

# ECOLE DE GUERRE



PROMOTION *VERDUN*

*2015 -2016*

## Biographie de Bernard Léon Dupérier



Lieutenant-colonel Gauthier Dewas

Sous la direction du  
lieutenant-colonel Jérôme de Lespinois  
IRSEM

**Bernard Léon Dupérier**, né le 13 juin 1907 à Paris et mort le 08 juin 1995 dans sa ville natale, est l'une des grandes figures de l'Armée de l'air et de l'aéronautique française.

Colonel dans l'aviation française, il remporte 6 victoires homologuées. Volant sur différents types de Potez, Douglas, Hurricane et Spitfire il connut beaucoup de succès. Il rejoint les FAFL en 1941 et commande les groupes de chasse « Île-de-France » en 1942 et « Alsace » en 1943. Fait exceptionnel pour un étranger il commande le *Wing* de Biggin Hill en décembre 1943. Il est parachuté en Normandie au printemps 1944 où il est grièvement blessé. Il quitte l'Armée de l'air en 1946 et fonde la société « Air-Transport ». Il est ensuite conseiller du ministre de l'Air de 1953 à 1954, administrateur de la société Air France de 1960 à 1962 et député rapporteur du budget de l'aviation civile de 1962 à 1967. Bernard Dupérier est président d'honneur de l'Aéroclub de France.

## Sommaire

### 1. Biographie

1.1. Origine familiale et premiers pas dans l'aéronautique militaire

1.2. Évasion en Angleterre

1.3. Le combat

1.4. Retour à la vie civile

### 2. Grades

### 3. Décorations

### 4. Citations

### 5. Bibliographie

## 1. Biographie

### 1.1. Origines familiales et premiers pas dans l'aéronautique militaire`

Léon Sternberg de Armella est né à Paris le 13 juin 1907. A 5 ans, le chauffeur de ses parents l'emmène accompagné de sa gouvernante à Issy les Moulineaux voir des avions. La passion de l'aéronautique ne le quittera plus. 20 ans plus tard alors que le métier d'aviateur est encore considéré comme une activité marginale il ne pense qu'à une chose : « s'engager dans l'Armée de l'air ». Son père est administrateur de sociétés et voit cet engagement sous un mauvais œil. À force de persuasion Léon Sternberg de Armella réussit à le convaincre et s'engage dans l'Armée de l'air. Cette décision est en harmonie avec sa volonté de servir son pays. Il veut être digne de ses aïeux qui ont combattu sur tous les champs de bataille de l'histoire.

C'est donc particulièrement heureux qu'il se présente le 8 décembre 1927 à Istres. Il y fait ses classes et en sort six mois plus tard caporal son brevet de pilote militaire en poche. Il est affecté au 34<sup>ème</sup> régiment d'aviation stationné au Bourget. Après quelques mois de formation le caporal Sternberg de Armella est envoyé sur les théâtres d'opération et affecté au 37<sup>ème</sup> régiment d'aviation au groupe de Marrakech. Il effectue ses premières missions de guerre contre les tribus berbères du sud du Maroc. Il est volontaire pour toutes les opérations. Aux commandes de son Potez il n'éprouve aucun risque et se laisse happer par l'ivresse du vol et la joie de servir la France. Malheureusement les années s'écoulent rapidement et il arrive au terme de son engagement. À son retour en France, il a de sombres pressentiments. La classe politique comme la nation tout entière semblent être anesthésiées, persuadées que la ligne Maginot les protégera de toute agression. Léon Sternberg de Armella ne partage pas cette utopie. Il s'engage dans la réserve comme sous-lieutenant et reprend des études pour devenir ingénieur technique aéronautique. Il trouve du travail à Villacoublay comme ingénieur pilote où il est chargé de tester des prototypes. Il y fait la connaissance de Marcel Bloch qui deviendra Marcel Dassault et se lie d'amitiés avec Saint-Exupéry et Mermoz. En 1932 il doit quitter Villacoublay et s'occuper des affaires familiales. Il achète un avion de tourisme pour ne pas se couper de sa passion et vole dès que ses obligations lui laissent du temps. Ses voyages d'affaires en Pologne et en Allemagne lui permettent d'assister impuissant à l'avènement du IIIème Reich. Il effectue des comptes rendus régulier au deuxième bureau de l'air mais la France reste désespérément sans réaction. Il n'est donc pas surpris de recevoir un ordre de mobilisation le 25 août 1939. Il a préparé sa cantine depuis de nombreux mois et a même pris soin

