

Au jour "J" d'"Overlord", le 06 juin 1944, le 248 est très engagé, chargé :

- d'empêcher les U-boats, ou tout autre navire ennemi d'attaquer la flotte alliée de débarquement,
- d'empêcher tout navire ennemi de sortir des ports de l'Atlantique ou de la Manche,
- d'assurer la protection des avions d'assaut.

En septembre 1944, le 248 est transféré en Ecosse, à Banff, au nord d'Aberdeen, afin de mener des opérations au-dessus de la Norvège. Max Guedj est alors commandant, avec le grade de "Wing-Commander" dans la R.A.F. qui correspond à celui de lieutenant-colonel dans les Forces aériennes françaises.

Depuis le 06 décembre 1944, il commande le squadron 143 qui, avec quatre autres squadrons, fait partie du *Mosquito-Wing de Banff*.

L'objectif essentiel du *Mosquito-Wing de Banff* est l'attaque des minéraliers allemands transportant du minerai, si indispensable à l'industrie de guerre allemande. Naturellement, ces minéraliers sont très fortement défendus par des unités navales ennemies et de nombreux navires-Flak. Des *Mosquito* attaquent à la roquette et causent des pertes très sensibles à l'ennemi. A la tête de son squadron 143, Max Guedj, le "Wing-Commander" Maurice, pour la R.A.F. prend part à toutes les opérations qui sont des plus dangereuses.

Le 15 janvier 1945, le "Wing-Commander" Max Guedj conduit une attaque du *Mosquito-Wing de Banff* dans le port norvégien de Leirvik, près de Narvik. Il s'agit de couler un énorme pétrolier, abrité dans le fjord, bien camouflé de zébrures blanches et noires... et protégé par des bâtiments de guerre ennemis. La Flak est infernale, formant de part et d'autre du fjord, un véritable mur de feu, pratiquement infranchissable. Cinq *Mosquito* sont abattus par des *FW-190*.

L'avion de Max Guedj est de ceux là.

Adieu Max Guedj... tu es de ceux qui ont sauvé l'honneur des Ailes françaises en une époque sinistrée vouée à Vichy...

Jean Demozay *alias Morlaix*

Jean Demozay est né à Nantes, le 21 mars 1915. Rien ne semble prédisposer Jean Demozay pour une carrière aéronautique, civile ou militaire. Il grandit au sein de sa famille à Beaugency, en Sologne. Après la fréquentation du collège à Nantes, son père l'envoie au "Saint John's College" de Southsea, près de Portsmouth. Là, le jeune Demozay acquiert à la perfection la langue anglaise.

En 1931, lorsqu'il revient en France, il trouve son père si malade, qu'un retour en Angleterre ne peut être envisagé. Son père meurt l'année suivante, et à dix-sept ans, Jean Demozay devient le soutien de la famille, et il installe à Paris.

Le 15 octobre 1936, il est appelé à effectuer son service militaire au

19^e Train des équipages, à Paris.

Au début de novembre, il est réformé pour des raisons de santé.

Le 15 septembre 1938, il est réformé définitif. Il exerce alors la profession de représentant de commerce d'une société nantaise de papiers et d'accessoires pour les machines à écrire.

Le 03 septembre 1939, la déclaration de la guerre à l'Allemagne, par la Grande-Bretagne d'abord, puis par la France ensuite, surprend Jean Demozay à La Baule où il prenait ses "congés payés". Dès lors, il n'a plus qu'un objectif : participer au combat, lui le réformé définitif. Il réussit à faire rouvrir son dossier et passe devant le conseil de réforme de la Seine, demandant son affectation dans l'armée de l'Air, car affirme-t-il, il a été breveté pilote civil, au Maroc, en 1935...

Cela lui est refusé, mais il retrouve sa place au sein de son ancienne unité, le 19^e Train des équipages, stationné près de Reims.

Le 09 septembre 1939, il se présente à son unité, faisant valoir ses connaissances en anglais. Le jour même, il est dirigé vers l'Advanced-Air-Striking Force "A.A.S.F." Force de frappe aérienne avancée.

Deux squadrons de *Hurricane* sont détachés auprès de l'A.A.S.F. par le commandement de la R.A.F, afin de protéger les bombardiers d'assaut de l'A.A.S.F., le squadron n°1 et le squadron n°73, qui forment la 67^e Wing.

Le squadron n°1 est basé à Vassincourt, tandis que le n°73 est basé à Rouvres. Jean est détaché au 1^{er} squadron.

Le Squadron-Leader du 1, Patrick "Bull" Halahan, qui apprécie les services de Jean Demozay, demande qu'il soit détaché définitivement à son squadron. Mais, ce n'est pas des plus facile ! En effet, Jean Demozay fait partie de l'armée de Terre.

Le 10 janvier 1940, Jean Demozay est muté à l'armée de l'Air, au Bataillon 117 à Paris. Après quelques péripéties inhérentes au déplacement du Grand quartier général (GQG) de l'armée de l'Air à Amboise, Jean rejoint enfin en février 1940, le squadron 1 à Vassincourt. C'est depuis ce moment que le surnom de "Moses", par consonnance sans doute avec son non Demozay, lui est attribué par l'ensemble du personnel navigant du 1. Très apprécié, bien qu'il ne soit que simple soldat, "Moses" est chaleureusement accueilli parmi les officiers du 1. Il va profiter de ces circonstances favorables pour observer le vol des pilotes et faire quelques tours sur le *Miles-Magister*, petit avion monoplane de liaison de l'unité. Le *Maggie*, c'est l'avion de base utilisé pour les premiers vols des débutants. "Moses" est alors tenté par le pilotage, après plusieurs vols à bord du *Maggie* comme passager, mais un passager sachant observer. Mais il ne dispose d'aucun brevet français de pilote, alors il bluffe pour la bonne cause... pour plus de facilité... Il affirme à ses amis anglais qu'il est titulaire d'un brevet de pilote civil, acquis cinq ans plus tôt... mensonge. Dès lors, il obtient facilement - ses amis anglais tiennent à lui faire plaisir - d'effectuer quelques vols d'entraînement, afin de "rafraîchir" ses connaissances de pilotage. Très rapidement, il est lâché et il pilote régulièrement

seul. C'est lui qui devient le pilote attitré du *Maggie*, à bord duquel il transporte tout à tour, en fonction des besoins, les pilotes du 1, pour aller chercher à Amiens, par exemple, les nouveaux *Hurricane*, qui doivent équiper le squadron.

Le 10 mai 1940, l'offensive allemande sur la France est lancée. Après quelques jours de résistance, les unités de la R.A.F, dont la 67^e Wing, se déplacent vers le Sud de la France.

Le 13 juin 1940, le squadron n°1 est à Angers-Avrille, où seize *Hurricane* flambant neuf attendent leur pilote. Ceux du 1, qui doivent rallier Nantes-Chateau-Bougon, doivent donc convoier les seize avions sur Nantes, mais il n'y a que dix pilotes de disponibles...

Jean Demozay propose au Squadron-Leader d'en convoier un. Le Squadron-Leader explique au jeune Français que le pilotage d'un *Hurricane* est un peu plus complexe que le pilotage d'un *Maggie*, mais "Moses" insiste.

En quelques minutes, l'officier britannique lui apprend les connaissances essentielles à disposer pour piloter cet avion. A vrai dire, "Moses" avait déjà acquis l'essentiel de ces "connaissances essentielles", de par ses "discussions de coups" avec ses amis pilotes, s'étant souvent mis dans l'habitacle pour écouter leurs leçons et leurs commentaires. Le tableau de bord lui était très familier, les nombres de tour, les températures, l'action sur le palonnier, de tout, il avait des notions générales hétéroclites, certes, mais que son esprit observateur savait mettre en ordre. Pour lui, il était convaincu de disposer des connaissances suffisantes. Les dix pilotes anglais décollent à bord de leurs nouvelles machines. Jean Demozay décolle en dernier. A Chateau-Bougon, il se pose sans problème. Par la suite, il retourne à Angers, et, à la fin de la journée du 14 juin, il a ramené les cinq *Hurricane* restants et le *Maggie*...

Mais, les événements se précipitent... la chute de Paris... l'avance foudroyante des *Panzer*... une armée française en pleine débâcle... Jean Demozay a compris, s'il veut continuer la lutte, c'est avec les Anglais en Angleterre qu'il faut le faire. Si son squadron 1 doit rejoindre l'Angleterre, il rejoindra son squadron 1 en Angleterre. C'est aussi simple que cela.

Sur le terrain de Chateau-Bougon, les 1 et 73 squadrons et un flight du 242 renforcent le dispositif couvrant la retraite des unités britanniques vers l'Angleterre. Lorsque le squadron 1, à son tour, retraite vers l'Angleterre, "Moses" demande à le suivre, mais cela lui est refusé, puisqu'il est militaire français et qu'il ne fait donc pas partie de l'unité auprès de laquelle il est seulement détaché. Les Anglais ne conçoivent pas de "débaucher" un soldat français à leur profit. Jean comprend bien cela, mais il sait aussi qu'être soldat français en cette débâcle qui va très mal se terminer pour la France, cela ne représente plus aucun intérêt. Les Anglais ne peuvent pas le prendre avec eux... qu'à cela ne tienne ! il partira seul, en empruntant l'un des nombreux avions qui se trouvent sur le terrain de Nantes. Son choix se pose sur un avion de transport, un *Bristol-Bombay* arrivé là quelques jours plus tôt, mais qui est indisponible car, il a cassé sa roulette de queue à

l'atterrissage et l'une de ses deux dérives verticales. "Moses" n'hésite pas. Sur le terrain, une quinzaine de mécaniciens britanniques, livrés à eux-mêmes, attendent un hypothétique repli. Avec leur concours, l'avion est remis en état de vol. Les réservoirs sont pleins. Le départ peut être envisagé... Mais quel audacieux défi !

Le dimanche 16 juin 1940, l'avion est fin prêt. Le pilote ?

Puisqu'il ne s'en présente pas, c'est décidé, Jean Demozay fera l'affaire. D'un pilote britannique qui rejoint la Grande-Bretagne, il reçoit les rudiments sommaires sur la mise en route des deux moteurs, sur le vol en croisière et sur les attentions à respecter à l'atterrissage. "Moses" sait écouter, sait enregistrer, et là encore, il se sent relativement sûr de lui.

Le 17 juin 1940, à 11 h 45, un mécanicien l'aide à faire démarrer les deux moteurs, et l'avion s'élance, avec à son bord, les seize mécaniciens anglais. Il se pose à Sutton-Bridge, en Angleterre, après quelque deux heures de vol. En ce jour du 17 juin 1940, Jean Demozay est l'un des quelques rares pilotes français à s'être posé sur le sol britannique pour continuer le combat auprès des Anglais, lui, qui ne possède aucun titre de pilote, civil ou militaire.

À Sutton-Bridge, il rencontre un ancien du squadron n°1, Billy Drake, l'un des as du squadron. Billy lui donne de l'argent et lui dit où il pourra retrouver le Squadron-Leader Bull Halahan, devenu entre-temps Wing-commander et commandant maintenant le n°5 O.T.U. à Aston-Down.

Le 20 juin 1940, Jean Demozay se précipite vers celui qui lui a montré tant de bienveillante amitié à Vassincourt et, en toute dérogation aux règles, à Aston-Down, il lui est permis de s'entraîner sur *Harvard*.

Ce même jour, le 20 juin, il prend connaissance de l'appel du général de Gaulle lancé le 18 juin.

Le 24 juin 1940, il se rend à Londres, s'engage dans les F.A.F.L et retourne à son "O.T.U" où jusqu'au 28 juin, il continue son entraînement. En raison de son appartenance aux F.A.F.L, selon la règle, il doit se rendre à Saint-Athan, près de Cardiff, où sont rassemblés tous les aviateurs de la France libre.

Le 29 juin 1940, il quitte donc Aston-Down pour Saint-Ahan, où tout de suite, se pose un gros problème pour lui !... Il n'est pas officier, il n'est pas pilote... il est versé au N.C.O (Non Commissioned Officer).

Au contact de ses camarades français de Saint-Athan, Jean n'est pas à l'aise. Tous sont brevetés pilotes militaires ou sont encore élèves-pilotes de l'armée de l'Air, tandis que lui, pour être accepté auprès d'eux est contraint de s'enfermer dans son premier mensonge : il est pilote-civil, breveté au Maroc, en 1935...

De ce premier mensonge, il est maintenant prisonnier, mais c'est ce pieux mensonge qui lui a permis d'accéder à ses premiers vols...

Cependant, grâce à sa parfaite connaissance de l'anglais et, grâce aussi à la publicité faite à ses récents exploits par la presse anglaise, il obtient d'être affecté directement en O.T.U.

Le 05 août 1940, il est régulièrement muté au n°5 O.T.U à Aston-Down.

Le 09 septembre 1940, Jean Demozay obtient ses "ailes", c'est-à-dire le brevet de pilote de la R.A.F. Ce même jour, il est nommé aspirant.

Le 16 octobre 1940, Jean Demozay rejoint le squadron n°1, à Wittering. Jusqu'au 31 octobre 1940, il va participer à quelques missions, dans le cadre de la Bataille d'Angleterre. A ce titre, il fait partie des treize Français des F.A.F.L qui ont pu participer à cette gigantesque bataille.

Le 1^{er} novembre 1940, il est promu sous-lieutenant.

