

**11 septembre 1943, la nouvelle frappe de stupeur le personnel du groupe de chasse III/6, ainsi que tous les navigants de l'aviation française d'Afrique du Nord. Le lieutenant Pierre LE GLOAN, titulaire de 21 victoires, dont 18 homologuées, vient de se tuer dans un stupide accident aux commandes d'un *Bell P-39 Airacobra*.**



Parti quelques heures plus tôt pour une mission de protection d'un convoi allié en Méditerranée, l'officier français a annoncé par radio à sa base qu'il avait des ennuis avec son moteur, mais qu'il n'était pas question pour

autant d'abandonner l'appareil. Comme témoigne un de ses camarades d'escadrille : « *Il nous disait souvent la confiance absolue qu'il accordait à la mécanique, et, de fait, en temps de paix comme en temps de guerre, il ramenait au terrain et posait avec le minimum de dégâts les appareils les plus endommagés.* »

Trop grande confiance en soi ? Fatalité ? Toujours est-il que, cette fois, la mécanique a trahi l'as français. Peu avant 8 heures du matin, entre Mostaganem et Alger, l'appareil qu'il pilote, moteur serré et hélice calée, percute le sol dans la région d'Ouillis. Le même témoin rapporte la consternation des aviateurs d'Afrique du Nord en ces termes : « *Il nous fut d'abord impossible de croire la nouvelle rapportée par son équipier. LE GLOAN, toujours et toujours rentré au terrain quel qu'ait pu être l'état de son avion... Pourtant, l'évidence était là. Le lieutenant Pierre LE GLOAN entrait dans la légende des ailes françaises, mais sa perte créait un vide dans le groupe et dans nos cœurs. Nous l'avons connu au groupe et nous n'oublierons jamais, outre sa classe de pilote, le bon sens de ses jugements, sa simplicité et son étonnante modestie, qui lui avaient gagné toute notre affection.* »

Quelque temps plus tard, LE GLOAN est cité à l'ordre de l'aviation française, en des termes qui insistent sur le fait qu'il est mort à la date et à l'heure anniversaires de la disparition de GUYNEMER. Cette citation fait couler beaucoup d'encre. Ceux qui se battent dans les rangs de la France libre depuis le début n'apprécient guère. Il est vrai que LE GLOAN a remporté une partie de ses victoires lors de la douloureuse campagne de Syrie, en 1941, où l'armée de Vichy a combattu des forces composées de Britanniques et de Français fidèles au général DE GAULLE. Cela, beaucoup de Français venus de Londres ne l'ont pas pardonné à l'as, qui se trouve en Afrique du Nord avec son groupe lorsque les Alliés débarquent au Maroc et en Algérie et qu'une partie de l'empire bascule dans le camp anglo-américain.

## **Passionné par l'aéronautique, LE GLOAN ne vit que pour pouvoir voler un jour**

Des qualités, LE GLOAN n'en manque certes pas. Fils de paysans bretons, né à Plouguernevel, près de Guingamp, le 6 janvier 1913, le futur as du III/6 entre dans l'aviation par la petite porte. Passionné dès l'adolescence par l'aéronautique, il ne vit que pour devenir aviateur. Ayant obtenu une bourse de pilotage, il entre dans une école civile d'aviation subventionnée par l'État. À 19 ans, il décroche son brevet et effectue son service militaire à Strasbourg, au sein du 2<sup>e</sup> régiment de chasse.

Quand vient la fin de son temps de servie, l'aviateur a le choix entre retourner à une vie civile fade et sans avenir et demeurer dans l'aviation militaire, où il pourra assouvir sa passion du vol. Ses hésitations sont brèves. Rengagé, il va se distinguer en remportant de nombreux concours qui lui valent d'être classé tireur d'élite. LE GLOAN est ensuite versé à la 6<sup>e</sup> escadre de chasse, basée à Reims. En 1936, sa valeur et son aptitude à commander une patrouille sont récompensées par l'obtention du brevet de chef de patrouille.



