Dieppe », ceux qui ont été ses frères d'armes remercient l'Armée de l'Air d'avoir donné le nom du commandant Fayolle à la base aérienne de Clermont-Ferrand-Aulnat. C'est grâce au concours de l'équipe d'« Icare » et de « Jours de France », qu'ils ont pu réaliser la présente plaquette pour essayer de faire revivre le pilote et l'officier qu'il a été.





FRANÇOIS 1916-1942

FAYOLLE