Le 08 novembre 1940, en début d'après-midi, il décolle pour effectuer un vol d'entraînement, consistant en exercices de voltiges. Au-dessus de Sutton-Bridge, il aperçoit un avion qui vient de la mer. Il va à sa rencontre pour l'identifier. Il s'agit d'un bombardier allemand, un *JU.88*, qui à la vue du *Hurricane*, fait demi-tour, le mitrailleur arrière, tirant sur l'avion de Jean Demozay. Celui-ci se rapproche et le tire. Du moteur droit du *JU.88* s'échappe une épaisse fumée noire, tandis que son hélice s'immobilise. Le bombardier ennemi se réfugie dans les nuages. L'avion sera compté "endommagé" pour le sous-lieutenant Demozay. Première victoire d'une longue série !... car ce bombardier allemand a été confirmé "détruit" par les autorités de la R.A.F.

Le 17 décembre 1940, Jean effectue sa première mission au sein du squadron 615, où il retrouve trois autres Français : Jacques Bouquillard, René Mouchotte et Henri Lafont.

Au cours des mois de janvier et février 1941, le 1 tourne sur les terrains de Kenley, Northolt et Hawkinge, dans la région de Londres.

Au mois de mars, le nombre des missions s'intensifie. Les squadrons sont chargés de protéger les formations de bombardiers qui opèrent au-dessus de la France.

Le 20 mars 1941, Jean Demozay devient "Flying-Officer".

Le 24 mars 1941, au cours d'une mission de protection d'un convoi maritime au sud d'Hasting, il abat un *Me-109*.

Les vols nocturnes de chasse deviennent de plus en plus fréquents dans les jours qui précèdent ou suivent la pleine lune.

Dans la nuit du 10 au 11 mai 1941, Jean Demozay abat un *Heinkel 111*.

Le 25 mai 1941, à 16 h 30, il abat un *Me-109*.

Le 29 mai 1941, "Moses" prend officiellement le commandement du "B" flight du n°1 squadron.

Le 18 juin 1941, Jean Demozay est muté au 242 squadron, où se trouvent déjà quelques Français : François de Labouchère, Philippe de Scitivaux, Bernard Dupérier et Emile Fayolle. Cette mutation répond au désir du général de Gaulle de regrouper les pilotes français au sein de certaines unités britanniques.

Le 22 juin 1940, au cours du retour d'une mission de protection de bombardiers, il abat un *Me-109* et engage le combat avec un autre, sans résultat.

Le 23 juin 1941, il abat encore un *Me-109*, pendant que de Labouchère en abat également un.

Le 29 juin 1941, Jean Demozay arrive à Hawkinge, où est basé le 91, le nouveau squadron où il est muté après qu'une violente altercation se soit produite entre Withney-Straight, le Squadron-Leader du 242, et Jean Demozay, portant sur la manière de diriger du Squadron-Leader.

Au 91, tous les pilotes disposent de *Spitfire V*.

Le 30 juin 1941, Jean prend officiellement en charge le "A" flight.

Ce même jour, un décret de la France libre le nomme "Compagnon de la Libération".

Jean Demozay se plaît et s'intègre très vite dans sa nouvelle unité qui s'est construite, à juste titre, une réputation d'unité d'élite.

Le 10 juillet 1941, "Moses" détruit probablement au sol un *Henschel-HS-126* et en endommage un autre sur la base du Portel, près de Boulogne.

Le 16 juillet 1941, il abat un *Me-109*, à 10 miles à l'est de Douvres.

Le 17 juillet 1941, à coups de canon, il coule un mouilleur de mines au large de Calais.

Il est de toutes les missions.

Le 22 juillet 1941, il endommage encore un mouilleur de mines au large de Boulogne.

Le 25 juillet 1941, "Moses" attaque encore un mouilleur de mines et l'endommage, au large de Dieppe.

Le 26 juillet 1941, il abat un *Me-109*. Tout de suite après avoir refait le plein en carburant et en munitions, il repart et incendie un *Flak-Ship*.

Le 27 juillet 1941, il endommage un mouilleur de mines.

Le 28 juillet 1941, il attaque encore un *Flak-Ship* et l'incendie.

Le 29 juillet 1941, il canonne un chalutier.

Le 31 juillet 1941, il abat deux *Me-109* et en endommage un troisième, dans le ciel de Dunkerque. L'exploit, qui a été vécu en direct à la salle de contrôle de l'Ops, se propage dans les unités de la R.A.F. La nouvelle arrive au 242 au sein duquel opèrent toujours Bernard Dupérier, de Scitivaux, de Labouchère et Fayolle. Pourquoi faut-il que Bernard Dupérier écrive dans son carnet :

*" Demozay a encore abattu deux avions et endommagé un troisième.
Cette fois, de Scitivaux, de Labouchère et Fayolle n'y croient plus !"*

Seule, la jalousie, la rancœur peuvent guider le fiel de Dupérier. En fait, Dupérier, très imbu de la personnalité qu'il s'est construite, de son rang, de ses qualités qui sont réelles, n'arrive pas à accepter que ce jeune intrus dans les Ailes françaises, s'illustre à ce point en face de "vrais" aviateurs, comme lui, de formation classique, qui ont un passé, qui font partie de l'élite de l'Aviation, comme lui, Bernard Dupérier. Déjà, pour lui, c'est difficile de supporter les promotions de simples petits sergents qui ont rallié en 1940 et qui portent, comme Mouchotte, de Labouchère et quelques autres encore, des galons d'officiers, les mêmes que les siens à lui, Bernard Dupérier. Mais

le cas de Jean Demozay l'exaspère jusqu'à l'obsession, et méchamment, il tente de rallier à lui dans sa rancœur hargneuse, les trois autres Français qui sont à ses côtés au 242.

Heureusement, Jean Demozay ignore les acerbes réflexions de Bernard Dupérier. Simplement, il continue son combat, multipliant chaque jour les missions.

Le 1^{er} août 1941, il incendie un mouilleur de mines.

Le 04 août 1941, près du cap Blanc-Nez, il s'attaque à une batterie côtière.

Avec ses huitième et neuvième victoires du 31 juillet, il est en tête du palmarès au nombre des victoires chez les pilotes F.A.F.L.

Il devance ainsi le chaleureux lieutenant James Denis, avec ses six victoires obtenues en Libye.

Le 05 août 1941, il est promu capitaine. Dupérier va s'étouffer d'indignation !

Le 09 août 1941, il retourne attaquer la batterie qu'il a déjà attaquée le 04 août précédent, et la réduit au silence. Dans l'après-midi du même jour, au cours d'une mission de reconnaissance, il abat un *Me-109*. Bernard Dupérier, qui apprend que Jean Demozay a obtenu une dixième victoire écrit sur son carnet :

" Demozay a encore abattu un Me-109 et toujours de la même façon.

Après un "sweep", il est allé faire un tour seul sur le channel et a rencontré deux Fritz, en a descendu un, n'a pas été touché et il est rentré ! ça commence à devenir un peu trop fort ! "

"Moses" qui ignore les tourments de Bernard Dupérier, continue à accomplir ses missions...

Le 14 août 1941, il incendie un chalutier armé, au large de Dunkerque. L'après-midi, il détruit au sol, un *Me-109* sur un aérodrome du Nord de la France, au nord de Dunkerque.

Le 22 août 1941, il incendie une petite embarcation devant Calais.

Le 23 août 1941, il récidive dans ses attaques contre une batterie côtière au cap Blanc-Nez.

Le 26 août 1941, il détruit à nouveau une petite embarcation au large de Calais. Quatre missions par jour, c'est là sa dose normale, parfois il en effectue cinq ou six.

Le 29 août 1941, de retour d'une mission de reconnaissance maritime sur Ostende, le contrôle l'avise de la présence de deux avions ennemis au-dessus du cap Gris-Nez. En montant au-dessus des nuages, il découvre, en effet, treize *Me-109* se présentant en deux formations, l'une de six et l'autre de cinq. Devant et en-dessous, deux autres mènent la formation ennemie. "Moses" s'attaque au dernier appareil du groupe de six et le descend. Il s'attaque ensuite au suivant et le tire, mais il ne peut le considérer que comme "endommagé", car il est bon de dégager en face de la force ennemie, de rompre le combat et de rentrer. Là encore, comme pour les autres, l'exploit a été suivi en direct à la salle d'O.P.S et les victoires homologuées

se propagent dans les unités de la R.A.F. en particulier au 242. Bernard Dupérier, fou de rage, écrit encore dans son carnet :

" Et dire que l'état-major ne jure que par lui et qu'il est question maintenant de lui donner le commandement de l'escadrille française ".
(C'est-à-dire le futur squadron 340 "Ile-de-France").

Le 30 août 1941, c'est encore une petite embarcation qui est détruite par le feu des canons du *Spit* de "Moses". Ces petites embarcations, les Anglais de l' *Intelligence* pensent qu'elles renferment des Radars.

Le 09 septembre 1941, après cinq jours de permission, il reprend le rythme des opérations. Ce jour-là, il détruit probablement un *Flak-Ship*, au large d'Ostende.

Le 12 septembre 1941, à l'ouest de Boulogne, le contrôle le dirige vers quatre appareils ennemis. Il découvre, en effet, quatre *Me-109* qui volent par paires, côte à côte. Il descend l'un d'eux qui explose en flammes et s'attaque à un second, qui touché, pique vers la mer, enveloppé d'une grosse fumée noire.

Le 16 septembre 1941, Jean Demozay exécute cinq missions dans la journée. Au cours de la première, alors qu'il effectue une reconnaissance météorologique dans la région d'Ostende, il remarque un *JU-88* sur la base de Mardyck. L'avion est détruit au sol.

Au cours de la deuxième mission, il détruit une batterie côtière.

Pour sa troisième mission, vers 11 h 20, il abat un *Me-109*.

Pour sa quatrième mission, il coule un mouilleur de mines.

Bernard Dupérier ne peut plus se contenir, il écrit :

" Ce matin, avec de Scitivaux, nous avons été voir le général Valin et lui avons dit tout ce que nous pensions de Demozay ".

A l'insu de Jean Demozay, le général Valin fait procéder à une enquête. Il en parle en très haut lieu avec l'Air-Marshall Leig Trafford-Mallory, lequel, indigné, n'apprécie pas du tout que l'on puisse émettre des doutes sur les victoires de l'un de ses meilleurs pilotes ! Néanmoins, le chef du célèbre 11^e Group, apporte toutes les preuves irréfutables des victoires de son pilote et exprime au général Valin tout le bien qu'il pense de Demozay.

Jean Demozay, qui bien sûr, ignore tout de ces vilaines et pitoyables démarches, continue ses missions au sein du 91. Il n'apprendra tout cela que bien plus tard et traitera l'affaire par le mépris. Mais Bernard Dupérier, toute sa vie, le poursuivra de sa hargne.

Le 09 octobre 1941, sur l'aérodrome de Calais-Offekerque, il abat un *Me-109* qui était en train de décoller.

Le 16 octobre 1941, sur la base d'Hawkinge, l'Air-Marshall Mallory, le décore de la D.F.C (Distinguished Flying Cross) en lui exprimant toute la gratitude du peuple anglais et en lui signifiant toute l'amitié qu'il lui porte. Bernard Dupérier va-t-il encore s'étouffer ? Jean Demozay est le second pilote des F.A.F.L. à se voir décerner cette haute distinction britannique, après le lieutenant James Denis, commandant le groupe "Alsace"

en Libye, décoré de la D.F.C le 04 septembre 1941.

Le 12 novembre 1941, lors d'une mission de reconnaissance, Jean Demozay est dirigé par le contrôle sur le cap Gris-Nez, à la rencontre de deux *Me-109*. Il abat l'un d'eux.

Le 22 novembre 1941, il endommage quatre *Me-109* sur l'aérodrome de Calais-Marck.

Le 25 novembre 1941, sur le même aérodrome, il récidive en détruisant un *Me-109* et en endommageant deux autres.

Le 26 novembre 1941, il incendie deux *Flak-Ship*.

Au 31 décembre 1941, dix-sept victoires sûres, quatre "probables" et sept endommagées, lui sont officiellement attribuées par la R.A.F.

Le 02 janvier 1942, décollant d'Hawkinge, Jean Demozay abat un *Me-109* au-dessus de Boulogne. C'est la première victoire de la R.A.F. pour l'année 1942.

Le 1^{er} février 1942, il termine son premier tour d'opérations.

A la demande de l'Air-Marshall Mallory, il est porté à l'état-major du 11^e Group, où il peut exposer ses vues sur les tactiques du combat aérien, insistant en particulier sur les attaques au sol, préconisant à cet effet, l'utilisation intensive du chasseur-bombardier, protégé par la chasse pure.

Il est alors promu au grade de commandant par les F.A.F.L et Squadron-Leader tactic par les Anglais.

Il restera cinq mois à l'état-major du 11^e Group, au cours desquels sa conception des tactiques de combat sera prise en considération par le haut-commandement de la R.A.F et appliquée par exemple, lors de l'opération sur Dieppe, l'opération "Jubilée", du 19 août 1942.

Le 25 juin 1942, il prend le commandement de la base de Hawkinge. Pour son deuxième tour d'opérations qui s'annonce, Jean Demozay, quelque peu écœuré par l'attitude de Dupérier et de ceux qui ont pu le suivre, demande à commander une unité anglaise.

Depuis le départ du 91, en fin de son premier tour d'opérations, le 1^{er} février 1942, trois nouveaux Français venant du 615, ont été affectés au squadron : Jean Maridor, Jean Lambert et Henry de Molènes.

A la mi-juillet 1942, Jean Demozay prend officieusement le commandement du 91.

Le 29 juillet 1942, il devient officiellement le Squadron-Leader du 91.

Le 27 août 1942, le 91 perd de Molènes.

Pendant tout le mois de septembre, les missions se succèdent, très nombreuses.

Le 23 septembre 1942, "Moses" abat son premier *FW190*. C'est sa dix-neuvième victoire.

