

**Surnommé « Premier chasseur de France », il est fait [Compagnon de la Libération](#) avant de devenir une personnalité politique, un industriel et un écrivain.**

***Démobilisé en octobre 1945 avec un palmarès impressionnant : plus de 2 000 heures de vol, dont près de 600 de vol de guerre, 33 victoires aériennes homologuées et 5 probables, ce qui fait de lui le premier as des chasseurs français de la Seconde Guerre mondiale. De plus, il a détruit, au cours d'assauts en vol rasant, 225 camions, 72 locomotives, 5 tanks, 2 vedettes lance-torpilles et une quantité considérable de matériel ennemi.***



Pierre

Clostermann arrive en Angleterre en mars 1942. Il est testé en vol à l'école élémentaire de pilotage de Sywell sur un De Havilland DH.82 Tiger Moth et un vol sur Miles Magister où il est noté *average* (dans la moyenne). Il y rencontre par ailleurs celui qui deviendra son meilleur ami, Jacques Remlinger. Il est sélectionné pour suivre les cours d'élève-officier de la Royal Air Force (RAF) au Royal Air Force College de Cranwell où il vole pendant quatre mois sur Miles Master. Il y apprend « *les procédures anglaises, les systèmes locaux de navigation, la lecture de carte en rase-mottes dans le brouillard* ». Il en sort noté *above the average* (au-dessus de la moyenne) avec d'excellentes notes à l'écrit dont un 100 sur 100 en reconnaissance des appareils.

En janvier 1943, il achève sa formation à l'*Operational Training Unit* n° 61 (n° 61 OTU) basée à Rednal (Pays de Galles). Il y effectue son premier vol sur le Supermarine Spitfire (matricule TO-S). Deux mois durant, il s'entraîne au pilotage du Spitfire et aux techniques du combat aérien. Il sort d'OTU à nouveau noté *average*.

Le sergent Pierre Clostermann est affecté au *341 Squadron* à l'issue de cette période en OTU. Il participe ainsi à la création de l'unité qui deviendra le groupe de chasse « *Alsace* ». Le *341 Squadron* est fondé officiellement le 15 janvier 1943 sur la base de Turnhouse en Écosse et son commandement confié au commandant René Mouchotte. Le rôle assigné à cette nouvelle unité française au sein de la RAF est de réunir les « *anciens de Libye et de Syrie* » et les « *français isolés dans la RAF* ».

Clostermann arrive probablement (son nom n'est pas cité explicitement) le 26 janvier 1943 à Turnhouse. L'*Operation Record Book* (ORB) du *341 Squadron* indique que quatre sergents arrivent ce jour-là. Le *squadron* n'est cependant pas encore doté d'avions. Ceux-ci arrivent au compte-gouttes à partir du 27 janvier (1<sup>er</sup> Spitfire) puis le 28 janvier (2 exemplaires) et le 1<sup>er</sup> février (6 exemplaires) (source ORB). Ce qui porte le total d'avions disponibles à 9 le 1<sup>er</sup> février.

L'entraînement de l'escadrille commence le mardi 2 février 1943 avec 9 appareils sur les 18 avions constituant l'effectif ordinaire d'une unité et 17 pilotes sur les 30 théoriques d'un escadron. Le commandant Mouchotte consacre les deux premiers mois d'existence du *341 Squadron* à la maîtrise du vol en formation (février) puis à la maîtrise des formes de combats (air-sol, air-air, air-mer) en mars. Mouchotte écrit à propos de cette période : « *le premier mois, j'ai l'intention de travailler extrêmement prudemment afin d'amener tout le monde dans le bain et mettre tout à fait au point le nouveau type de formation que j'ai créé. [...] Nous ne cherchons pas à abattre le boche au début mais à comprendre notre métier, à améliorer notre forme, à la rendre parfaite comme une belle machine aux rouages huilés* ». L'effectif en matériel et en hommes se complète au cours du mois de février et au début du mois de mars.

L'avis de mouvement vers l'aérodrome de Londres Biggin Hill, en remplacement du *340 Squadron* « *Île de France* », une autre unité des Forces aériennes françaises libres, arrive le 18 mars. Clostermann et ses camarades prennent leur quartier sur la célèbre base le 20 mars.

La vie opérationnelle de l'unité commence réellement le 27 mars par une prise d'alerte (*readiness*). Dès le lendemain, l'unité enchaîne avec une mission *scramble*, ce qui est une première pour Pierre Clostermann. Il vole alors durant 1 h 45.

Jacques Remlinger rejoint le *341 Squadron* le 15 avril (il le quittera au mois d'août 1943 pour retourner au *602 Squadron*).