d'acheter des petits carnets pour immortaliser la tragédie qui va suivre. Il arrive le 27 août sur le terrain de Châteauroux où la 32<sup>e</sup> escadre est stationnée. Il prend possession de son Bloch 200. Ces avions bombardiers sont dépassés par ceux de la chasse allemande. Des modèles plus modernes sont censés arriver et leur permettre de défendre le ciel de France. Le moral est bon. Les pilotes sont persuadés d'être les plus forts et ils sont sûrs de la victoire. Pourtant les tactiques françaises comme les avions sont dépassées. L'état-major n'en a pas conscience et ordonne au groupe du lieutenant Sternberg de Armella de réaliser des missions de reconnaissance au-dessus de l'Allemagne. Pour la première mission de son escadrille Léon s'est porté volontaire pour accompagner son chef. Il en sort miraculeusement indemne. Sur les 7 avions engagés seuls 2 reviennent. Les Bloch 200 et les Amyot sont retirés du service et des escadres entières se retrouvent clouées au sol. Pourtant, le véritable engagement n'a pas commencé. Il s'en suit des longues semaines d'attente où les pilotes espèrent désespérément toucher de nouveaux avions. À plusieurs reprises Léon Sternberg fait l'amer constat que la France n'est pas prête. Une partie du peuple prône des idées antimilitaristes, certains matériels neufs sont sabotés, et les tactiques comme le matériel sont désuets. Il aurait fallu attaquer les Allemands sur le Rhin pour les surprendre et profiter du front de l'Est. Or la nation est amorphe, sa volonté inexistante. Personne n'écoute un certain colonel De Gaulle.

Après quelques mois de drôle de guerre et d'inactivité, la 32<sup>e</sup> escadre quitte le terrain d'aviation de Dôle pour aller sur Orange où elle devrait être équipée de Leo45. Les pilotes n'ont pas le temps de faire leur premier vol que l'état-major décide de leur enlever ces avions. Les combats font rage en Norvège et laissent présager l'imminence d'une attaque sur la France. Léon Sternberg n'a toujours pas d'aéroplane mais il est nommé commandant d'escadrille. Après de longues semaines d'attente, la nouvelle arrive enfin. Ils seront équipés de Douglas DB7 américains. Les États-Unis les leur livreront à Casablanca. Au moment où le groupe embarque enfin pour le Maroc, Hitler envahit la Hollande. Le premier acte se déroulera sans eux.

Léon Sternberg de Armella assiste impuissant à l'invasion de la France. L'ironie du sort veut que le groupe touche son dernier Douglas le jour de l'invasion de Paris le 14 juin 1940. Le 16 juin, Léon Sternberg de Armella est à l'est de l'Algérie à Aïn-Beïda. Il reçoit l'ordre de bombarder le terrain d'aviation de Trapani en Sicile. Or la distance qui relie ce terrain à leur base de déploiement est deux fois supérieure au rayon d'action du DB7. Pour couronner le tout les bombes ne s'adaptent pas sur les lance-bombes de leurs avions tout neufs. La déroute est complète. Le 17 juin 1940, le maréchal Pétain demande l'armistice.

Léon Sternberg de Armella ne comprend pas cette capitulation si rapide. La lutte peut continuer depuis l'Afrique du Nord. L'empire français ne peut pas disparaître si facilement. Il n'accepte pas la défaite et décide de rejoindre la Raf pour poursuivre le combat.

Le lendemain, le général de Gaulle appelle à la résistance depuis Londres et le conforte dans ses convictions. Malheureusement, ses espoirs de poursuivre le combat depuis l'Afrique du Nord s'effondrent très vite. Les autorités françaises désarment elles-mêmes leurs soldats. Pire, elles n'hésitent pas à abattre les avions qui fuient en direction de Gibraltar ou l'île de Malte. Le drame de Mers el Kebir ne fera que renforcer leur détermination. Le groupe de Léon Sternberg de Armella reçoit l'ordre à plusieurs reprises de bombarder Gibraltar et la flotte anglaise. Heureusement, de multiples problèmes techniques retarderont ces missions. Le 30 juillet 1940, Léon Sternberg de Armella est démobilisé conformément à sa demande. Il quitte son escadrille le cœur serré. Il a partagé le quotidien de ses hommes pendant la drôle de guerre et l'invasion allemande. Il les connaît intimement et a pu apprécier leur valeur. Il est partagé entre un sentiment de fierté et de regret. Il est fier de les avoir commandés mais il regrette de ne pas les avoir menés au combat. Désormais, un seul objectif l'anime. Rejoindre l'Angleterre et poursuivre la lutte. Il a assisté pendant ses dernières semaines au Maroc à une des périodes les plus sombres de la France. L'ennemi d'hier est devenu un homme respectable et peu d'officiers sont prêts à poursuivre le combat. Beaucoup de Français retournent leur veste et acceptent l'occupation. La collaboration est annoncée.