Le 31 octobre 1942, à 17 00 h, la ville de Canterbury subit l'attaque de soixante-huit chasseurs-bombardiers *FW190*, accompagnés de soixante-deux chasseurs libres.

A 17 h 05, "Moses" décolle avec neuf autres chasseurs du 91, dont Jean Maridor et Paul Coudray. Au cours de l'engagement qui s'ensuit, le 91 abat cinq *FW190*, en endommage quatre. Pour sa part, Jean Demozay en a abattu

deux et endommagé un, tandis que Jean Maridor en a abattu un et endommagé un autre. Paul Coudray en a endommagé un. Au cours de cette grosse bagarre, le 91 n'a perdu qu'un appareil.

Le 02 décembre 1942, le Squadron-Leader Jean Demozay est décoré de la D.S.O (Distinguished-Service-Order).

Au début de l'année 1943, Jean Demozay est nommé Wing-Commander et le Marshall de l'Air Mallory le retient auprès de lui comme officier de liaison personnel à l'état-major du 11th Group.

Le 08 janvier 1943, il devient le chef de tactique à Douvres, ayant en charge huit Wing.

Le 28 janvier 1943, le général de Gaulle le met à la disposition des F.A.F.L, au 3^e bureau opérations, à Londres.

Entre-temps, le 08 novembre 1942, a eu lieu le débarquement allié en Afrique du Nord. Le général de Gaulle est à Londres et en rien n'en a-t-il été avisé, ni dans son projet, ni dans son exécution. Le président Roosevelt a opposé son veto formel à sa mise au courant sur l'opération "Torch", le général de Gaulle passant pour un dictateur aux yeux du président des U.S.A.

Pour les Américains, c'est le général Giraud qui est "leur homme". Avec sa collaboration, ils pensent qu'ils pourront assurer la main-mise sur l'Afrique du Nord et ainsi repousser toute coopération avec les Français Libres si pointilleux sur la notion de patriotisme.

Conscient de cet état de fait, le général de Gaulle fait en sorte de resserrer encore ses liens avec la Résistance intérieure française. Pour lui, c'est un atout majeur, face à la mauvaise foi et aux visées pernicieuses de l'Amérique. Il presse Jean Moulin d'aboutir à la réunification de tous les mouvements de la Résistance métropolitaine. Le général Delestraint est désigné comme commandant de la future Armée secrète (A.S) et des Forces françaises de l'intérieur (F.F.I), sous l'égide du général de Gaulle. Cette mise en place constituera, pour le général de Gaulle un moyen essentiel pour contrer les calculs américains et les dépendances inadmissibles du général Giraud à leurs causes.

Néanmoins, le but immédiat du général de Gaulle est d'assurer les relations avec les autorités françaises d'Afrique du Nord. Il décide d'envoyer une mission à Alger.

Le 11 novembre 1942, quelques jours, donc, après le débarquement allié au Maroc et en Algérie, à l'"Albert-Hall", à Londres, il appelle à l'unité des Forces françaises et souligne que :

" C'est la France combattante ", et rien d'autre, qui guide et encadre la Résistance métropolitaine, grand mouvement national" ... et il insiste :

" Nous offrons, depuis le premier jour, la lutte et la lumière et c'est pourquoi la Nation plébiscite la "France combattante" tous les jours. Aussi, prétendons-nous rassembler tout notre peuple et tous nos territoires ".

La prise de position, vis-à-vis des Alliés et des hommes mis en place à Alger, ne peut être plus nette.

Dès le 25 décembre 1942, le général de Gaulle propose au général Giraud de le rencontrer en Algérie, au Tchad, ou ailleurs, "en territoire français libre", "dans le but d'étudier les moyens qui permettraient de grouper, sous un pouvoir central provisoire, toutes les Forces françaises à l'intérieur et à l'extérieur du pays, pour la libération et le salut de la France". Le moins qu'on puisse dire, c'est que, semble-t-il, le général Giraud n'est pas chaud pour accéder à cette proposition. Malgré sa superbe affichée et son titre somptueux de commandant en chef des armées d'Afrique du Nord, dont il vient d'être gratifié, il craint l'immense personnalité du général de Gaulle et son ascendant sur la population. Au télégramme du 25 décembre de De Gaulle, il répond donc d'une façon dilatoire, tout en exprimant son accord quant à l'union des Français.

Le 1^{er} janvier 1943, de Gaulle récidive. De nouveau, il envoie un câble à Giraud, insistant sur la *"nécessité et l'urgence de la réunion de tout l'Empire et de toutes les Forces françaises disponibles, en liaison avec la Résistance en France..."* et il ajoute : *"Seul, un pouvoir central français provisoire peut mettre fin aux difficultés actuelles en Afrique du Nord et en Afrique occidentale française"*.

Et il renouvelle sa proposition de rencontre.

Le 06 janvier 1943, arrive à Londres la réponse du général Giraud qui donne son accord pour une rencontre "vers la fin du mois"...

Le 22 janvier 1943, de Gaulle, répondant à l'invitation du président Roosevelt et du Premier ministre de Sa Majesté W. Churchill, se rend à Anfa, près de Casablanca, accompagné du général Catroux.

L'organisation d'un pouvoir provisoire est suggérée par les chefs alliés, lequel pouvoir provisoire consacrerait, en fait, tous les pouvoirs entre les mains du général Giraud. Sur un fond de désaccord manifeste, les deux protagonistes acceptent le projet d'établir entre-eux une liaison réciproque. Ainsi Giraud accepte l'envoi en Afrique du Nord d'une mission de la "France-combattante", tandis qu'il enverra une mission de ses représentants à Londres. Pour la "France-combattante", le général Catroux prendra la tête de la mission prévue. Pour l'Afrique du Nord, c'est le général d'Aviation Bouscat qui dirigera la mission qui opérera à Londres.

Dans le courant de février 1943, le général Catroux installe les services de sa mission, qui se compose d'une forte délégation.

Il s'installe lui-même, avec son cabinet, à la villa Granger, et avec son adjoint, le colonel Pechkoff. Il a organisé sa mission en trois délégations représentatives des "Forces françaises combattantes" :

- Terrestres,
- Aériennes,
- Navales.

A Londres, le général Valin avait soutenu la candidature du commandant Bernard Dupérier pour prendre la tête de la délégation Air, mais le général de Gaulle désigna le commandant Demozay qui, pour des raisons de sécurité pour sa famille restée en France, avait pris le nom de Morlaix.

"Lui qui ne connaît personne" persifla Dupérier. Mais de Gaulle, en désignant le commandant Morlaix, savait qu'il avait fait le bon choix. Il connaît bien l'homme, sa modestie cachant un caractère de chef exemplaire, un entraîneur d'hommes exceptionnel. Par ailleurs, il est l'as des F.A.F.L, avec 21 victoires homologuées ; il est le premier Français à commander un squadron britannique et il a terminé son deuxième tour d'opérations avec le titre de Wing-Commander, et il dispose des plus hautes distinctions britanniques et françaises. Et puis, effectivement, le commandant Morlaix ne connaît personne parmi les officiers supérieurs d'Alger, et cela n'est pas un mal en soi, car de Gaulle sait très bien à quoi s'en tenir avec les tenants de l'armée de l'Air à Alger. Après les graves événements de Syrie en 1941, auxquels les F.A.F.L n'avaient pas voulu participer pour ne pas avoir à combattre, éventuellement, d'anciens camarades d'escadrilles, les faits étaient apparus crûment. Les aviateurs de l'armée de Vichy n'avaient pas hésité, eux, à combattre et à abattre des pilotes britanniques. A la fin de la sinistre intervention armée, ils avaient refusé de rejoindre la France libre, et Vichy les avait choyés en les affectant précisément en Afrique du Nord plutôt qu'en France, leur accordant toutes sortes d'avantages matériels importants, des augmentations de solde et un avancement des plus rapide. Alors oui, Morlaix ne connaît personne, mais il se présente vierge de tout passé douteux, héros exemplaire et désintéressé.

Sa section "Air" se compose de quatre éléments, avec lui :

- L'adjudant Cocu, un administratif assez âgé,
- Mademoiselle Irène Blache, secrétaire, des Volontaires féminines de l'Air, engagée dès 1940, dès la création des Volontaires féminines de la France libre,
- Raymond Forgeat, jeune élève-pilote qui, en raison des mauvais traitements subis dans les nombreuses prisons espagnoles qu'il a fréquentées et, en finale au camp de concentration de Miranda de Ebro, n'a pu être reconnu apte à la visite médicale de la R.A.F et a même été jugé inapte à tout service militaire actif... Cruelle déception ! Mais, comme il était en tête de sa promotion aux cours théoriques dispensés à Camberley, le commandant Charles l'a chaleureusement recommandé auprès du commandant Morlaix, qui bien sûr, l'a tout de suite accepté.

L'équipe ainsi constituée est solide, enthousiaste et ne doute pas un seul instant que les militaires d'Afrique du Nord vont, d'un seul élan, se rallier à la croix de Lorraine !

Auprès des membres de l'armée de l'Air d'Afrique du Nord, le commandant Morlaix est particulièrement chargé de promouvoir l'idée de l'unification des deux armées de l'Air. Cela paraît d'une évidente simplicité, pour la section "Air" de la mission Catroux... " Venez vite rejoindre vos camarades qui combattent depuis juin 1940 et qui vous attendent, vous tendent les bras".

A cet effet Morlaix fait des conférences à Alger et sur les bases, pour expliquer l'importance de cette unification, le formidable idéal qu'elle repré-

sente pour le pays sous le joug de l'occupation. A titre documentaire, il expose la technique des combats aériens des aviations britanniques, des chasseurs en particulier, insistant sur l'aspect du respect de la discipline des vols en formation de combat et sur les tactiques de la chasse de la R.A.F. Il décrit la Bataille d'Angleterre, au cours de laquelle de grosses formations de bombardiers et de chasseurs allemands se sont heurtées aux squadrons de la chasse britannique qui, après des sacrifices héroïques, les ont repoussés.

Forgeat l'aide beaucoup dans la préparation de ses exposés et Irène Blache tape, tape des pages, que tous deux ensuite, ronéotypent afin d'en laisser des exemplaires à la disposition des auditeurs.

Morlaix, qui dispose d'une prestance certaine, satisfait ses auditeurs, lesquels pour la plupart, sont des pilotes. Néanmoins l'accueil est compassé, sinon froid et distant, semblant obéir à une directive. Le contact, manifestement, ne s'établit pas...

Le général Catroux, dont la réputation de fin diplomate n'est plus à faire, a commencé ses négociations avec le général Giraud, en vue de l'unification des deux armées. Pour le général Giraud, les choses sont claires :

- Nommé général en chef, à la tête d'une armée de 300 000 hommes, il accepte l'idée d'incorporer les "Forces françaises combattantes" au sein de son armée. *"De Gaulle ? je le mettrai à ma botte, et il suivra"*. Ainsi l'unité nationale sera-t-elle rétablie, les "dissidents" rentrant dans le rang...

- Par ailleurs, pour lui la légalité, c'est Vichy. Il faut donc traiter le Maréchal avec le plus grand respect, avec les plus grandes précautions.

En revanche, dans l'entourage du général de Gaulle, à Londres, la majorité est convaincue que les dirigeants d'Alger ne sont que des vichystes avec lesquels il ne faut pas transiger. Pour eux, le seul rôle de la mission Catroux est de miner les bases de ce pouvoir impudique, mis en place par les Américains pour les mieux servir, il est d'assurer le plus rapidement possible l'éviction de son chef si contestable.

Il est peu de dire que, de part et d'autre, l'incompréhension est grande...

Les négociations entre Catroux et Giraud ont donc commencé dans des conditions difficiles, mais revêtent cependant un caractère courtois, plein d'attentions. C'est que les deux généraux sont très proches dans les conceptions des honneurs qui leur sont dus, attentifs et gourmands de mondantés, parfaitement à l'aise dans un salon. Par ailleurs, ils sont du même grade et ont suivi les mêmes écoles de guerre. En un mot, ils sont de la même caste, qui se juge supérieure. Pour le général Catroux, précieux, avec un penchant naturel aux concessions, seule une négociation patiente permettra d'atteindre le but que s'est fixé le chef de la France-combattante, venir à Alger partager les affaires avec Giraud, dans un premier temps... Pour Giraud, la négociation est des plus simple, que de Gaulle vienne ici se mettre aux ordres du commandant en chef.

Le 15 mars 1943, après bien des tergiversations, le général Giraud accepte d'inviter le général de Gaulle à se rendre en Afrique du Nord

pour discuter avec lui de la réunification des deux armées. Dès lors, le départ de De Gaulle est prévu pour le 05 ou 06 avril 1943. Mais, pour Biskra ou Marrakech, expose Giraud... Catroux tergiverse :

" Il faut composer d'abord et procéder par voies de compromis... "

De Gaulle, exécuté, cable à Catroux :

" Je désire formellement venir à Alger, dans les meilleurs délais ! "

Mais Catroux, estimant que les négociations n'ont pas suffisamment préparé le terrain, il n'est pas favorable à une arrivée proche du chef de la France-combattante. Il fait intervenir les autorités anglaises et américaines auprès du commandant en chef des troupes alliées en Afrique du Nord, le général Eisenhower.

Le dimanche 04 avril 1943, le général Eisenhower fait parvenir une note au général de Gaulle, par laquelle il l'assure qu'il ne veut pas porter obstacle au déplacement du général à Alger, mais *" qu'il lui serait très reconnaissant de retarder son départ jusqu'à ce qu'il ait le sentiment que la base d'un accord a été posé d'une façon suffisamment ferme pour assurer sa réalisation rapide.*

C'est qu'en raison de la bataille de Tunisie, qui touche à sa fin, mais qui approche donc d'une phase cruciale, il serait très fâcheux que se produisit en même temps une crise politique prolongée ".