LE GLOAN, qui n'a que le grade de sergent, passe au groupe de chasse III/6 lors de la formation de cette unité, le 1<sup>er</sup> mai 1939, sur la base de Chartres. Placé sous les ordres du commandant de Place, le III/6 est constitué de deux escadrilles, qui adoptent comme insigne un masque de tragédie (5<sup>e</sup> escadrille, celle de LE GLOAN) et un masque de comédie (6<sup>e</sup> escadrille). À cette occasion, DE PLACE déclarera : « *Tragedia et commedia, totta la caccia.* »

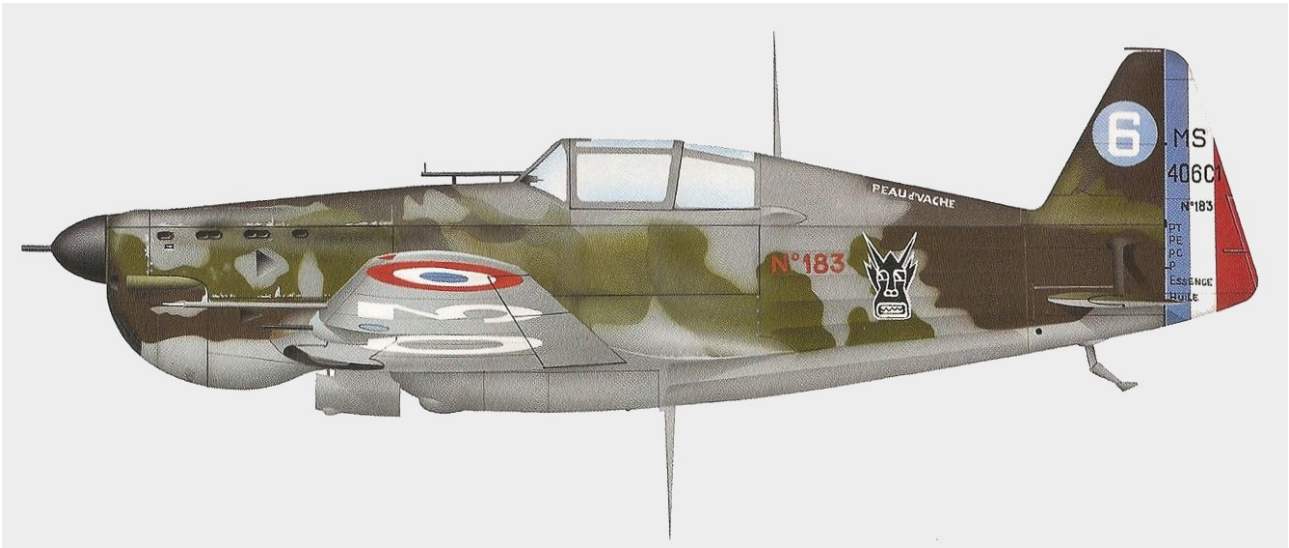
Au moment de sa création, le groupe de LE GLOAN reçoit 26 *Morane-Saulnier MS.406*, qui arrivent tout droit de l'entrepôt de Châteaudun. Monoplan monoplace à ailes basses et à train rentrant, le *MS.406* est propulsé par un moteur *Hispano-Suiza 12Y31* de 860 ch. Son armement comporte deux mitrailleuses d'ailes *MAC 1934* de 7,5 mm tirant à la cadence de 1 200 coups/mn, alimentées par un seul chargeur de 300 cartouches, et un canon *Hispano Type 404* de 20 mm dans le moyeu d'hélice, doté d'un magasin de 60 obus. Cette faible autonomie de tir, par rapport à une cadence assez élevée, constitue un défaut essentiel du *MS.406*. Il oblige les pilotes à tirer par courtes rafales avec la plus grande précision possible pour ne pas gaspiller les munitions. Hormis ce vice majeur, il faut bien dire que, par rapport à un chasseur comme le *Messerschmitt Bf 109*, le *MS.406* apparaît comme une machine dépassée.