## 1.2. Évasion en Angleterre

Avant de rejoindre l'Angleterre, il souhaite mettre sa famille en sécurité en zone non occupée. Elle est installée à Paris et il voudrait l'emmener dans le Sud. Léon Sternberg de Armella quitte le Maroc et embarque pour la France. Dès son arrivée, les contacts avec l'administration de Vichy lui montrent qu'il lui sera très compliqué de rejoindre Paris. Il abandonne l'idée de déplacer sa famille et tente d'obtenir un visa de sortie du territoire. Ses affaires outre-Atlantique lui permettent d'obtenir le fameux sésame. Il arrive à New York en janvier 1941 après avoir fait escale à Lisbonne et Casablanca. Pour protéger sa famille de toutes représailles, il décide de s'appeler Dupérier du nom de sa mère. Il change également de prénom et choisit Bernard de son deuxième prénom. Pour rejoindre les États-Unis Bernard Dupérier a effectué une longue traversée entassé dans un cargo

Portugais. À son arrivée, il est subjugué par le port de Manhattan. L'Amérique est belle et bien un grand pays libre. Il n'entend pas pour autant moisir ici trop longtemps. Il rencontre le représentant de la France Libre qui est un camarade de promotion du général de Gaulle. Celui-ci l'envoie au consulat Britannique. Ces derniers ne savent que faire de lui et l'invitent à se rendre au Clayton Knight committee. Cet organisme recrute des pilotes américains souhaitant s'engager dans la RAF. Une fois de plus son périple laisse ses interlocuteurs perplexes. Ils finissent par l'envoyer au group captain de Niverville à Ottawa non sans lui avoir fait passer un interrogatoire. Il arrive au Canada le 27 janvier 1941 et se rend immédiatement dans les bureaux de la « Royal Canadian Air Force ». Une fois de plus, son histoire intrigue. Les autorités canadiennes sont obnubilées par la cinquième colonne et lui font passer plusieurs interrogatoires. Ils sont vite rassurés par la pureté de ses intentions. Dupérier est envoyé ensuite à Mont Réal pour recevoir la bénédiction du docteur Vignal représentant de la France Libre. En arrivant, il a le sentiment de retrouver un bout de France. Il rencontre de nombreux compatriotes dont madame Élisabeth de Miribel qui a tapé à la machine le discours du 18 Juin et monsieur de Kerillis célèbre journaliste fidèle du général de Gaulle. Certains soutiennent Vichy, d'autres le général de Gaulle. Beaucoup ont fui les combats et sont venus se mettre en sécurité. Bernard Dupérier a hâte de traverser l'Atlantique. Il craint d'arriver après la grande offensive allemande. Aussi c'est avec joie qu'il embarque le 22 février 1941 pour l'Angleterre. Le Blitz a beau avoir diminué d'intensité. La traversée n'est pas sans risque. Le cargo de Dupérier est une cible facile pour les sous-marins allemands. Fort heureusement, le voyage se passe sans encombre. Bernard Dupérier ne s'attend pas à être accueilli en libérateur mais les suspicions britanniques finissent par l'agacer. À peine à-t-il foulé le sol anglais, qu'il doit se conformer à plusieurs interrogatoires. Il passe ses premières journées en prison et il finit par dire sèchement à ses geôliers « Si c'est pour croupir au fond d'une prison j'aurais mieux fait de rester en France bien au chaud ». Il est finalement relâché et incorporé immédiatement dans les Forces aériennes Françaises libres. Il est reçu par le général de Gaulle à qui il remet une lettre de de Kerillis. Cette première entrevue avec l'homme du 18 juin, avec celui qui symbolise le combat de la France lui laisse un souvenir inoubliable. À chaque fois qu'il rencontrera le général, Bernard Dupérier retrouvera la même intensité et la même clairvoyance qu'en ce jour de février. Le lendemain Dupérier se présente à l'état-major de forces aériennes françaises libres. Il y retrouve le lieutenant-colonel Pigeaud et le capitaine Gaillard de la Valdaine qu'il connaît déjà et fait la connaissance du capitaine Bouderie. Il est accueilli avec joie.