Le général Eisenhower assure que, dans cette affaire, il fait confiance au jugement politique et à la bonne foi du général de Gaulle. Il ne souhaite certainement pas embarrasser le général de Gaulle et il est sûr que, de son côté, ce dernier ne souhaite pas l'embarrasser.

Ainsi, le général Catroux empêche-t-il le général de Gaulle de se rendre à Alger. La réaction du général de Gaulle, qui ignore que la manœuvre d'éviction émane de son chef de Mission, est vive. Mais il est bien obligé de prendre en considération les vues du général Eisenhower, qui sont tout à fait admissibles.

Le 09 avril 1943, convoqué par le général de Gaulle, le général Catroux se rend à Londres.

En Algérie, au milieu du mois d'avril, les mouvements favorables au général de Gaulle comptent de plus en plus d'adhérents. Seuls les gens bien en place sous le régime de Vichy, puis maintenant avec le pouvoir du général Giraud, restent fermement partisans de l'organisation mise en place par les Américains. Les comités gaullistes d'Alger s'emploient avec succès à retourner l'opinion publique en faveur de De Gaulle. Partout, à la place des portraits de Pétain, apparaissent les croix de Lorraine.

Dès le mois de mars, sentant confusément les tergiversations et les atermoiements du général Catroux, Forgeat a pris contact avec des étudiants de la faculté de droit, adhérents du mouvement *Combat*, et de leur professeur, René Capitant. Il se joint à eux et participe à leurs menées, rédigeant des tracts, des libellés, frappés par Irène et ronéotypés ensuite, qu'il confie à *Combat* pour leur diffusion. C'est progressivement qu'il en est

arrivé à cette prise de position active, incompatible, il le sait bien, avec son rôle au sein de la Mission Catroux, mais les hésitations, les louvoiements, le goût immodéré du compromis qu'il commence à déceler dans l'attitude du général Catroux le poussent à agir dans un sens plus radical et qu'il croit seule valable en l'occurrence, face à des gens bornés et de mauvaise foi. Le général Catroux n'a qu'un mot à la bouche : négocier. Mais négocier quoi, pour arriver à quoi ?... à mettre la France-combattante et ses valeureux volontaires, à la botte de ces messieurs oublieux de leurs manquements ?... C'est ce que semble accepter Catroux, avec des nuances, certes, avec des aménagements qu'il conviendra de négocier. Pour Forgeat et ses nouveaux amis, c'est là une concession inadmissible, incompréhensible, presque une trahison... Au cours d'entretiens fréquents qu'il a avec Morlaix, avec le capitaine de frégate Jean Querville, chef de la section "Navale" de la Mission, avec Pelabon, du B.C.R.A, Forgeat a pu constater que les griefs qu'il manifeste envers Catroux sont largement partagés. Aussi, sans en parler à Morlaix, afin de ne pas le compromettre, s'engage-t-il de plus en plus dans l'action "subversive" dirigée contre le pouvoir établi à Alger. Il est bien conscient maintenant qu'il convient de miner ce régime de fantoches, mais régime puissant cependant, car Giraud, s'il n'est rien qu'un homme de paille, Giraud c'est 300 000 hommes qui progressivement vont être armés par les Américains ; Giraud n'est rien, mais de par les Américains, c'est une force. Il faut donc le discréditer, l'affaiblir par des pressions de plus en plus fortes, et le contraindre à faire venir de Gaulle à Alger. Une fois sur place, la victoire de De Gaulle est inéluctable... Mais en attendant, il faut agir, car Giraud ne cédera que s'il est obligé de le faire. Dès lors, c'est de toutes parts que les initiatives fusent. L'Université d'Alger est devenue le centre des activités menées en faveur de la venue du général de Gaulle. Un local de la rue d'Isly rassemble, discrètement d'abord, les adhérents de *Combat* et tous ses sympathisants, de plus en plus nombreux et efficaces.

Le 1^{er} mai 1943, fête du Travail, les travailleurs, en cortège, crient et chantent : " *C'est de Gaulle qu'il nous faut* ".

Aucune allusion à Giraud, sinon quelques sifflets à l'annonce de son nom, lors des allocutions prononcées. Mais si ces manifestations de foules, d'étudiants, toutes favorables à de Gaulle, semblent affaiblir effectivement la position du général Giraud et de son équipe, le général Catroux et son cabinet n'apprécient pas du tout ces mouvements de foule, ces manifestations des rues qu'ils mettent sur le compte des menées communistes, comme pour la Résistance intérieure en France.

Le chef de cabinet intervient auprès du professeur René Capitant, pour le raisonner et lui demander de faire cesser ces agitations nocives pour la bonne marche des négociateurs...

Le 08 mai 1943, Tunis est libéré. Bientôt, les dernières troupes allemandes, bloquées au cap Bon, capitulent. Le contact des soldats de la 1^{re} D.F.L. (Division française libre) du général de Larminat et de Leclerc, avec ceux de l'Armée Giraud qui ont si vaillamment combattu en Tunisie, est

des plus chaleureux. Spontanément, de très nombreux et valeureux jeunes soldats et sous-officiers quittent leurs unités giraudistes pour se présenter aux troupes de la "France-combattante", comme volontaires. Bien naturellement, ils y sont fraternellement accueillis.

Aussi naturellement, Giraud se scandalise de la propagande menée en Tunisie, en faveur de De Gaulle, par des organisations se réclamant de la "France-combattante".

Le général Catroux est au même diapason, s'indigne et désavoue ces actions d'intégration des "déserteurs" de l'armée Giraud dans les "Forces françaises combattantes" et juge sévèrement l'attitude des généraux Leclerc et de Larminat. De plus, il demande à de Gaulle, de faire cesser ces agissements, incompatibles avec les négociations qu'il mène. De Gaulle répond sèchement qu'il a autorisé Leclerc et de Larminat à incorporer les volontaires qui se présentent à eux.

Ces ralliements des militaires de l'armée Giraud aux F.F.L., ce n'est certes pas la débandade, mais c'est significatif de l'état d'esprit des soldats et sous-officiers vis-à-vis du drapeau à la croix de Lorraine.

Dans l'Algérie, après la victoire de Tunisie, le mouvement gaulliste s'accélère et se renforce. Partout, la population réclame la venue du général de Gaulle. Dans le même temps, le Conseil national de la Résistance (C.N.R), en France, qui vient d'être mis sur pied par Jean Moulin, réclame *"l'installation rapide à Alger d'un gouvernement provisoire sous la présidence du général de Gaulle"*. Pour le chef de la France-combattante, c'est un élément décisif.

Le 18 mai 1943, un petit détachement de la 1^{re} D.F.L, sous le commandement du capitaine Simon, arrive à la villa "Inch'Allah", là où sont installés les services de la Mission Catroux, sur les hauteurs d'El-Biar. Sur l'initiative du général de Larminat, ils viennent prendre position afin d'assurer la sécurité du général de Gaulle. Le chef de cabinet du général Giraud, le colonel de Linarès, est fou de rage et il transmet au général Catroux une furieuse protestation du général Giraud. Suivant son penchant naturel pour les concessions et les compromis, Catroux donne entièrement raison aux protestations véhémentes de Giraud.

"L'initiative de ce malheureux de Larminat est inadmissible ! Ces gens là n'ont rien à faire ici ! et ils doivent regagner leur base immédiatement !"

Ce n'est pas Giraud qui dit cela, c'est bien le général Catroux !... En fin de journée, le détachement des valeureux Français libres de la 1^{re} D.F.L quitte la villa "Inch'Allah", sur l'ordre du général Catroux. Tous les membres présents à la villa sont ulcérés, écœurés ! Ainsi, des soldats de la France libre, les combattants de Bir Hakeim, sont rejetés du territoire français ! Et par des Français ! Par d'anciens fidèles à Vichy, mais aussi par celui qui se réclame des leurs ... *"Des pestiférés en plein territoire français"*, dira de Gaulle, en apprenant ce grave incident

Le détachement de la 1^{re} D.F.L devait repartir le lendemain 19 mai et il devait donc passer la nuit en subsistance dans une caserne de la ville. Le

transfert s'effectua normalement, guidé par des militaires de l'armée Giraud. Lorsqu'ils eurent gagné le bâtiment qui leur était alloué pour la nuit, les militaires de Giraud mis en place, braquèrent leurs mitrailleuses sur les portes du local, jusqu'au départ des hommes du capitaine Simon. Ce grave incident met nettement en évidence les sentiments d'hostilité, voire de haine, qu'éprouvent les tenants du régime giraudiste envers les Français libres, des pestiférés !

Le 21 mai 1943, le général Catroux s'envole vers Londres.

Le 25 mai 1943, le général de Gaulle, répondant à la lettre du 17 mai du général Giraud, donne son accord pour se rendre à Alger, vers la fin du mois de mai, afin de former l'organisme qui assurera, à Alger, le pouvoir central commun, chacun des deux généraux en assurant alternativement la présidence.

Le 28 mai 1943, le général Catroux revient à Alger.

Le dimanche 30 mai 1943, à 11 50 h, le général de Gaulle arrive à Alger, sur l'aérodrome de Boufarik, à bord d'un *Lockeed* des Lignes aériennes militaires (L.A.M), de la France libre, piloté par le lieutenant-colonel de Marmier, le patron des L.A.M, assisté du commandant Morlaix. Ils sont tous deux allés chercher le Général à Gibraltar, où celui-ci était arrivé, transporté par un vol de la R.A.F.

Boufarik est un petit aérodrome secondaire, isolé dans la campagne algéroise ; en somme, le général de Gaulle est arrivé là, accueilli en catimini. Mais, paraît-t-il, l'aéroport de Maison-Blanche, l'aéroport officiel d'Alger, ne se prêtait pas à la réception du général de Gaulle, car il est entièrement sous contrôle américain. Par ailleurs, la population algéroise ignore tout de l'arrivée du chef de la "France-combattante", si bien que le maigre cortège fait son entrée au Palais d'Été sans que la présence de De Gaulle à bord d'une voiture officielle ait été décelée... Mais, qu'importe les petits calculs, l'essentiel est là : de Gaulle est à Alger, et tout de suite, il constate :

" Deux équipes sont face à face. Entre elles, le rapport apparent des forces est facile à établir. D'un côté tout, de l'autre rien... Pourtant, chacun au fond de lui-même sait comment finira le débat... "

Dans l'après-midi, de Gaulle va déposer une gerbe de fleurs au monument aux morts d'Alger, place du Gouvernement.

Une foule immense l'acclame ! c'est du délire !

Le bouche à oreille a bien fonctionné et René Capitant et ses étudiants, Rager, Durand, et tous les adhérents de *Combat* ont su mobiliser leurs troupes et ses sympathisants.

Maintenant, la Mission Catroux loge à la "villa des Glycines", qui a été mise à la disposition du général de Gaulle.

Les services et les sections militaires ont quitté la villa "Inch'Allah" où du bon travail a été élaboré, peut-être, sûrement, en dehors des règles... La section "Air", à la "villa des Glycines" jouit d'un peu plus d'espace. Heureusement ! Car c'est maintenant un défilé impressionnant de tous ceux qui veulent être reçus par de Gaulle, en passant par Morlaix, de tous ceux qui veulent s'engager "chez de Gaulle", de tous ceux qui veulent contribuer

à la "victoire", en venant apporter à qui peut les recevoir, des informations secrètes, des renseignements inédits de la "plus haute importance". Le plus grand nombre de ces " visiteurs " sont des jeunes, des jeunes militaires qui ne veulent plus rester chez Giraud, ou de jeunes évadés de France par l'Espagne, ramenés après leur libération des prisons et des camps espagnols sur Casablanca, et qui désirent s'engager chez les Français libres et pas chez Giraud.

Des civils algérois aussi, très nombreux, des étudiants sont volontaires pour rejoindre une unité de la "France-combattante". Forgeat, en général, les envoie au "poste" de la rue d'Isly, le siège de *Combat*, où ils sont pris, plus ou moins clandestinement en charge par toute une équipe d'adhérents à *Combat*, avec Madame Decugis et bien d'autres personnalités agissantes.

Des camions de la 1^{re} D.F.L viennent prendre à leur bord tous ces volontaires pour les mener aux cantonnements de la 1^{re} D.F.L et de la colonne Leclerc, cantonnés en Tunisie, à Kairouan, en particulier, ou à Ben-Gardane, pour ceux qui sont attirés par l'aviation.

En avril 1943, un visiteur était venu proposer ses services à la section "Air" de la Mission Catroux, à la villa "Inch'Allah". C'est Forgeat qui l'avait reçu. Il s'agissait du commandant Seither, un Alsacien de la bonne quarantaine. Alsacien, donc sujet allemand, avant la Grande Guerre, il avait fait ses études en Allemagne où il avait obtenu le diplôme d'ingénieur.

En 1914, à la déclaration de la guerre, il était parti sur le front russe, comme chef de bataillon. Avec toute son unité, il avait réussi à rallier les Russes, et de là, à rejoindre la Grande-Bretagne où il avait servi dans les rangs de l'*Intelligence Service*. Enfin, selon son plus cher désir, il avait pu rejoindre les troupes françaises, où il put mener à nouveau un bataillon au front.

Blessé, il fut évacué sur un hôpital de Marseille où l'infirmière qui le soignait, l'épousa. C'était une princesse japonaise de la famille impériale qui avait été bloquée par la guerre en France, alors qu'elle y entreprenait ses études.