Clostermann vole une dizaine d'heures en opération chaque mois entre avril et août. Les missions qu'il accomplit avec son escadrille consistent essentiellement à escorter des bombardiers au-dessus de la France (Rodeo, Ramrod et parfois en Circus). Il seconde le capitaine Martell dont il est assez régulièrement le n° 2 (l'équipier chargé de couvrir, défendre le leader). Le 11 mai, Clostermann rate un atterrissage au retour d'une mission (Circus 295, escorte de six B-25 Mitchell) ; le capitaine Martell l'interdit alors d'opérations pour cinq jours.

Le 27 juillet 1943, Clostermann obtient ses deux premières victoires, en abattant deux Focke-Wulf Fw 190 au cours de la même mission.

La dernière mission répertoriée dans l'*Operation Record Book* du *341 Squadron* que Pierre Clostermann accomplit avec cette unité se déroulera le 27 août en fin d'après-midi. Clostermann est ailier du commandant René Mouchotte. Lors de l'accrochage avec l'aviation allemande, la formation de Mouchotte se retrouve en grande difficulté face à de nombreux avions allemands : « *Qu'attend le contrôleur pour nous envoyer des renforts ? - 24 contre 90 — Nous n'avons guère de chances d'en sortir.* » Le moteur de Clostermann coupe pendant une seconde et il perd alors le contact avec son leader sans jamais parvenir à le retrouver. Clostermann se voit alors en bonne position pour attaquer un Focke-Wulf Fw 190 qu'il abat. Ce sera sa troisième victoire homologuée. René Mouchotte disparaît au cours de cette mission (son corps est retrouvé quelques jours plus tard sur une plage belge).

Une polémique naîtra à la suite de la disparition de ce chef respecté de tous. En effet, certains lient directement la disparition de René Mouchotte avec la séparation entre les deux équipiers lors du combat et y voient une faute impardonnable.

En 1946, lorsque le corps de René Mouchotte est identifié par les autorités britanniques chargées de rechercher les pilotes disparus, les documents médicaux montrent qu'il ne portait aucune trace de blessure extérieure (signe qu'il n'a pas été blessé en combat) et que ses poumons ne contenaient pas d'eau (signe qu'il ne se serait pas noyé). Clostermann dans son livre de souvenirs évoque davantage la fatigue (Mouchotte se plaignait dans ses carnets de sa très grande fatigue) et l'usure sur l'organisme des vols en haute altitude.

Le remplaçant de Mouchotte à la tête de l'escadron, le commandant Bernard Dupérier, suspend Clostermann de vol de groupe. Celui-ci n'effectue plus alors, au cours des quatre semaines suivantes, que trois vols de reconnaissance météo, trois séances d'acrobatie, et un vol pour la calibration d'une station radar le 25 septembre où, prévenu de la présence d'un avion ennemi, il touche un Messerschmitt Bf 109 G qui lui est homologué comme endommagé.

Le *Wing Commander* Malan et le *Squadron Leader* Al Deere, sans doute conscients de la situation vécue par le Français au sein du *341 Squadron*, lui offrent la possibilité de rejoindre l'unité de son choix. Clostermann demande alors son affectation au *602 Squadron* « *City of Glasgow* » pour y rejoindre son ami Jacques Remlinger.

Il rejoint le *602 Squadron* le 26 septembre 1943. L'unité est alors basée à Newchurch, à

quelques kilomètres d'Ashford au sud-est de l'Angleterre. L'escadron occupe en réalité un terrain provisoire situé dans la périphérie de Newchurch, à côté de Dungeness. Il est encore équipé de Spitfires Vb, un modèle ancien. Ces chasseurs sont de type LF (Low Fighter, chasseur de basse altitude) à ailes raccourcies, optimisés pour les missions à basse altitude. Clostermann n'accomplira que quelques missions sur cet appareil.

Le *602 Squadron* change de base le 12 octobre et se pose pour trois mois à Detling, une base proche de Londres. Il est alors équipé du Spitfire IXB.

Le 14 octobre 1943, Clostermann doit certainement participer à la mission du 602 qui consiste à escorter les bombardiers B-17 Flying Fortress et B-24 Liberator revenant du deuxième bombardement de l'usine de roulements à billes de Schweinfurt. Mais, alors que le 602 et d'autres escadrons sont prêts à décoller, le contrôle annule la mission à cause d'une météo trop mauvaise.

En décembre, son escadron est chargé d'escorter les Hawker Hurricane qui s'en vont bombarder les rampes de lancement des V1 que l'armée allemande entreprend de construire dans le nord de la France.