Au cours de la période qui sépare la création du groupe de l'entrée en guerre, les pilotes du III/6 subissent un entraînement intensif. Ils se forment sur des Simoun à l'utilisation de l'hélice à pas variable et des volets d'intrados, et s'acclimatent à la manœuvre du train d'atterrissage et au pilotage en habitacle fermé. Tandis que les plus jeunes s'initient à bord de Loire 46, les pilotes plus chevronnés, comme LE GLOAN, sont formés au vol de nuit, d'abord sur Loire 46, puis sur *MS.406*. Pendant le mois de mai, une fois l'armement de bord des avions réglé, le III/6 participe à plusieurs exercices tactiques de chasse. Le groupe prend ensuite part en 1939 au défilé aérien du 14 Juillet au-dessus de Paris, où sont présentés les matériels récemment entrés en service dans l'armée de l'air, notamment des *MS.406*, des *Curtiss H-75* et des *Potez 631*. Une fois cette cérémonie achevée, LE GLOAN et ses camarades prennent le chemin de Perpignan-La Salanque, où les attend une campagne de tir. Plusieurs pilotes, dont le futur as, se distinguent à cette occasion.

À la veille de la guerre, le III/6, qui n'a plus que quelques mois à peine d'existence devant lui,

est devenu une unité à la valeur combative très réelle, capable d'affronter l'ennemi. Certes, les jeunes pilotes, majoritaires dans cette formation, ont encore beaucoup à apprendre, mais il va suffire d'un délai relativement court pour leur permettre de faire de gros progrès.

Le 15 août 1939, une fois la campagne de tir achevée, le groupe de chasse III/6 se trouve entièrement rassemblé sur la base de Chartres. Une semaine plus tard, les premières mesures dites de mise en garde de l'armée de l'Air entrent en vigueur, et le personnel du groupe permissionnaire ou détaché est rappelé. Le lendemain, à 17 heures, les rumeurs de guerre se confirment avec la mise en alerte générale. Dans l'ambiance de fièvre qui précède la mobilisation, les mécaniciens et les armuriers s'attachent à compléter l'armement des appareils et à en réviser les moteurs.



## **LE GLOAN abat deux appareils de reconnaissance *Dornier Do 17* pendant la « drôle de guerre »**

Le 27 août, le groupe gagne la base de Villacoublay et, le 4 septembre, au lendemain de la déclaration de guerre, il rejoint Betz-Bouillancy, qui devient son premier aérodrome opérationnel. LE GLOAN a alors pour chef d'escadrille le commandant JACOBI, un officier de réserve en situation d'active. Chef de patrouille de grande valeur et pilote de chasse confirmé, Pierre LE GLOAN ne va livrer son premier combat que le 23 novembre suivant. En coopération avec le sous-lieutenant MARTIN, le futur as parvient à abattre à Bras-sur-Meuse un *Dornier Do 17P* engagé dans une mission de reconnaissance au-dessus du territoire français. Cette première victoire, LE GLOAN l'obtient dans des conditions particulièrement difficiles, alors que le bimoteur allemand s'est mis à voler en rase-mottes pour échapper à ses poursuivants. À cette date, le groupe III/6 se trouve depuis quelques jours seulement sur le terrain de Wes-Thuisy, près de Reims. C'est également de Wes-Thuisy que LE GLOAN décolle le 2 mars 1940 pour abattre un autre *Do 17P*, toujours en collaboration avec MARTIN.

Le mordant et le sens aigu du combat aérien de l'aviateur s'étant confirmés en ces

circonstances, LE GLOAN est chargé de conduire en mission des patrouilles lourdes de 27 appareils.