Entre les deux guerres, l'esprit aventureux du commandant Seither le mena partout à travers le monde, avec une prédilection pour l'Asie. Ses deux fils, Charlie et Hubert, naquirent sur son bateau, en Mer de Chine... La guerre de 1939-1945 le surprend à Alger. Sitôt le débarquement du 08 novembre 1942 réalisé, et sitôt les Anglais installés à Alger, il reprend du service auprès des Britanniques. Il est désigné par eux comme grand patron des chemins de fer algériens en même temps que responsable du port d'Alger.

Auprès de la Mission Catroux, il vient se mettre à la disposition de la "France-combattante" pour toute collaboration éventuelle. Morlaix et son adjoint en conviennent : quelle recrue de choix ! Dès lors, une coopération fructueuse s'établit entre le commandant Seither et le second de Morlaix. Grâce à sa position aux chemins de fer algériens, Seither dispose de tous les imprimés-formulaires nécessaires pour tout transfert de personnes à titre

militaire, il dispose de tous les tampons et cachets officiels de l'Armée britannique, indispensables pour authentifier tout ordre de mission individuel ou global. Forgeat en use progressivement, prudemment d'abord, pour envoyer quelques éléments volontaires vers les troupes de Leclerc, de Larminat ou de Saint-Pereuse.

Puis, d'une manière bien plus amplifiée, de nombreux F.F.L "regagnent" leur unité en Tunisie ou en Tripolitaine. Ainsi, un groupe important de tirailleurs sénégalais se présente un jour pour s'engager dans les "Forces françaises combattantes". Forgeat envoie au commandant Seither un caporal sénégalais qui encadre le groupe, assurant la liaison entre les deux "complices". Tout à fait régulièrement, ordre de mission en règle, le groupe de Sénégalais, sous la férule de leur caporal, par la voie ferrée, regagne la Tunisie. Quelques jours après, le caporal se représente auprès de Forgeat. Il revient chercher un "gri-gri", qu'il a dû oublier ici, dans ce bureau. Effectivement, après son départ, Forgeat avait trouvé ce tout petit sac, en peau de bête, qui contenait apparemment cendre ou sable !... en tout cas, c'était le "gri-gri", qu'il avait rangé dans un tiroir, simplement pour ne pas jeter un objet qui devait tout représenter pour celui qui le portait. Mais comment ce brave tirailleur avait-il pu, si rapidement, rejoindre, seul, Alger ? Il avait pris place à bord d'un camion des F.F.L qui transportait des permissionnaires à Alger et il avait rendez-vous le soir même pour repartir avec le même véhicule, qui ramènerait des permissionnaires, de ces volontaires pour l'Armée à la croix de Lorraine. Quant à sa première visite, Forgeat lui avait demandé son nom "*Bleu, Blanc, Rouge*" avait-il répondu fièrement. Maintenant, le jeune et débrouillard caporal pouvait repartir, satisfait et confiant. Plus rien de mauvais ne pouvait lui arriver, puisqu'il avait retrouvé son "gri-gri".

D'autres volontaires qui se présentent sont envoyés, d'abord au local de *Combat*, auprès de Madame Decugis et de quelques jeunes filles qui fabriquent les faux papiers nécessaires... pour être acheminés ensuite à Rouiba, dans la banlieue d'Alger, où, dans la ferme de Monsieur Castaud, le commandant Bouvier, dit O'Cottureau, met sur pied, avec tous ces volontaires, une unité de futurs parachutistes qu'il a baptisé 3^e Bataillon d'infanterie de l'Air (3^e B.I.A). Là aussi, l'entreprise de recrutement se développe rapidement, s'amplifie dans des proportions quasi incontrôlables.

Pour le général Giraud, l'inquiétante multiplication des désertions dans son armée, l'alarme. Cette hémorragie de ses militaires est bien le meilleur moyen de pression capable de le faire réfléchir sur ses prétentions maladroites de commandement en chef, sur son désir de maintenir en place des hommes de Vichy, tels Noguès... De fait, il doit bien en convenir, un courant irrésistible entraîne les hommes de troupe, mais pas les officiers, vers un engagement enthousiaste dans les F.F.L. Situation ennuyeuse aussi, du côté de la population algéroise, dont l'engouement envers le général de Gaulle, s'amplifie et se démontre à chaque occasion. Et si Giraud subit, avec aigreur, cet état de fait, en son for intérieur, de Gaulle jubile...

Le 1^{er} juin 1943, Peyrouton, gouverneur de l'Algérie sous Vichy et

sous Giraud, donne sa lettre de démission au général de Gaulle. Comble de discrimination ! Sur le champ, de Gaulle l'accepte. Giraud est furieux, et ses partisans complètement décontenancés. Comment ? Peyrouton s'est adressé à de Gaulle, et à de Gaulle seulement... Et Giraud alors !... Et les manifestations populaires qui enflent dès qu'apparaît de Gaulle !... Et cette agitation et cette ferveur qui se développent en ville et surtout l'exode massif des "déserteurs" vers les troupes F.F.L.

Le moins qu'on puisse dire, c'est que Giraud est inquiet. Il reste, pour lui, que les Américains sont là, à ses côtés... et qu'il en usera. Pour de Gaulle, c'est le seul problème. Tant que les Américains soutiennent Giraud, le problème est pratiquement insoluble et de Gaulle a le sentiment de se laisser enliser par les manœuvres tordues de ses adversaires giraudistes.

Il veut agir, agir vite et bien, au nom de la France résistante, mais il se sent paralysé par les manigances, les combinaisons, les intrigues et machinations perfides de ces "élites" de la société algéroise que constituent en particulier, ministres, fonctionnaires et officiers supérieurs mis en place au "Comité français de la Libération nationale" (C.F.L.N.). De Gaulle se heurte à Giraud, qui veut être le seul à détenir toutes les affaires militaires entre ses mains. C'est l'impasse totale ; de Gaulle est exaspéré.

Le 09 juin 1943, il envoie à tous les membres du Comité une lettre spécifiant sa démission du Comité. Giraud se croit alors le seul président du C.F.L.N. et le convoque pour prendre acte de la démission du général de Gaulle, mais ses membres considèrent que le Comité ne pouvait valablement délibérer dans ces conditions ... plaçant Giraud dans une position de confusion bien inconfortable.

Le 17 juin 1943, le général de Gaulle fait parvenir au général Giraud une lettre lui proposant de convoquer, avec lui, le Comité, pour l'après-midi de ce même jour. Ce qui fut réalisé, mais aucune décision n'en sortit. Giraud sent qu'il est en "perte de vitesse"... il fait appel aux Américains.

Le 19 juin 1943, le général en chef Eisenhower convoque les deux généraux de Gaulle et Giraud, sous prétexte de la grande offensive en Italie qui se prépare. Il leur demande d'assurer la stabilité de ses arrières, en s'opposant à toute modification dans l'organisation du commandement français. De Gaulle exige une note écrite que le général Eisenhower rédige le lendemain 20 juin.

Le 21 juin 1943, de Gaulle donne lecture de cette note aux membres du C.F.L.N qui, outrés, considèrent que cette demande est une immixtion intolérable des Américains dans les affaires françaises et se refusent à y répondre, ce qui équivaut à un rejet pur et simple de la demande américaine. Giraud a perdu. Au cours de la même séance, le C.F.L.N crée un comité militaire, présidé par le général de Gaulle, qui coiffe toutes les attributions du général Giraud.

Giraud a encore perdu... et à partir de ce jour, le 21 juin 1943, son sort est scellé. Ce jour marque la fin du duel entre les deux généraux antagonistes, même si Giraud conserve encore quelques prérogatives, il est condamné, en sursis... pour quelques mois encore.

Pour de Gaulle, la voie est libérée, il va pouvoir agir.

Le 30 juillet 1943, l'unification des deux armées se réalise, au moins sur le papier, sinon dans les cœurs... Le général de Gaulle est préoccupé par la renaissance de l'armée de l'Air. C'est le général Bouscat, de l'armée de l'Air d'Afrique du Nord, qui est chargé de sa réorganisation.

Bientôt, le 08 août 1943, doit se tenir au Quartier général des Forces alliées à Alger, une importante réunion à laquelle assisteront les représentants alliés de l'aviation militaire - Américains, Britanniques et Français - avec le général Bouscat. Il s'agira de décider du rééquipement des Forces aériennes françaises. Dans ce cadre, il est question de créer trente groupes aériens français dotés de matériels modernes. Le général de Gaulle est tenu au courant de ce vaste projet par le lieutenant-colonel Morlaix, qui vient d'être promu le 15 juin 1943. Mais, toujours fidèle à sa doctrine de base, le général veut assurer l'autonomie de toute l'armée française vis à vis des alliés, et en particulier, celle de l'aviation. A la "villa des Glycines", il a un entretien essentiel avec le lieutenant-colonel Morlaix.

" Je désire que, désormais, les pilotes français soient formés par des instructeurs français, sur un avion français, sur une base française. A cette fin, je vous nomme au commandement des Forces aériennes françaises au Moyen-Orient "

Bien sûr, d'enthousiasme, Morlaix accepte. Réfléchissant rapidement... les instructeurs?... pas de problème, il les trouvera sur place ou les fera venir. La base?... Rayak s'y prête admirablement. L'avion-école ? Là réside le seul problème... il en fait part au général.

" Vous n'en avez pas ? Eh bien vous le construirez, Morlaix ! "
- Bien mon général, je le construirai".

Le lieutenant-colonel Morlaix retourne à son bureau, appelle l'aspirant Forgeat :

" Je suis nommé au commandement au Moyen-Orient. Je vous emmène avec moi. Vous y construirez l'avion-école dont j'ai besoin "

- Mais, je ne suis pas ingénieur !

- Aucune importance, vous le construirez " !

Bien sûr, il sait que le jeune aspirant est dessinateur industriel et, qu'avant la guerre, il a été employé chez "Messier" et chez "Farman", mais de là à envisager la construction d'un avion...

- "Vous y parviendrez" !

Le 25 juillet 1943, Morlaix et Forgeat quittent Alger et ses embrouilles, pour Rayak.

Dans un premier temps, tous deux pensent réaliser un avion-école du type *Tiger-Moth*, le petit biplan des écoles de la R.A.F, ou du type monoplan du genre *Miles-Magister*, le *Maggie* cher aux débuts de Morlaix, en copiant sur un modèle accidenté qu'ils trouveront bien dans un "salvage" britannique du Caire.

Morlaix installe son bureau de commandement de l'Air au Moyen-Orient

à Rayak, sur la base même, à côté de celui du commandant de la base, le commandant James Denis. Un heureux hasard réunit ces deux héros de légende, qui vont tout de suite s'entendre comme deux frères qui se retrouvent. Normalement, il aurait dû s'installer à Beyrouth, où l'attendaient bureau et personnel, mais il préfère rester sur la base où se construira l'avion qu'il s'est promis de faire construire. Là, sur place, il sera à même de contrôler l'avancement des travaux, de suivre au plus près l'évolution des problèmes qui ne manqueront pas de se poser et d'encourager l'équipe des techniciens qui vont s'atteler à la construction.

Forgeat, quant à lui, dispose d'un vaste bureau de dessin bien équipé, placé juste en face du bâtiment de commandement. Il a pu s'adjoindre trois dessinateurs qualifiés : un jeune évadé de France par l'Espagne, Roger Simon, et deux ralliés d'Afrique du Nord, issus du bureau d'études des "Ateliers industriels de l'Air" (A.I.A.), de Maison-Blanche, dont Jean Ouvrard, particulièrement compétent et ingénieux.

Ainsi constitué, le bureau de dessin ne dépend que du commandement de Morlaix, avantage très appréciable sur le plan du travail. Avec le lieutenant-colonel Morlaix, Forgeat a pris contact avec le chef d'atelier-avion du Parc de Rayak, un civil, Monsieur Conche, qui aura le charge de construire l'avion, avec son collègue, le chef d'atelier-menuiserie, Monsieur Montariol, un civil lui aussi. Tous deux sont enchantés du projet qui leur est présenté.

Le lendemain de leur premier entretien, Monsieur Conche entraîne le lieutenant-colonel Morlaix et Forgeat dans un coin de l'atelier de menuiserie et leur montre là, les débris d'un petit avion monoplace, un *Caudron-Aiglon*, réquisitionné en 1939 et très endommagé à la suite d'un accident. "*C'est là, ce qu'il vous faut*", assure Monsieur Conche.

Effectivement, c'est l'aubaine ! sur cette affirmation du chef d'atelier, Morlaix et Forgeat sont bien d'accord, c'est bien ce qu'il fallait trouver !...

C'est bien le type d'appareil qui se prête à la mission souhaitée. A partir des débris, il n'y a qu'à le copier. Il suffira de le rendre bi-place et l'avion-école de Morlaix verra le jour.

Dès lors, tout s'organise très rapidement sous les directives pressantes du commandant de l'Air au Moyen-Orient. Sans perdre de temps, Conche embauche une trentaine d'ouvriers, mécaniciens et menuisiers, tandis que Montariol organise son immense atelier de menuiserie pour mettre en place le chantier de douze avions construits à la chaîne. Car, Morlaix a été très clair : cet avion, il faut le construire rapidement, en douze exemplaires.

Les restes du pauvre *Aiglon* sont décortiqués pour les remettre aux dessinateurs, lesquels, dans l'enthousiasme, travaillent jours et nuits à la confection des plans, qu'attendent les deux ateliers.

Bien vite, la "bande à Morlaix", c'est-à-dire les "dessineux" et les ouvriers de Conche et de Montariol, travaillent d'un seul élan, dans une ambiance de solidarité passionnée. Ces ouvriers libanais sont étonnants de compétence et d'habileté et toujours d'accord pour effectuer des heures sup-

plémentaires, en vue d'accélérer l'avancement des travaux.