En février 1941, seul deux douzaines de pilotes français combattent dans la Raf et l'état-major espère créer un groupe français. Chaque recrue les rapproche de cet objectif. Dupérier est le plus âgé et le plus expérimenté de ces pilotes. L'état-major le prédestine donc à prendre la tête de ce groupe français et le promeut capitaine. Il est flatté et heureux de cette perspective mais ça ne fait pas de lui un pilote. Il a hâte d'aller combattre et demande à être incorporé rapidement dans une unité de la RAF. Avant de pouvoir voler il doit passer un mois dans une école d'officier anglaise. Impatient, il attend à Londres de pouvoir débiter son instruction. La ville décrite par le gouvernement de Vichy comme au bord de l'agonie fait preuve en réalité d'un magnifique esprit de résistance. Seuls les masques à gaz et quelques immeubles en ruine laissent transparaître les stigmates de la guerre. Les Londoniens sont gais et font preuve d'un extrême courage. Après le premier mois d'instruction militaire, il arrive le 29 mars à l'école de pilotage de début d'Obiham. Après un premier test en vol ses instructeurs concluent qu'il n'a rien à y faire et le renvoi à Londres au ministère de l'Air pour qu'il soit affecté dans une unité de la RAF. Il est affecté immédiatement dans un escadron de transformation pour apprendre à manier le Hurricane. Pendant ce bref passage, il rencontre des pilotes de la bataille d'Angleterre en période de repos. Il apprend avec émotion de la bouche même de ces héros que l'attrition subie par la Luftwaffe pendant la bataille de France a largement contribué à la victoire de la RAF pendant la bataille d'Angleterre. Les aviateurs Français ont vendu chèrement leur peau et ça lui donne du baume au cœur !! Il écoute avec passion les aventures d'un certain Peter Brother. Il est impressionné par l'acharnement de ce pilote et il note dans ses mémoires un de ses combats contre un Fiat 42 italien. À cette période de la guerre les Italiens sont venus prêter main forte aux Allemands. Le combat tourne à l'avantage de Peter Brother malheureusement il se retrouve à cours de munitions. Son avion est plus rapide mais moins manœuvrant. Plutôt que la fuite Peter Brother préfère utiliser son hélice pour détruire l'avion de son adversaire. Son aventure se termine en vol plané sur un terrain proche de la côte anglaise. C'est façonné par ces exploits que Dupérier prend la direction du squadron 242.

### 1.3. Le combat

Le Squadron 242 est une unité d'élite de la RAF responsable de la protection de Londres. Dupérier reçoit cette affectation comme une marque de confiance. Il y retrouve trois

Français, un marin, de Scitivaux, et deux aviateurs, Labouchère et Fayolle. De Scitivaux est arrivé quinze jours plus tôt. Il n'a pas perdu de temps puisqu'il a déjà deux victoires aériennes à son actif. Pour chacun de ses trois officiers, le voyage vers l'Angleterre a été une véritable aventure. Fayolle, alors à l'entraînement en Algérie, a réquisitionné un Goeland pour rejoindre Gibraltar. Labouchère et de Scitivaux sont en France au moment de l'armistice. Ils embarquent clandestinement dans des cargos et réussissent à rejoindre Gibraltar. Ces trois pilotes accueillent très chaleureusement Dupérier. Ils sont heureux de voir la petite équipe française se renforcer et ils lui font découvrir le « squadron » et son nouvel avion le « Hurricane II ». Le squadron 242 est organisé en deux Fights A et B. Dupérier est affecté au flight B avec Fayolle. Les flights se relayent pour assurer la protection de l'espace aérien Londonien. À l'issue, Dupérier se présente à son nouveau chef d'escadron. En entrant, il découvre avec joie qu'il sera sous les ordres du squadron commander Whitney Straight. Ils se connaissent très bien et ont fait affaire avant la guerre. Dupérier lui a vendu un avion de tourisme. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si Whitney Straight l'a fait venir au 242.