Transféré sur l'aérodrome de Chissey, en Haute-Saône, le III/6 s'y trouve encore lorsque les Allemands lancent leur offensive à l'ouest, le 10 mai 1940. Toute la journée, les avions décollent pour livrer combat à la *Luftwaffe*. Le 11 mai, LE GLOAN est engagé comme chef de patrouille contre une formation de *Heinkel He 111* qui arrive de Vesoul. La patrouille du sous-officier monte d'abord à 6 500 m pour couvrir le terrain de Chissey, apparemment visé par ce raid. Puis elle se dirige vers Gray et ne tarde pas à découvrir les bombardiers ennemis. LE GLOAN signale au poste de commandement du groupe qu'il a pris contact avec l'adversaire et qu'il se prépare à l'attaquer. Conscient de la supériorité numérique des Allemands, le commandant du III/6 fait décoller une patrouille simple à 8 h 43. Dans l'intervalle, LE GLOAN est passé à l'action et a pris l'avion de queue du dernier peloton pour cible. Sans se soucier des gerbes de balles traçantes qui encadrent son appareil, il tire une longue rafale bien ajustée sur le bombardier ennemi qui, désespéré, quitte sa formation et descend en spirale au-dessus de la forêt de Champlitte, où il disparaît. Cette victoire ne sera jamais confirmée.

## Les pilotes français apprennent avec satisfaction qu'ils vont être transformés sur D.520

Trois jours plus tard, à 11 heures, le centre de Vesoul signale l'approche d'une formation de dix appareils allemands en direction de Dijon. Un combat difficile s'engage avec les *He 111* et plusieurs patrouilles de chasse lancées à leur poursuite. Ayant décollé à 11 h 40, LE GLOAN découvre un avion ennemi isolé, qui navigue cap à l'est, près de Gray. L'aviateur fonce immédiatement sur le bimoteur, suivi par ses deux ailiers. Bientôt, des tôles se détachent de l'appareil allemand sous les impacts, et ses moteurs vomissent de la fumée. Le *He 111* se met en piqué et, train sorti, il se pose sans encombre près de Fougerolles. LE GLOAN, qui est tellement serré son adversaire de près que son pare-brise est couvert d'huile, doit rompre le combat pour regagner son terrain. Néanmoins, cette victoire lui sera homologuée.



### D520

Le reste du mois de mai se passe en combats tout aussi âpres au cours desquels le III/6 remporte 11 victoires, mais qui lui coûtent quatre tués, trois blessés et deux pilotes disparus, qui ont été capturés. Le 1<sup>er</sup> juin, le groupe quitte Coulommiers, où il stationnait depuis quelque temps, pour gagner Le Luc, dans le midi de la France, et y être transformé sur *Dewoitine D.520*. Pour les pilotes du III/6, ce retrait est le bienvenu. Épuisés par les missions incessantes auxquelles ils sont soumis depuis le début de la campagne de France, les aviateurs voient d'un très bon œil la perspective de voler sur cette excellente machine de chasse qu'est le *D.520*. Mais cette joie va être de courte durée. Le 8 juin, la 5<sup>e</sup> escadrille prend en compte ses trois premiers *D.520* aux usines Dewoitine de Toulouse. Deux jours plus tard, l'Italie déclare la guerre à la France, et la *Regia Aeronautica* lance une série de raids sur le Midi.

Le 13, averti qu'une formation de bombardiers *Fiat BR.20* se dirige sur Hyères, LE GLOAN l'intercepte en compagnie de deux équipiers. Fonçant sur un peloton de quatre bimoteurs, les aviateurs français ouvrent le feu. Mais l'ennemi largue ses bombes au-dessus de la mer et fait demi-tour. LE GLOAN attaque l'un des bombardiers par l'arrière et par-dessous : l'avion s'enflamme et s'écrase à Agay. Un seul parachute s'en détache, Ne s'arrêtant pas sur ce premier succès, LE GLOAN en descend un second, qui disparaît en mer au large du cap Camarat.