Morlaix veille à tout, sans jamais s'imposer, règle rapidement chaque problème qui lui est présenté... Le contre-plaqué ? Il envoie un *Blenheim* de la base le quérir en Turquie. Le moteur ? On ne dispose pas de moteur *Renault* de 100 CV qui équipait l'*Aiglon* ?... Il s'entend avec les Anglais du Caire pour obtenir des moteurs *de Havilland-Gipsy-Major* de 130 CV, qui motorisent les *Tiger-Moth*. C'est une solution idéale car, un peu plus puissant, ce moteur conviendra parfaitement.

Dans les rebuts du Caire sont récupérées des hélices que le sergent-chef René Robert, encore un évadé de l'A.I.A. de Maison-Blanche, hélicier particulièrement brillant, s'emploie à remettre en état.

Les travaux avancent rapidement. Au début de l'hiver 1944, la série des douze avions est lancée. Leur construction fait bonne figure et l'atelier de menuiserie avec ses longs établis de travail est un modèle d'organisation.

Au bureau de dessin, on ne compte pas ses heures, on tient à coups de tasses de café bien fort... Forgeat, qui se doit d'aller prendre ses repas au mess des officiers, a obtenu facilement de Morlaix une dérogation pour s'y rendre un peu avant l'heure prévue, afin de ne pas subir la longueur fastidieuse de ces agapes languissantes.

Il déjeune et dîne très rapidement, dans un coin de la cuisine et, immédiatement, repart au travail avant que l'ensemble des officiers de la base n'arrivent, retrouvant à la table à dessin, ses compagnons "dessineux", qui, comme lui, mangent "sur le pouce" pour ne pas perdre de temps.

En mars 1944, huit mois après le début du chantier, le prototype sort de l'atelier. Morlaix l'a baptisé *Rayak-43-01*.

Il tient à réaliser le premier vol d'essai lui-même.

Selon l'usage, ce premier vol devrait se contenter d'exécuter un vol en ligne droite, mais en vol, Morlaix, constatant combien l'avion répond bien à toutes ses sollicitations, se plaît à rester en l'air près d'une heure, effectuant virages, descentes, montées, en somme toutes les évolutions normales à tout avion bien constitué. L'avion se pose sans problème dans l'allégresse générale de tous ceux qui l'ont construit et de celle de tous les officiers de la base qui sont venus là en spectateurs étonnés.

Morlaix est ravi. D'après lui, aucune compensation à effectuer, aucune correction à apporter. "*Il est franc comme l'or*" dit-il. Selon les vœux de Forgeat et avec l'accord favorable de Morlaix, Conche et Montariol, seule la dérive verticale des avions qui suivront, sera quelque peu modifiée, un peu rehaussée et plus arrondie, ce qui rendra l'appareil plus stable et aussi encore plus esthétique à l'œil.

Huit mois de travail acharné, exécuté dans un climat de passion partagée par tous. Le lieutenant-colonel Morlaix a su créer ce climat exceptionnel de travail dans l'enthousiasme où chacun tente de se surpasser. C'est tout à fait dans l'esprit de la France libre... Huit mois après l'entretien de Gaulle-Morlaix, à la "villa des Glycines" à Alger, Morlaix pouvait signifier au "grand Charles" que, à Rayak, au cours de l'été 1945, les élèves pilotes français pourront être formés,

- par des instructeurs français,
- sur une base française,
- sur un avion-école français.

Morlaix et sa "bande" ont gagné leur pari. Il convient maintenant d'accélérer la production des douze appareils de série, déjà bien entamée.

Parallèlement, tout au long de cette période, le lieutenant-colonel Morlaix s'est préoccupé avec détermination de la formation des élèves-pilotes et, manifestement, ses efforts sont couronnés de succès.

Par ailleurs, des événements graves interviennent au Liban, au cours de l'hiver 1944, qui vont mettre encore en valeur les qualités de clairvoyance et de l'esprit de décision du lieutenant-colonel Morlaix.

En effet, la population libanaise, dans les villes, mais surtout à Beyrouth, s'est soulevée contre l'Administration française pour exprimer son vif mécontentement envers elle. L'autonomie du pays leur a été promise et, dans les faits, rien n'a encore été fait. Soutenus ouvertement, sinon inspirés par les autorités britanniques, avec le général Spears à leur tête, les meneurs de l'insurrection font acte d'audace et de détermination.

Ils ont dressé des barricades un peu partout dans la ville, paralysant la circulation. Pour tenter de venir à bout de cette dangereuse agitation, le représentant de la France au Liban a réclamé l'assistance de l'armée.

Chaque corps d'armée a ainsi délégué une participation à un groupe d'intervention armé, comprenant des délégations de chaque arme, Terre, Mer et Air. Le lieutenant-colonel Morlaix a répondu à cet appel en se présentant à Beyrouth avec une délégation d'aviateurs de la base de Rayak, comprenant entre-autres, les élèves-pilotes et les membres de son bureau de dessin.

Dans les rues de la ville, des patrouilles de fantassins, de marins, d'aviateurs, circulent, démantelant d'ici delà des barricades sans grande signification, mais permettant tout de même l'amélioration de certaines liaisons. Cependant, sur les hauteurs de la ville, dans des quartiers essentiellement arabes, la menace continue à sévir, bloquant toute communication Nord-Sud. Les patrouilles s'y sont rarement rendues, car elles y sont reçues à coups de fusils.

Morlaix trouve que la situation est malsaine, que laisse s'enliser l'autorité française et, qu'elle ne doit pas s'éterniser ainsi, surtout sous les yeux si critiques des Anglais qui n'attendent qu'un signe de faiblesse de la part de la représentation française pour prendre en charge le Liban et la Syrie.

Il désigne l'aspirant Forgeat pour mener une expédition vers ce point fort de la résistance, une expédition qu'il voudrait décisive.

Le jeune aspirant, disposant d'un groupe d'une vingtaine de chasseurs "alpins" libanais, conduit par un sergent de Rayak, se dirige à pied, vers ce nid de "rebelles", en empruntant la large avenue qui y mène.

Au moment où il arrive sur la plateforme que constitue ce large carrefour, de violents échanges de coups de feu éclatent. A quelques pas derrière l'aspirant, le groupe de chasseurs alpins continue et accélère sa

progression, l'arme au flanc, serrant la partie droite terminale de l'avenue qui débouche sur une vaste place.

D'un seul coup d'œil, l'aspirant embrasse la scène. Un camion de marins, arrivé par l'une des avenues adjacentes à celle empruntée par les chasseurs alpins, est en train de faire demi-tour sur place, sous le feu nourri des rebelles, tandis, que de la plateforme du camion, des marins, apparemment paniqués, tirent des rafales de coups de fusils sur l'imposante barricade érigée là, à quelques mètres à peine. Plein gaz, le camion a réussi sa manœuvre désespérée et redescend à tombeau ouvert vers le centre de la ville. A quelques pas, aux pieds de la barricade, Forgeat voit des corps de Libanais, étendus sur le sol, dont l'un, le plus près de lui, ne bouge pas, une énorme tâche de sang s'épanouissant sur son ventre... D'un signe, il signifie à ses soldats de s'arrêter là où ils sont, et se précipite sur le corps du malheureux qui gît là, inanimé. Le pauvre, il a déjà les traits du visage figés, le teint verdâtre, le nez pincé. Il se penche sur lui, il respire. Il appelle l'un de ses soldats pour qu'ils tentent tous deux de le transporter en un lieu plus propice, mais ils n'y parviennent pas ; alors il appelle aussi les "rebelles" de la barricade, qui ont arrêté leurs tirs, et plusieurs transportent le blessé à l'intérieur d'un café qui se trouve là, très proche. *"Faites venir vite un docteur"* dit-il, s'adressant aux "rebelles", *"et surtout, ne le faites pas boire"*.

Revenant vers son groupe, afin de bien mettre en évidence ses intentions pacifiques, il fait mettre, par la première moitié de son groupe, les fusils en faisceaux et dirige ces soldats désarmés sur les lieux de l'affrontement, en vue d'aider au transport des autres blessés dans le café. L'autre moitié du groupe de chasseurs alpins reste sur place, face à la barricade, vigilante, les soldats, sous les ordres du sergent de Rayak, prêts à intervenir le cas échéant.

S'approchant de celui des "rebelles", qui semble être leur chef, il le convie à cesser cette confrontation mortelle qui perdure inutilement,

" puisque vous le savez bien, de Gaulle n'a qu'une parole, il vous a promis l'autonomie, vous l'aurez ! Soyez-en convaincu ! "

Les hommes de la barricade se sont rassemblés autour des deux protagonistes, la discussion se développe et commence à trop durer, de l'avis de Forgeat, mais une discussion, si elle est vive, ne fait montre d'aucune haine envers le jeune aspirant, tout seul, au milieu d'eux. Et puis finalement, le chef obtient l'accord des siens pour se rallier aux propos apaisants de leur jeune interlocuteur. Mais, celui-ci veut profiter immédiatement de ces bonnes dispositions.

" Démolissons ces barricades, mes hommes vont vous donner la main et redevenons amis comme l'ont toujours été les Français et les Libanais ".

Le chef acquiesce, obtient l'accord de ses compagnons, donne les ordres en conséquence, et le chantier de démantèlement commence.

Les quelque dix soldats du premier groupe, dont les fusils sont restés en faisceaux, se mettent à l'ouvrage avec leurs coreligionnaires "rebelles", dans une ambiance de kermesse. La grande barricade du carrefour est

bientôt démantelée et la démolition des deux autres, parallèles à la principale, ainsi que trois autres dressées sur des voies adjacentes, est entreprise en même temps, avec la même ardeur et la même bonne volonté. Forgeat a dépêché un soldat pour aller prévenir vite Morlaix de la situation favorable, en lui confiant un petit mot griffonné à la hâte, recommandant la plus grande attention pacifique lorsque les premiers véhicules militaires se rendront sur les lieux pour marquer la fin du blocus.

Rapidement, les éléments constitutifs des barricades ont été rangés, pêle-mêle, sur les bas-côtés des avenues. Toutes les voies d'accès à ce quartier sont libérées. Après des salutations amicales, la petite troupe des chasseurs "alpins" libanais redescend à son cantonnement. Dans ce beau quartier, la paix et le calme sont revenus, sans affrontement indésiré.

C'est bien ainsi que le voyait Morlaix.

Le 22 avril 1944, le lieutenant-colonel Morlaix est rappelé à Alger, au cabinet du ministre de l'Air, Monsieur Charles Tillon, pour être affecté comme attaché de l'Air en U.R.S.S.

Après ses adieux à tous les hommes de la base, il signifie à Forgeat :

" Continuez ! activez la production de la série des "Rayak-43", de Gaulle y tient ! "

Le lieutenant-colonel Morlaix, en raison de l'impossibilité d'être transporté à Moscou, faute d'avion disponible, n'ira jamais en U.R.S.S.

C'est bien dommage, car Morlaix avait pour mission d'activer un second groupe de chasse français, aux côtés de "Normandie-Niemen", ainsi qu'un groupe de bombardement. Il est certain qu'avec ses qualités exceptionnelles de meneur d'hommes, avec sa prestance et la naturelle autorité qui se dégage de sa personne, il aurait excellé.

Le 25 juillet 1944, le lieutenant-colonel Morlaix est désigné par le général de Gaulle pour créer le groupe "Patrie", destiné à aider les F.F.I de la région Sud-Ouest.

Le 09 août 1944, l'aérodrome de Mouzaiaville, près d'Alger, devient le lieu de rassemblement du groupe "Patrie", qui se compose de *Glenn-Martin*, pour ce qui concerne la 1^{re} escadrille et de *Douglas D.B.7*, pour la 2^e escadrille, ainsi que de quelques *A-24*, bombardiers en piqué.

Dès les premiers jours, 17 tonnes d'armement sont acheminés vers les maquis du Sud-Ouest de la France.

Le 15 août 1944, trois *Glenn* et trois *D.B.7* décollent pour aller se poser à Toulouse-Francazal, à peine libéré. Morlaix y reçoit un accueil triomphal.

Le 27 août 1944, à Toulouse, il accueille les 3^e et 4^e échelons du groupe, partis de Mouzaiaville.

Le 28 août 1944, Morlaix retourne en Afrique du Nord.

Le même jour, est effectuée la première mission du groupe "Patrie".

Le 29 août 1944, Morlaix est de retour à Toulouse. Le groupe, à court d'essence, se déplace à Cazaux. A partir de cet aérodrome, il harcèle les troupes allemandes qui se maintiennent dans les poches de résistance de l'Atlantique.

Le 12 septembre 1944, le lieutenant-colonel Morlaix se pose à Bourges, pour y examiner l'état du terrain, afin d'y rassembler l'ensemble du groupe "Patrie".

Le 20 septembre 1944, un détachement du groupe "Patrie" est à Vannes, qui vient d'être libérée par les S.A.S du lieutenant-colonel Bourgoïn, son ami d'Alger. Ce sont des bombardiers *A.24* qui s'y installent. Puis, le groupe "Patrie" se retrouve à Rennes où il va opérer en collaboration avec la 9^e Armée américaine, pour des missions de reconnaissance et de ravitaillement.

Le 26 septembre 1944, Charles Tillon, ministre de l'Air, affecte le lieutenant-colonel Morlaix à son cabinet, et le porte au grade de colonel. Comme à son habitude, il se dépense sans compter, dans tous les aspects du renouveau des ailes françaises, y compris la restructuration de l'industrie aéronautique, aussi bien que dans l'avenir des aéro-clubs et des écoles de pilotage pour les jeunes. Il est affecté au commandement supérieur des écoles de l'Air, où il seconde le général de Vitrolles. Dans ce cadre, il met en place de nouvelles structures, comme sur la base-école de Chateauroux.