Dès le premier soir, Dupérier est d'alerte avec le flight B. Il va enfin connaître l'épreuve du front. Il est prêt à décoller et intercepter les raids allemands détectés par les radars anglais. Le lieutenant canadien Grassik chef du flight B est son premier leader de patrouille. Dupérier décolle au petit jour et suit consciencieusement son chef de patrouille. Il ne voit aucun avion ennemi pas même le convoi de bombardiers amis qu'il est censé escorter. À peine posé, il redécolle et accompagne cette fois un raid ami mais une fois de plus il ne rencontre pas de résistance. De retour au sol, il témoigne sa frustration et provoque les éclats de rires de ses camarades. Depuis la fin de la bataille d'Angleterre, les accrochages avec les Allemands sont plus rares. Les pilotes du 242 le réconfortent et lui assurent qu'il devrait rapidement avoir l'occasion de montrer sa motivation. Pendant les mois de mai et juin 1941, Dupérier multiplie les vols de jour comme de nuit. Il a hâte d'obtenir sa première victoire aérienne mais les rencontres avec les Messerschmitt sont rares. Peu de temps après son arrivée au squadron, il participe à un vol de nuit. Les Hurricane sont étagés tous les 500 ft et ils ratissent le ciel guidés par les radars dans l'espoir d'acquiescer visuel d'un avion ennemi. Les conditions de vol de nuit sont éprouvantes et l'acquisition visuelle très difficile. Dupérier éprouve une certaine appréhension pendant ces vols. Un soir alors qu'il est proche de l'atterrissage il aperçoit une série de flammes bien alignées. Il prend cette ligne pour le balisage. Une fois posé,

son mécanicien encore ému lui apprend qu'il a été pris pour cible par un Messerschmitt 110. Le coup est passé près, le balisage était en réalité une série de bombes.

Fin juin, il part en permission 48 heures à Londres. Pendant son absence l'escadron est sévèrement touché et perd le flight lieutenant Rogers au cours d'une mission de bombardement dans la région de Béthune. Le lieutenant Grassik le remplace à la tête du Flight B. Dupérier aurait aimé être avec ses camarades pendant ce vol. Il pense avec tristesse à la femme de Rogers qui est enceinte et habite à 100 mètres du mess. Nul temps de s'apitoyer, dès le lendemain, il escorte des Blenheim partis bombarder le terrain de Saint-Omer. Pour la première fois, Dupérier revoit la France. Il est ému mais la Flak intense au-dessus du terrain d'aviation le ramène à la réalité. Il peine à suivre les évolutions du lieutenant Grassik. La radio témoigne d'un engagement féroce. Dès qu'il repasse le « channel » la situation se calme. L'après-midi, ils repartent escorter des bombardiers. Dupérier constate avec joie que les missions offensives au-dessus du territoire ennemi ont pris le pas sur les missions de défense de la Grande Bretagne. La guerre évolue favorablement d'autant que le 22 juin 1941 les Allemands se sont retournés contre les Soviétiques. Dans la foulée de l'agression allemande, les Britanniques multiplient les sorties. Dupérier participe à une mission le jour même. Des Messerschmitt Bf-109 engagent son flight au-dessus du « channel ». Dupérier relate ainsi son premier engagement franc : « Bientôt nous sommes pris dans un carrousel infernal. Autour des bombardiers Blenheim que nous escortons, les avions tournoient comme des abeilles, appareils de deux escadrons, mais aussi Messerschmitt et Spitfire »<sup>1</sup>. En ce début d'été 1941, les missions de « Sweep » ou de protection de raids de bombardiers se multiplient. Dupérier retrouve la côte française à de nombreuses reprises. Il se demande comment ils arrivent à passer au travers de la Flak : « Les fumées noires de la Flak pénètrent parfois dans mon cockpit s'agrémentent de grands éclairs et sûrement de nombreux éclats. Mon Hurricane est secoué comme un sac de noix et, en me retournant, je constate que le chemin que j'ai parcouru est suivi d'une longue trainée, noire également ». Début juillet 1941 l'intensité des combats semblent diminuer. En compagnie de De Scitivaux et Labouchère, Dupérier se rend à Londres pour assister au mariage de Fayolle. Cet événement heureux contraste avec l'âpreté des combats qu'ils viennent de mener. Ils en profitent pour passer au quartier général des Forces aériennes françaises libres. Ils se réjouissent de voir que la création du squadron français est imminente. Ils en profitent

---

également pour évoquer avec l'état-major des FAFI une mission qu'ils aimeraient conduire avec de Scitivaux et Labouchère. L'objectif est d'aller survoler les Champs-Élysées en rase-motte le 14 juillet ! Il s'agit de donner espoir et de montrer que des Français de battent pour la libération de leurs pays.