L'as français va cependant obtenir un de ses plus beaux succès de la campagne de France deux jours plus tard, le 15 juin. Prévenue de l'arrivée de plusieurs chasseurs ennemis qui se dirigent sur Le Luc, une patrouille composée du capitaine ASSOLANT, l'un des protagonistes du raid de l'Oiseau Canari en 1929, du capitaine JACOBI et de l'adjudant LE GLOAN, prend l'air. Absorbé par la perspective du combat qu'il va livrer contre les Italiens, LE GLOAN n'a même pas pris le temps de se munir d'un parachute. Peu après le décollage, JACOBI doit rejoindre le terrain, le mécanisme de changement de pas de son hélice étant en panne. LE GLOAN et ASSOLANT se retrouvent donc seuls face à une dizaine de chasseurs italiens au-dessus de la région de Saint-Tropez. Effectuant un virage serré, les deux *D.520*, qui profitent de leur avantage en vitesse pure, attaquent le groupe ennemi. ASSOLANT engage le combat avec le dernier appareil de gauche, qu'il parvient à abattre en quelques instants. Quant à LE GLOAN, il prend le dernier de droite et, l'approchant de très près, ouvre le feu pratiquement à bout portant. Le *CR.42* s'embrase à la première rafale et s'écrase aussitôt au sol. Sans perdre de temps, l'aviateur français vire légèrement et s'en prend à l'avion suivant, qui subit le même sort. Les Italiens se rendent alors compte qu'ils sont attaqués. Leur formation éclate en une gerbe de points sombres qui fuient vers les nuages. Poursuivi par LE GLOAN, l'un d'eux est atteint par une rafale juste avant d'entrer dans les nuages. Le *CR.42* fait une brutale embardée, redresse et tombe vers le sol.

Fort de ces victoires, LE GLOAN rend compte au commandant du groupe de la disparition des appareils ennemis et apprend qu'il doit rejoindre Le Luc de toute urgence : le terrain est attaqué par d'autres avions italiens. En approchant de son terrain, l'aviateur aperçoit un *Fiat* en train de faire une passe de mitraillage. Piquant sur l'adversaire, il tire au moment où celui-ci effectue sa ressource et l'abat d'une seule rafale, qui épuise ses derniers obus.

L'as se prépare à atterrir quand il voit un appareil de reconnaissance *BR-20* chargé de

photographier les résultats de l'attaque des chasseurs à 4 000 m d'altitude. Utilisant ses mitrailleuses, LE GLOAN l'abat tout près du terrain en deux rafales. Il se pose enfin, après s'être adjugé cinq avions en moins d'une demi-heure. Cet exploit sans précédent pousse un autre grand as, mais de la Première Guerre mondiale, celui-là, René FONCK, à venir le féliciter.

Nommé sous-lieutenant, LE GLOAN est cité quelque temps plus tard à l'ordre de l'Armée. Il allait obtenir bien d'autres victoires, mais, cette fois, au sein de l'armée de l'Air d'armistice et contre les Britanniques en Syrie. Au bout du chemin l'attendra la mort, stupide, lors d'un accident.

---

## SES CITATIONS

### **Citation à l'ordre de l'Armée du 24 juin 1940 :**

*Sous-officier de la plus haute valeur morale et professionnelle. Pilote de chasse d'une valeur exceptionnelle. A attaqué avec un seul équipier une formation de douze chasseurs ennemis. A abattu trois d'entre eux en moins d'une minute de combat. Rappelé au terrain par son commandant de groupe, a abattu un chasseur ennemi qui venait mitrailler le terrain. S'est lancé après cette quatrième victoire à la poursuite d'un avion de grande reconnaissance et l'a abattu en flammes. Ces cinq victoires, exploit peut-être sans précédent, ont été remportées en moins d'une demi-heure.*

### **Citation à l'ordre de l'aviation française :**

*Officier alliant les plus belles vertus militaires aux dons les plus exceptionnels de chasseur. Aussi heureux dans le combat que modeste après la victoire. S'est couvert de gloire dès le début de la guerre en abattant, seul, cinq avions ennemis en un seul vol. A remporté au total 21 victoires, dont 18 homologuées et 10 en combat singulier. Onze citations, dont dix à l'ordre de l'armée. Est tombé à son poste le 11 septembre 1943, à la date et à l'heure anniversaires de la mort de Guynemer. Leur souvenir restera indissolublement lié dans la légende des ailes françaises.*