Le 17 janvier 1944, le *602 Squadron* prend ses quartiers aux îles Orcades sur la base de Skaeabrae et retrouve le modèle Vb que Clostermann appréciait peu. La nature des missions change, il s'agit de protéger la base navale de Scapa Flow des intrusions de la *Luftwaffe*. Outre les missions quotidiennes, Pierre Clostermann et son ami Jacques Remlinger y mènent une vie insouciant et joyeuse, empruntant notamment un jour l'avion personnel du chef de la base pour que Remlinger puisse rejoindre l'une de ses nombreuses conquêtes. Clostermann passe la journée du 23 janvier à bord du cuirassé *Richelieu*.

Le 21 février, Clostermann fait son premier vol sur un des quelques Spitfire Mk VII d'interception à haute altitude dont dispose l'escadron. La veille, le *Pilot Officer* « Ian » Blair a abattu un Messerschmitt Bf 109 G de reconnaissance à bord d'un Spitfire Mk VII, mais, touché par des débris, a dû se poser sur le ventre.

Le 7 mars 1944, Clostermann est contraint à un atterrissage sur le ventre à la suite d'une panne mécanique, alors que la nuit est déjà tombée. Il en sort avec un bleu au genou.

Le 12 mars 1944, l'unité se déplace au sud-est, à portée opérationnelle de la France, et retrouve la base de Detling dans le comté de Kent. Le *602 Squadron* fait partie des escadrilles choisies pour expérimenter le bombardement en piqué. Pendant une semaine, du 13 mars au 20 mars, Clostermann et ses équipiers s'entraînent à cette nouvelle technique au polygone de tir de la RAF à Llanbedr au pays de Galles. Le retour à Detling se fait le 20 mars.

Clostermann redécouvre en opération à partir du 22 mars. Puis le 13 avril, le *602 Squadron* et le *132 Squadron* bombardent le site de lancement de V1 de Bouillancourt-en-Séry au sud-est du Tréport. Pierre Clostermann fera une quinzaine de ces missions, qui alternent avec les escortes de bombardiers américains au-dessus du territoire français. Lors de ces missions, il observe, impuissant, l'imprécision de ces bombardements dont est victime la population civile des sites visés.

L'invasion de l'Europe se prépare et le *602 Squadron* prend ses quartiers à Ford, une base située près de Brighton le 18 avril 1944. Dans son livre *Le Grand Cirque*, il souligne le rythme très soutenu des missions, parfois deux dans la même journée, à cette époque.

Les 16-17 mai puis le 2 juin, Clostermann accompagne le *Group Captain* Rankin au quartier général des forces aériennes alliées. En tant qu'aide de camp, il participe à l'élaboration des plannings des opérations préliminaires du jour « J » pour la chasse. Il n'a alors plus l'autorisation de voler au-dessus des territoires occupés avant le jour « J » passé de dix heures. Les secrets dont il a la connaissance, notamment les informations, même parcellaires, concernant les premières heures du « débarquement » ne doivent pas tomber entre les mains allemandes.

Le sous-lieutenant Clostermann se présente à l'aérodrome B.80 situé à Volkel aux Pays-Bas, par un hiver glacial, le 28 février 1945, jour même où l'as de l'escadre, l'Américain David Fairbanks, est abattu et capturé. Clostermann est d'abord affecté comme *Flight Lieutenant* (capitaine) surnuméraire au « B » *flight* du *274 Squadron*, qu'il doit quitter à la mi-mars après avoir abandonné plusieurs fois sa formation en vol. Il est affecté, toujours comme surnuméraire, au « B » *flight* du *56 Squadron*, qu'il quitte à nouveau pour indiscipline, obtenant son premier commandement d'escadrille au « A » *flight* du *3 Squadron*.

Le 122 Wing, utilisant les bonnes performances du *Tempest*, est chargé de contenir la *Luftwaffe* (en particulier le Me 262 à réaction) ainsi que d'attaquer le réseau ferré ennemi et sa DCA meurtrière. Plusieurs de ses chefs y laissent leur vie essentiellement à cause de la terrible *Flak* allemande, que Pierre Clostermann redoute.

Les missions se succèdent à un rythme effréné, souvent sous une météo déplorable. Le 16 avril, le *Wing Commander* Flying Brooker est porté disparu. Le commandement de la formation est confié au *Wing Commander* Evan D. Mackie. Cependant, celui-ci, à la tête du *80 Squadron*, est retourné avec son unité au Royaume-Uni pour une période de deux semaines d'entraînement au tir, au camp de Warmwell. En son absence, le 122 Wing est mené au combat par les divers *Squadron Leaders*. Clostermann, de son côté, dispose d'autonomie dans son poste de commandant d'escadrille.

Le 122 Wing occupe alors l'aérodrome de Rheine-Hopsten (B.112) en Allemagne et devient la première unité aérienne à opérer depuis le sol allemand. Les *3 Squadron* et *56 Squadron* opéreront ensuite depuis l'aérodrome de Fassberg (B.152). C'est depuis cette dernière base que Clostermann partira en mission dans les derniers jours de la guerre.