Le 06 juillet 1941, Dupérier escorte des Stirlings dans la région de Lille. Soudain, il aperçoit deux Messerschmitt 109 piquer sur les bombardiers. Instantanément, il prévient ses camarades et met plein gaz pour les intercepter. La distance qui le sépare des avions pris à partis ne lui permet pas de les protéger. Il reprend sa formation mais au même moment il se retrouve nez à nez avec un 109 qui lui pique dessus. Dans un réflexe de survie il tire sur le manche. L'avion ennemi passe à quelques mètres devant lui. Il déclenche une rafale qui fait mouche. Le Messerschmitt est touché et part instantanément en vrille. Le combat a duré quelques secondes. Dupérier a enfin sa première victoire aérienne. Les missions d'escorte se poursuivent mais Dupérier garde en tête son projet de survol de Paris le 14 juillet. Il convainc l'état-major mais les délais sont trop courts. Cette mission est reportée et elle est remise au 11 novembre. En attendant, il passera le 14 juillet en mer et embarque abord du torpilleur HMS Cottessmore. Il doit y apprendre la dure vie des marins et leur expliquer les évolutions des escadrilles. Cet échange participe à améliorer la coopération entre ces deux armées.

Le 18 juillet 1941, Dupérier est de retour à terre et apprend le déménagement de son « squadron » sur la côte sud sur le terrain de Manston. Ils sont au bord du « channel ». Une nouvelle mission est confiée au 242 : l'attaque de cargos. Le CO du 242 constate avec flegme qu'ils sont désormais à portée des canons allemands du cap gris nez et des bombardiers de la Luftwaffe. Dupérier survit miraculeusement à sa première mission d'un nouveau genre. Ils doivent attaquer avec trois Blenheim un cargo défendu par deux « Flak ships ». Les huit Hurricane attaquent simultanément les trois bateaux, trois Hurricane par Flak ships et deux pour la DCA du cargo. Les Blenheim bombardent simultanément par le haut. Pour ne pas être découvert par les radars ennemis les Hurricane volent au raz de l'eau. Dupérier a pour cible la DCA du cargo. Il est censé délivrer le feu en dernier ce qui comporte un risque supplémentaire. Il est tellement prêt du cargo qu'il voit ses obus éclater sur le pont du bateau. Après le dégagement, les artilleurs se concentrent sur lui. Il zigzague pour ne pas leur faciliter la tâche et se croit sorti d'affaire une fois en route vers l'Angleterre. Il est d'autant plus rassuré qu'il aperçoit quatre Spitfire au-dessus de lui.

Quelques minutes plus tard deux gerbes d'eau encadrent son avion. Il est en train de se faire tirer dessus. Il découvre dans ses rétroviseurs le nez jaune d'un Messerschmitt 109. Il a vraisemblablement confondu les Spitfire avec des avions ennemis. Il break instantanément vers lui et augmente le taux de roulis grâce aux palonniers. Il échappe ainsi miraculeusement au premier chasseur. Pendant la manœuvre, il tente vainement de se signaler à la radio. Malheureusement, son poste a été endommagé par une balle pendant l'attaque du cargo. Il essaye de prendre la fuite mais un second avion ennemi le prend en chasse. Ce satané « Fritz » est proche d'ajuster une passe de tir. Dupérier décide d'engager un virage serré par la gauche. Seul face à quatre Messerschmitt le combat est inégal. Il réduit la vitesse et serre la trajectoire. Dans une manœuvre désespéré, il change brusquement le sens du virage. Il surprend le chasseur à sa poursuite. Ce dernier cabre pour l'éviter et passe dans son collimateur. Dupérier presse la détente. Il voit les impacts de ses obus sur le fuselage adverse. Ses adversaires ont disparu. Il n'essaye pas d'en savoir plus et fuit vers l'Angleterre. En chemin, il retrouve le seul Blenheim rescapé de cette attaque de bateau et l'escorte. Son avion est criblé de balles. Avant de se poser, il vérifie l'état des volets et du train d'atterrissage. À l'arrivée, les mécaniciens sont stupéfaits et font l'inventaire des dégâts de l'appareil. Dupérier retrouve ensuite ses camarades de vol. Au moment où il rentre dans leur baraquement, il les découvre en train de se partager ses affaires. Ils sont gênés et ils lui expliquent qu'ils ne croyaient plus jamais le revoir. Dupérier est déçu ; mais il prend cette situation avec humour. La guerre est impitoyable. Elle vous endurecit et banalise la mort.