Il réactualise les programmes d'entraînement des élèves-pilotes français envoyés aux U.S.A. Il va en Afrique du Nord, en Angleterre, visiter les écoles où s'entraînent les jeunes pilotes français.

Le 19 décembre 1945, le bimoteur militaire *NC.701-Martinet*, qui revient de Londres, s'écrase, en configuration d'atterrissage, près de l'aérodrome de Buc, près de Paris. Tous les membres de l'équipage et les passagers sont tués, dont le colonel Morlaix. Il n'avait pas quarante ans.

A ses obsèques, Raymond Forgeat, redevenu civil, est naturellement présent, revivant par la pensée les quinze mois heureux et enthousiastes passés à ses côtés...

Et le *Rayak-43* ?

Après le départ du lieutenant-colonel Morlaix et du commandant Denis qui partit en même temps que lui, le 24 avril 1944, l'un fut remplacé par le colonel Chopin, au commandement de l'Air au Moyen-Orient, qui s'installa à Beyrouth. Le commandant Denis est remplacé par un commandant venu d'Alger, qui prend donc le commandement de la base de Rayak. Il n'apprécie pas du tout le travail effectué pour équiper l'école de douze *Rayak-43* et juge l'opération sans intérêt.

Il licencie brutalement tout le personnel ouvrier libanais, ce qui entraîne la démission de Monsieur Conche. Quant à l'aspirant Forgeat, il subit les provocations et les humiliations de cet officier qui n'a rien appris, rien oublié. A Alger, il était le président du tribunal militaire qui expédiait, dans les sombres années de 1940 à 1942, les communistes et les gaullistes dans le Sud-algérien, où la plupart disparaissaient.

En octobre 1944, le jeune aspirant réussit à rejoindre le 4^e S.A.S du colonel Bourgoïn, après avoir purgé des jours et des jours de prison à Rayak et de prison de forteresse à Beyrouth... pour s'être opposé, sans nuance, il est vrai, à ce commandant de la nouvelle ancienne Armée...

Que sont devenus le prototype du *Rayak-43-01* et les cellules en cours

de montage, pratiquement terminées ? s'est demandé souvent, avec nostalgie, l'ex "dessineux" de Morlaix...

Jean Demozay "Moses", colonel Morlaix... Une grande figure de la France libre, un pur héros, un exemple, un guide.

Jean Maridor

Jean Maridor est né le 24 novembre 1920, au Havre.

A peine âgé de dix-sept ans, il obtient son brevet de pilote civil de premier degré, au sein de la section d'aviation populaire du Havre, qui vient juste de se créer. En fin août 1939, nanti de ce brevet, il s'engage dans l'armée de l'Air, comme élève-pilote. Il est alors envoyé à l'École élémentaire de pilotage d'Angers-Avrille où il passe son brevet de pilote militaire. Ainsi breveté, il rejoint la réputée Ecole de chasse d'Etampes, au sud-ouest de Paris. Le début de la bataille de France, au 10 mai 1940, le surprend là, en plein dans le cours de sa formation. Très vite, c'est la débâcle, et devant l'avance foudroyante des troupes hitlériennes, l'école se replie, d'abord sur La Rochelle, puis sur Saubrigues, dans les Landes. Des bruits de demande d'armistice circulent. Parmi les jeunes pilotes, une petite équipe se rassemble, bien résolue à ne pas baisser les bras. Elle comprend les élèves-pilotes Beasse, Le Bihan, Léon, Trainel, Leblond et Jean Maridor. Eux, considèrent qu'il faut continuer le combat avec ceux qui se battent encore, c'est-à-dire les Anglais, et pour ce faire, il faut rallier le dernier pays en lutte, l'Angleterre. Ensemble, ils font le serment de ne plus jamais se quitter et de se battre pour obtenir la libération de la France et, d'affronter l'Allemand partout où se présentera l'occasion de l'affronter.

Malheureusement, sur tout l'ensemble de l'école, seul ce petit groupe de six élèves fait montre d'un sens patriotique élevé. Tous les autres, les chefs, les instructeurs, pour lesquels ils avaient tant d'estime et dans lesquels ils avaient tant confiance et admiration, se découvrent dans ces sombres journées de juin 1940, sans ressort, anéantis par les événements. Leur pitoyable attitude déçoit au plus haut point la bande des six. Pour eux, c'est un monde idéal qui s'écroule. Mais leur détermination n'en est pas entamée pour autant... En voiture, toute l'équipe part pour Biarritz, où ils apprennent que des troupes polonaises embarquent à Saint-Jean-de-Luz, pour rallier l'Angleterre. Ils s'y rendent et sur le quai, ils se mêlent aux soldats polonais qui ne savent que faire pour les aider à partir avec eux, certains donnant une partie d'uniforme, d'autres, un insigne. Ainsi, plus ou moins "polonisés", mélangés à la masse des militaires polonais, peuvent-ils faire croire qu'ils sont Polonais aux divers contrôles français.

Le 20 juin 1940, ils sont à bord de l'*Arranda-Star*.

Le 22 juin 1940, le navire fait route vers la haute mer.

Le 28 juin 1940, il arrive à Liverpool. De là, les six élèves pilotes français sont dirigés vers un camp situé à proximité de la ville. Ils sont tout heureux d'y rencontrer une très nombreuse présence de soldats français, qui viennent de Norvège, de Dunkerque ou d'ailleurs. Déception immense. Ces soldats français attendent là leur rapatriement vers la France. Pour Jean

Au jour "J" d'"Overlord", le 06 juin 1944, le 248 est très engagé, chargé :

- d'empêcher les U-boats, ou tout autre navire ennemi d'attaquer la flotte alliée de débarquement,
- d'empêcher tout navire ennemi de sortir des ports de l'Atlantique ou de la Manche,
- d'assurer la protection des avions d'assaut.

En septembre 1944, le 248 est transféré en Ecosse, à Banff, au nord d'Aberdeen, afin de mener des opérations au-dessus de la Norvège. Max Guedj est alors commandant, avec le grade de "Wing-Commander" dans la R.A.F, qui correspond à celui de lieutenant-colonel dans les Forces aériennes françaises.

Depuis le 06 décembre 1944, il commande le squadron 143 qui, avec quatre autres squadrons, fait partie du *Mosquito-Wing de Banff*.

L'objectif essentiel du *Mosquito-Wing de Banff* est l'attaque des minéraliers allemands transportant du minerai, si indispensable à l'industrie de guerre allemande. Naturellement, ces minéraliers sont très fortement défendus par des unités navales ennemies et de nombreux navires-Flak. Des *Mosquito* attaquent à la roquette et causent des pertes très sensibles à l'ennemi. A la tête de son squadron 143, Max Guedj, le "Wing-Commander" Maurice, pour la R.A.F, prend part à toutes les opérations qui sont des plus dangereuses.

Le 15 janvier 1945, le "Wing-Commander" Max Guedj conduit une attaque du *Mosquito-Wing de Banff* dans le port norvégien de Leirvik, près de Narvik. Il s'agit de couler un énorme pétrolier, abrité dans le fjord, bien camouflé de zébrures blanches et noires... et protégé par des bâtiments de guerre ennemis. La Flak est infernale, formant de part et d'autre du fjord, un véritable mur de feu, pratiquement infranchissable. Cinq *Mosquito* sont abattus par des *FW-190*.

L'avion de Max Guedj est de ceux là.

Adieu Max Guedj... tu es de ceux qui ont sauvé l'honneur des Ailes françaises en une époque sinistrée vouée à Vichy...

Jean Demozay *alias Morlaix*

Jean Demozay est né à Nantes, le 21 mars 1915. Rien ne semble prédisposer Jean Demozay pour une carrière aéronautique, civile ou militaire. Il grandit au sein de sa famille à Beaugency, en Sologne. Après la fréquentation du collège à Nantes, son père l'envoie au "Saint John's College" de Southsea, près de Portsmouth. Là, le jeune Demozay acquiert à la perfection la langue anglaise.

En 1931, lorsqu'il revient en France, il trouve son père si malade, qu'un retour en Angleterre ne peut être envisagé. Son père meurt l'année suivante, et à dix-sept ans, Jean Demozay devient le soutien de la famille, qu'il installe à Paris.

Le 15 octobre 1936, il est appelé à effectuer son service militaire au

19^e Train des équipages, à Paris.

Au début de novembre, il est réformé pour des raisons de santé.

Le 15 septembre 1938, il est réformé définitif. Il exerce alors la profession de représentant de commerce d'une société nantaise de papiers et d'accessoires pour les machines à écrire.

Le 03 septembre 1939, la déclaration de la guerre à l'Allemagne, par la Grande-Bretagne d'abord, puis par la France ensuite, surprend Jean Demozay à La Baule où il prenait ses "congés payés". Dès lors, il n'a plus qu'un objectif : participer au combat, lui le réformé définitif. Il réussit à faire rouvrir son dossier et passe devant le conseil de réforme de la Seine, demandant son affectation dans l'armée de l'Air, car affirme-t-il, il a été breveté pilote civil, au Maroc, en 1935...

Cela lui est refusé, mais il retrouve sa place au sein de son ancienne unité, le 19^e Train des équipages, stationné près de Reims.

Le 09 septembre 1939, il se présente à son unité, faisant valoir ses connaissances en anglais. Le jour même, il est dirigé vers l'Advanced-Air-Striking Force "A.A.S.F." Force de frappe aérienne avancée.

Deux squadrons de *Hurricane* sont détachés auprès de l'A.A.S.F. par le commandement de la R.A.F, afin de protéger les bombardiers d'assaut de l'A.A.S.F., le squadron n°1 et le squadron n°73, qui forment la 67^e Wing.

Le squadron n°1 est basé à Vassincourt, tandis que le n°73 est basé à Rouvres. Jean est détaché au 1^{er} squadron.

Le Squadron-Leader du 1, Patrick "Bull" Halahan, qui apprécie les services de Jean Demozay, demande qu'il soit détaché définitivement à son squadron. Mais, ce n'est pas des plus facile ! En effet, Jean Demozay fait partie de l'armée de Terre.

Le 10 janvier 1940, Jean Demozay est muté à l'armée de l'Air, au Bataillon 117 à Paris. Après quelques péripéties inhérentes au déplacement du Grand quartier général (GQG) de l'armée de l'Air à Amboise, Jean rejoint enfin en février 1940, le squadron 1 à Vassincourt. C'est depuis ce moment que le surnom de "Moses", par consonnance sans doute avec son non Demozay, lui est attribué par l'ensemble du personnel navigant du 1. Très apprécié, bien qu'il ne soit que simple soldat, "Moses" est chaleureusement accueilli parmi les officiers du 1. Il va profiter de ces circonstances favorables pour observer le vol des pilotes et faire quelques tours sur le *Miles-Magister*, petit avion monoplane de liaison de l'unité. Le *Maggie*, c'est l'avion de base utilisé pour les premiers vols des débutants. "Moses" est alors tenté par le pilotage, après plusieurs vols à bord du *Maggie* comme passager, mais un passager sachant observer. Mais il ne dispose d'aucun brevet français de pilote, alors il bluffe pour la bonne cause... pour plus de facilité... Il affirme à ses amis anglais qu'il est titulaire d'un brevet de pilote civil, acquis cinq ans plus tôt... mensonge. Dès lors, il obtient facilement - ses amis anglais tiennent à lui faire plaisir - d'effectuer quelques vols d'entraînement, afin de "raffaîchir" ses connaissances de pilotage. Très rapidement, il est lâché et il pilote régulièrement

seul. C'est lui qui devient le pilote attitré du *Maggie*, à bord duquel il transporte tout à tour, en fonction des besoins, les pilotes du 1, pour aller chercher à Amiens, par exemple, les nouveaux *Hurricane*, qui doivent équiper le squadron.

Le 10 mai 1940, l'offensive allemande sur la France est lancée. Après quelques jours de résistance, les unités de la R.A.F, dont la 67^e Wing, se déplacent vers le Sud de la France.

Le 13 juin 1940, le squadron n°1 est à Angers-Avrille, où seize *Hurricane* flambant neuf attendent leur pilote. Ceux du 1, qui doivent rallier Nantes-Chateau-Bougon, doivent donc convoier les seize avions sur Nantes, mais il n'y a que dix pilotes de disponibles...

Jean Demozay propose au Squadron-Leader d'en convoier un. Le Squadron-Leader explique au jeune Français que le pilotage d'un *Hurricane* est un peu plus complexe que le pilotage d'un *Maggie*, mais "Moses" insiste.

En quelques minutes, l'officier britannique lui apprend les connaissances essentielles à disposer pour piloter cet avion. A vrai dire, "Moses" avait déjà acquis l'essentiel de ces "connaissances essentielles", de par ses "discussions de coups" avec ses amis pilotes, s'étant souvent mis dans l'habitacle pour écouter leurs leçons et leurs commentaires. Le tableau de bord lui était très familier, les nombres de tour, les températures, l'action sur le palonnier, de tout, il avait des notions générales hétéroclites, certes, mais que son esprit observateur savait mettre en ordre. Pour lui, il était convaincu de disposer des connaissances suffisantes. Les dix pilotes anglais décollent à bord de leurs nouvelles machines. Jean Demozay décolle en dernier. A Chateau-Bougon, il se pose sans problème. Par la suite, il retourne à Angers, et, à la fin de la journée du 14 juin, il a ramené les cinq *Hurricane* restants et le *Maggie*...