Le 20 avril, il est blessé à la jambe droite et effectue son seul atterrissage sur le ventre de la guerre car l'hydraulique du train d'atterrissage est hors service. Sous le choc de l'atterrissage, sa tête heurte le collimateur. Il est hospitalisé quelques jours à Eindhoven et reprend sa place en escadron le 3 mai.

Le 3 mai, Pierre Clostermann remplit trois missions au cours de la journée. À l'aube il attaque un aérodrome où il détruit au sol un Fw 190 et en revendique deux autres endommagés — qui seront par la suite requalifiés comme « *probablement détruits* ». Sa seconde mission est une reconnaissance côtière au cours de laquelle il détruit huit camions. Enfin, le soir même, il

décolle à nouveau à la tête de quatre Tempest à l'attaque de l'hydrobase de Großenbrode et de l'aérodrome adjacent. Lors de son attaque, il mitraille deux Blohm & Voss BV 138 et un Dornier Do 24 sur une rampe, ce dernier tombe à l'eau et se brise. Clostermann coule ensuite un autre Do 24 amarré à une bouée. Ne voyant pas de Flak, il fait une seconde attaque, cette fois contre l'aérodrome où il endommage deux Arado Ar 232 et détruit un Junkers Ju 352, tous au sol.

Le 12 mai, au cours d'un défilé aérien au-dessus de Bremerhaven, Clostermann échappe de peu à la mort : deux de ses équipiers entrent en collision, et l'hélice d'un d'eux coupe le fuselage de l'avion de Clostermann, qui parvient, *in extremis*, à sauter en parachute, tandis que ses deux coéquipiers sont tués. Enfin, à l'issue d'une autre démonstration aérienne, il manque son atterrissage en raison d'une erreur de jugement ; le train n'étant qu'à moitié sorti, l'appareil se pose sur le ventre et sort de la piste. Ces deux derniers incidents confortent Pierre Clostermann dans sa volonté de mettre fin à son engagement dans la RAF.

Il termine la guerre comme lieutenant de l'armée de l'Air française (« *Je reçus une note du Ministère de l'Air, contresignée d'un général FFI, m'annonçant que par une grande faveur et à titre exceptionnel, on me nommait Lieutenant de réserve* ») et *Flight Lieutenant* de la Royal Air Force. Il est démobilisé le 27 août 1945 sur sa demande.

Au début du mois de juin 1945, Pierre Clostermann devient le premier pilote français à voler en avion à réaction lorsqu'il effectue, en Allemagne, un vol de convoyage d'un Me 262 pour le compte de la *Royal Air Force*.

C'est le plus grand as français de la Seconde Guerre mondiale avec 33 victoires homologuées (selon les critères français), la plupart remportées contre des chasseurs ennemis. Il a également détruit au sol de nombreux avions, des locomotives, des camions et d'autres véhicules, ainsi que deux vedettes lance-torpilles, ce qui lui vaut à 24 ans d'être cité à l'ordre du jour « *le premier chasseur de France* », par le général de Gaulle.

Promu commandant, il sert de 1956 à 1957 en Algérie sur Broussard, expérience qui lui inspirera son roman *Appui feu sur l'oued Hallaïl*. Pierre Clostermann termine sa carrière militaire avec le grade de colonel de réserve de l'armée de l'Air.

---

## OUVRAGES :



- **Le Grand Cirque : mémoires d'un pilote de chasse FFL dans la RAF**, éditions Flammarion, Paris, 1948, 307
- **Feux du ciel**, éditions Flammarion, Paris, 1951, 278 p.
- **Appui-feu sur l'oued Hallaïl**, éditions Flammarion, coll. « L'Aventure vécue », Paris, 1960, 221 p.
- **Des poissons si grands**, Flammarion, 1963
- **Spartacus, l'espadon**, Paris, Flammarion, 1989
- Clostermann et Daniel Costelle, **Une sacrée guerre !** : Daniel Costelle questionne et enregistre les réponses de l'auteur sur sa vie, sa guerre et ses aventures, 1921-1945, Paris, Flammarion, coll. « Fiction Française », 1990.
- **Mémoires au bout d'un fil**, Paris, Arthaud, 1994, 351 p.
- **L'histoire vécue : un demi-siècle de secrets d'État**, Paris, Flammarion, 1998, 321 p. + 8 p. de planches illustrées.

- ***Le Grand Cirque 2000 : mémoires d'un pilote de chasse FFL dans la RAF***, Paris, J'ai lu, 2002.
- ***Une vie pas comme les autres : mémoires***, Paris, Flammarion, 2005.