Les missions continuent. Le 10 août 1941, le squadron accueille un nouveau pilote français, Frédéric de Pelleport. Élève à l'Ecole de l'air en 1940, il embarque pour l'Angleterre dès la capitulation française. Malheureusement, quinze jours plus tard Dupérier l'attend désespérément au bord du terrain. Il ne reviendra pas. À mesure que les jours s'écourent les pertes se multiplient. Au squadron 242, neuf pilotes sur vingt sont portés disparus. L'unité poursuit ses opérations meurtrières jour après jour. Ses objectifs sont constitués principalement de péniches et de navire de la DCA. Ces missions sont extrêmement dangereuses. Les avions sont des cibles faciles pour la DCA. Pas étonnant alors que le 242 ait un taux d'attrition supérieur aux autres unités. Le 06 septembre, l'unité est relevé et est affecté à Anglesey en mer d'Irlande. Dupérier est furieux. Il espérait changer de mission et arrêter ces attaques de bateaux meurtrières. En aucun cas, il voulait quitter la zone des combats. D'autant que Scitivaux et Labouchère restent à Manston

comme instructeurs. Il occupe ses derniers jours à Manston pour activer son réseau afin de rester avec ses deux amis. Il faut croire qu'il fait preuve de persuasion puisqu'il obtient gain de cause. Quelques jours plus tard le squadron 615 pose ses premiers appareils accueillis par nos trois Français. Ils serviront d'instructeurs et participeront aux combats. Dupérier a le plaisir d'accueillir parmi les nouveaux venus deux compatriotes, le lieutenant Mouchotte et le sergent Maridor. Ils ne tarderont pas à écrire parmi les plus belles pages des Forces aériennes Françaises libres. Dupérier est heureux de rester à Manston et poursuivre le combat. Il continue de travailler avec Labouchère à leur projet de défilé au-dessus Paris pour les cérémonies du 11 Novembre.

Les missions de protection de convoi se succèdent et les avions vont de plus en plus loin en territoire ennemi. Au cours d'une de ces missions, la radio de Dupérier tombe en panne. Plutôt que de poursuivre une escorte inutile et dangereuse il quitte le convoi et part à la rescousse d'une embarcation en perdition. Les naufragés lui font de grands signes. Il tourne autour du bateau et prend un cap direct vers l'Angleterre pour les localiser et donner l'alerte. Une fois sur la côte, il est accueilli par la DCA allemande. Il est en Belgique. Son compas défectueux l'a emmené à l'opposé de sa route. Il évite les tirs de la « Flak » et prend le cap inverse. Sur le retour il fait une passe de tir sur une vedette rapide allemande. La rafale fait mouche et une épaisse fumée se dégage du poste de navigation. Une fois posé, il apprend que l'embarcation en perdition a pu être remorquée en Angleterre grâce à ses indications. Ses occupants sont des résistants belges.

Fin septembre, Winston Churchill, qui est le parrain du 615, rend visite au « squadron ». Il a un mot pour chacun et il leur témoigne beaucoup d'affection. Le 16 octobre 1941, Scitivaux est fait compagnon de l'ordre de la Libération. Les pilotes français sont fiers de voir un des leurs devenir l'un des tout premiers compagnons. Dans la foulée, ils partent pour une mission extrêmement dangereuse. Ils doivent attaquer un train protégé par la « Flak » entre Blakenberge et Ostende. La mission décolle sur alerte. Les Spitfire ne pourront pas les accompagner. Dupérier sait combien ces missions sont dangereuses. Avant de partir il prend un soin tout particulier à mettre en ordre ses affaires. Chacun des huit pilotes est extrêmement concentré. Une fois sur la cible, les avions s'abattent sur le train pendant que la DCA se déchaîne. Ils passent au travers d'une véritable barrière de feu. Miraculeusement, ce jour là, les huit Hurricane rentrent à Manston sans dommage.