Mais, les événements se précipitent... la chute de Paris... l'avance foudroyante des *Panzer*... une armée française en pleine débâcle... Jean Demozay a compris, s'il veut continuer la lutte, c'est avec les Anglais en Angleterre qu'il faut le faire. Si son squadron 1 doit rejoindre l'Angleterre, il rejoindra son squadron 1 en Angleterre. C'est aussi simple que cela.

Sur le terrain de Chateau-Bougon, les 1 et 73 squadrons et un flight du 242 renforcent le dispositif couvrant la retraite des unités britanniques vers l'Angleterre. Lorsque le squadron 1, à son tour, retraite vers l'Angleterre, "Moses" demande à le suivre, mais cela lui est refusé, puisqu'il est militaire français et qu'il ne fait donc pas partie de l'unité auprès de laquelle il est seulement détaché. Les Anglais ne conçoivent pas de "débaucher" un soldat français à leur profit. Jean comprend bien cela, mais il sait aussi qu'être soldat français en cette débâcle qui va très mal se terminer pour la France, cela ne représente plus aucun intérêt. Les Anglais ne peuvent pas le prendre avec eux... qu'à cela ne tienne ! il partira seul, en empruntant l'un des nombreux avions qui se trouvent sur le terrain de Nantes. Son choix se pose sur un avion de transport, un *Bristol-Bombay* arrivé là quelques jours plus tôt, mais qui est indisponible car, il a cassé sa roulette de queue à

l'atterrissage et l'une de ses deux dérives verticales. "Moses" n'hésite pas. Sur le terrain, une quinzaine de mécaniciens britanniques, livrés à eux-mêmes, attendent un hypothétique repli. Avec leur concours, l'avion est remis en état de vol. Les réservoirs sont pleins. Le départ peut être envisagé... Mais quel audacieux défi !

Le dimanche 16 juin 1940, l'avion est fin prêt. Le pilote ?

Puisqu'il ne s'en présente pas, c'est décidé, Jean Demozay fera l'affaire. D'un pilote britannique qui rejoint la Grande-Bretagne, il reçoit les rudiments sommaires sur la mise en route des deux moteurs, sur le vol en croisière et sur les attentions à respecter à l'atterrissage. "Moses" sait écouter, sait enregistrer, et là encore, il se sent relativement sûr de lui.

Le 17 juin 1940, à 11 h 45, un mécanicien l'aide à faire démarrer les deux moteurs, et l'avion s'élance, avec à son bord, les seize mécaniciens anglais. Il se pose à Sutton-Bridge, en Angleterre, après quelque deux heures de vol. En ce jour du 17 juin 1940, Jean Demozay est l'un des quelques rares pilotes français à s'être posé sur le sol britannique pour continuer le combat auprès des Anglais, lui, qui ne possède aucun titre de pilote, civil ou militaire.

A Sutton-Bridge, il rencontre un ancien du squadron n°1, Billy Drake, l'un des as du squadron. Billy lui donne de l'argent et lui dit où il pourra retrouver le Squadron-Leader Bull Halahan, devenu entre-temps Wing-commander et commandant maintenant le n°5 O.T.U. à Aston-Down.

Le 20 juin 1940, Jean Demozay se précipite vers celui qui lui a montré tant de bienveillante amitié à Vassincourt et, en toute dérogation aux règles, à Aston-Down, il lui est permis de s'entraîner sur *Harvard*.

Ce même jour, le 20 juin, il prend connaissance de l'appel du général de Gaulle lancé le 18 juin.

Le 24 juin 1940, il se rend à Londres, s'engage dans les F.A.F.L et retourne à son "O.T.U" où jusqu'au 28 juin, il continue son entraînement. En raison de son appartenance aux F.A.F.L, selon la règle, il doit se rendre à Saint-Athan, près de Cardiff, où sont rassemblés tous les aviateurs de la France libre.

Le 29 juin 1940, il quitte donc Aston-Down pour Saint-Ahan, où tout de suite, se pose un gros problème pour lui !... Il n'est pas officier, il n'est pas pilote... il est versé au N.C.O (Non Commissioned Officer).

Au contact de ses camarades français de Saint-Athan, Jean n'est pas à l'aise. Tous sont brevetés pilotes militaires ou sont encore élèves-pilotes de l'armée de l'Air, tandis que lui, pour être accepté auprès d'eux est contraint de s'enfermer dans son premier mensonge : il est pilote-civil, breveté au Maroc, en 1935...

De ce premier mensonge, il est maintenant prisonnier, mais c'est ce pieux mensonge qui lui a permis d'accéder à ses premiers vols...

Cependant, grâce à sa parfaite connaissance de l'anglais et, grâce aussi à la publicité faite à ses récents exploits par la presse anglaise, il obtient d'être affecté directement en O.T.U.

Le 05 août 1940, il est régulièrement muté au n°5 O.T.U à Aston-Down.

Le 09 septembre 1940, Jean Demozay obtient ses "ailes", c'est-à-dire le brevet de pilote de la R.A.F. Ce même jour, il est nommé aspirant.

Le 16 octobre 1940, Jean Demozay rejoint le squadron n°1, à Wittering. Jusqu'au 31 octobre 1940, il va participer à quelques missions, dans le cadre de la Bataille d'Angleterre. A ce titre, il fait partie des treize Français des F.A.F.L qui ont pu participer à cette gigantesque bataille.

Le 1^{er} novembre 1940, il est promu sous-lieutenant.

Le 08 novembre 1940, en début d'après-midi, il décolle pour effectuer un vol d'entraînement, consistant en exercices de voltiges. Au-dessus de Sutton-Bridge, il aperçoit un avion qui vient de la mer. Il va à sa rencontre pour l'identifier. Il s'agit d'un bombardier allemand, un *JU.88*, qui à la vue du *Hurricane*, fait demi-tour, le mitrailleur arrière, tirant sur l'avion de Jean Demozay. Celui-ci se rapproche et le tire. Du moteur droit du *JU.88* s'échappe une épaisse fumée noire, tandis que son hélice s'immobilise. Le bombardier ennemi se réfugie dans les nuages. L'avion sera compté "endommagé" pour le sous-lieutenant Demozay. Première victoire d'une longue série !... car ce bombardier allemand a été confirmé "détruit" par les autorités de la R.A.F.

Le 17 décembre 1940, Jean effectue sa première mission au sein du squadron 615, où il retrouve trois autres Français : Jacques Bouquillard, René Mouchotte et Henri Lafont.

Au cours des mois de janvier et février 1941, le 1 tourne sur les terrains de Kenley, Northolt et Hawkinge, dans la région de Londres.

Au mois de mars, le nombre des missions s'intensifie. Les squadrons sont chargés de protéger les formations de bombardiers qui opèrent au-dessus de la France.

Le 20 mars 1941, Jean Demozay devient "Flying-Officer".

Le 24 mars 1941, au cours d'une mission de protection d'un convoi maritime au sud d'Hasting, il abat un *Me-109*.

Les vols nocturnes de chasse deviennent de plus en plus fréquents dans les jours qui précèdent ou suivent la pleine lune.

Dans la nuit du 10 au 11 mai 1941, Jean Demozay abat un *Heinkel 111*.

Le 25 mai 1941, à 16 h 30, il abat un *Me-109*.

Le 29 mai 1941, "Moses" prend officiellement le commandement du "B" flight du n°1 squadron.

Le 18 juin 1941, Jean Demozay est muté au 242 squadron, où se trouvent déjà quelques Français : François de Labouchère, Philippe de Scitivaux, Bernard Dupérier et Emile Fayolle. Cette mutation répond au désir du général de Gaulle de regrouper les pilotes français au sein de certaines unités britanniques.

Le 22 juin 1940, au cours du retour d'une mission de protection de bombardiers, il abat un *Me-109* et engage le combat avec un autre, sans résultat.

Le 23 juin 1941, il abat encore un *Me-109*, pendant que de Labouchère en abat également un.

Le 29 juin 1941, Jean Demozay arrive à Hawkinge, où est basé le 91, le nouveau squadron où il est muté après qu'une violente altercation se soit produite entre Withney-Straight, le Squadron-Leader du 242, et Jean Demozay, portant sur la manière de diriger du Squadron-Leader.

Au 91, tous les pilotes disposent de *Spitfire V*.

Le 30 juin 1941, Jean prend officiellement en charge le "A" flight.

Ce même jour, un décret de la France libre le nomme "Compagnon de la Libération".

Jean Demozay se plait et s'intègre très vite dans sa nouvelle unité qui s'est construite, à juste titre, une réputation d'unité d'élite.

Le 10 juillet 1941, "Moses" détruit probablement au sol un *Henschel-HS-126* et en endommage un autre sur la base du Portel, près de Boulogne.

Le 16 juillet 1941, il abat un *Me-109*, à 10 miles à l'est de Douvres.

Le 17 juillet 1941, à coups de canon, il coule un mouilleur de mines au large de Calais.

Il est de toutes les missions.

Le 22 juillet 1941, il endommage encore un mouilleur de mines au large de Boulogne.

Le 25 juillet 1941, "Moses" attaque encore un mouilleur de mines et l'endommage, au large de Dieppe.

Le 26 juillet 1941, il abat un *Me-109*. Tout de suite après avoir refait le plein en carburant et en munitions, il repart et incendie un *Flak-Ship*.

Le 27 juillet 1941, il endommage un mouilleur de mines.

Le 28 juillet 1941, il attaque encore un *Flak-Ship* et l'incendie.

Le 29 juillet 1941, il canonne un chalutier.

Le 31 juillet 1941, il abat deux *Me-109* et en endommage un troisième, dans le ciel de Dunkerque. L'exploit, qui a été vécu en direct à la salle de contrôle de l'Ops, se propage dans les unités de la R.A.F. La nouvelle arrive au 242 au sein duquel opèrent toujours Bernard Dupérier, de Scitivaux, de Labouchère et Fayolle. Pourquoi faut-il que Bernard Dupérier écrive dans son carnet :

" Demozay a encore abattu deux avions et endommagé un troisième.

Cette fois, de Scitivaux, de Labouchère et Fayolle n'y croient plus !"

Seule, la jalousie, la rancœur peuvent guider le fiel de Dupérier. En fait, Dupérier, très imbu de la personnalité qu'il s'est construite, de son rang, de ses qualités qui sont réelles, n'arrive pas à accepter que ce jeune intrus dans les Ailes françaises, s'illustre à ce point en face de "vrais" aviateurs, comme lui, de formation classique, qui ont un passé, qui font partie de l'élite de l'Aviation, comme lui, Bernard Dupérier. Déjà, pour lui, c'est difficile de supporter les promotions de simples petits sergents qui ont rallié en 1940 et qui portent, comme Mouchotte, de Labouchère et quelques autres encore, des galons d'officiers, les mêmes que les siens à lui, Bernard Dupérier. Mais

le cas de Jean Demozay l'exaspère jusqu'à l'obsession, et méchamment, il tente de rallier à lui dans sa rancœur hargneuse, les trois autres Français qui sont à ses côtés au 242.

Heureusement, Jean Demozay ignore les acerbes réflexions de Bernard Dupérier. Simplement, il continue son combat, multipliant chaque jour les missions.

Le 1^{er} août 1941, il incendie un mouilleur de mines.

Le 04 août 1941, près du cap Blanc-Nez, il s'attaque à une batterie côtière.

Avec ses huitième et neuvième victoires du 31 juillet, il est en tête du palmarès au nombre des victoires chez les pilotes F.A.F.L.

Il devance ainsi le chaleureux lieutenant James Denis, avec ses six victoires obtenues en Libye.

Le 05 août 1941, il est promu capitaine. Dupérier va s'étouffer d'indignation !

Le 09 août 1941, il retourne attaquer la batterie qu'il a déjà attaquée le 04 août précédent, et la réduit au silence. Dans l'après-midi du même jour, au cours d'une mission de reconnaissance, il abat un *Me-109*. Bernard Dupérier, qui apprend que Jean Demozay a obtenu une dixième victoire écrit sur son carnet :

" Demozay a encore abattu un Me-109 et toujours de la même façon.

Après un "sweep", il est allé faire un tour seul sur le channel et a rencontré deux Fritz, en a descendu un, n'a pas été touché et il est rentré ! ça commence à devenir un peu trop fort ! "

"Moses" qui ignore les tourments de Bernard Dupérier, continue à accomplir ses missions...

Le 14 août 1941, il incendie un chalutier armé, au large de Dunkerque. L'après-midi, il détruit au sol, un *Me-109* sur un aérodrome du Nord de la France, au nord de Dunkerque.

Le 22 août 1941, il incendie une petite embarcation devant Calais.

Le 23 août 1941, il récidive dans ses attaques contre une batterie côtière au cap Blanc-Nez.

Le 26 août 1941, il détruit à nouveau une petite embarcation au large de Calais. Quatre missions par jour, c'est là sa dose normale, parfois il en effectue cinq ou six.

Le 29 août 1941, de retour d'une mission de reconnaissance maritime sur Ostende, le contrôle l'avise de la présence de deux avions ennemis au-dessus du cap Gris-Nez. En montant au-dessus des nuages, il découvre, en effet, treize *Me-109* se présentant en deux formations, l'une de six et l'autre de cinq. Devant et en-dessous, deux autres mènent la formation ennemie. "Moses" s'attaque au dernier appareil du groupe de six et le descend. Il s'attaque ensuite au suivant et le tire, mais il ne peut le considérer que comme "endommagé", car il est bon de dégager en face de la force ennemie, de rompre le combat et de rentrer. Là encore, comme pour les autres, l'exploit a été suivi en direct à la salle d'O.P.S et les victoires homologuées