À son retour de vol, une excellente nouvelle attend Dupérier. Le 340 premier *Squadron* Français va être formé en Ecosse. Avec Scitivaux, ils attendaient ce moment avec impatience. Ils vont pouvoir montrer au général de Gaulle la bravoure et la dextérité des pilotes du *Flight* Français. Il n'a pas le temps de profiter de cette grande nouvelle qu'il part en vol à la recherche d'un avion bombardier Lysander disparu dans la Manche. À son retour une autre surprise l'attend. Un dessin de Walt Disney en personne lui est adressé. Il représente le célèbre canard Donald Duck en train de tirer du sol un verre de terre portant une casquette allemande et une croix gammée. Pendant son épopée pour rejoindre l'Angleterre Dupérier avait montré à ses amis d'outre-Atlantique un croquis similaire. Il ornait son Douglas pendant la Bataille de France. Après son départ au Royaume-Unis ses amis ont demandé au célèbre dessinateur d'en faire une interprétation différente. À partir de ce jour, tous les avions de Dupérier seront décorés de ce fameux dessin de Walt Disney.



Le lendemain Dupérier reçoit la confirmation de la mission de survol de Paris le 11 novembre. Ils devront se mettre en place le 29 octobre au soir sur le terrain de Hornschurch. Les quelques jours qui les séparent de cette expédition leur paraissent être une éternité. Le 29 avant leur départ le général de Gaulle rend visite aux pilotes basés à Manston. Il les motive et leur annonce : « À présent, les événements sont en marche et ne s'arrêteront plus. Rien ne pourra empêcher la défaite de l'Allemagne ». Le soir même Scitivaux, Labouchère, Mouchotte et Dupérier s'envolent pour Hornschurch. Hélas, ils apprennent en arrivant que leur projet est annulé. Churchill en personne s'y est opposé. Il craint des manifestations spontanées et ne souhaite pas créer d'émeutes au risque de mettre en danger inutilement la vie des Parisiens.

Le 06 novembre nos mousquetaires s'envolent pour Turnhouse en Écosse afin de former le premier « Free French Squadron ». Scitivaux, Fayolle, Labouchère, Mouchotte, Dupérier sont de la partie. Keith Loft sera leur squadron leader. Dupérier et Scitivaux

prendront le commandement des deux flights. Dès que l'unité sera opérationnelle, un Français en prendra le commandement.

Les lourdeurs administratives et le recrutement du personnel mécanicien sont les premiers combats du staff du 340. Loin du front, les pilotes sont ici perçus comme une source d'ennuis et de travail ! De plus, les mécaniciens se font rares. Ceux qui ont choisi de traverser la Manche souhaitent se battre en première ligne et se sont engagés dans des spécialités plus combattantes. Un contingent d'anciens mécaniciens de l'Armée de l'air et de l'aéronavale renforcé de Tahitiens forme l'ossature française. Les Britanniques complètent les effectifs. Heureusement, Dupérier peut compter sur une équipe de pilotes qu'il qualifie lui-même comme extraordinaire. Au-delà de ses fidèles camarades du 312 et du 615 squadrons, il a vu arriver en Écosse des jeunes pilotes. Ils se nomment Schloesing, Fournier, Roland-Béchoff, Claude, Daligot et tant d'autres à avoir tout quitté pour combattre au côté du général de Gaulle. Les entraînements débutent aussitôt et un esprit d'émulation incité par Dupérier et Scitivaux naît entre les deux flights. Ils changent à plusieurs reprises de terrain d'entraînement et passent de Turnhouse à Drem puis finalement Ayr. Le 12 février, Dupérier profite de la visite du général de Gaulle pour tester une formation en vol à 12 avions représentant la croix de Lorraine. Ils reçoivent au mois de mars des Spitfire V signe de leur engagement très proche dans les opérations. La nouvelle tombe enfin. Le 1<sup>er</sup> avril et ce n'est pas une blague ils doivent rejoindre le 11<sup>ème</sup> groupe à Westhampnett sur un terrain satellite de Tangmere. Le 06 avril, après une escale à Red Hill, Scitivaux nouveau squadron leader emmène les 18 avions du 340 sur leur base de projection. L'accueil est chaleureux. Il retrouve le groupe captain Appleton qui est largement francophile et le wing commander Michael Robinson. Robinson est un as de la bataille d'Angleterre. Il a abattu 17 avions et a réclamé la venue du 340 « Ile-de-France ». Après trois jours de brume, l'Ile-de-France est enfin engagée dans la mêlée. Scitivaux et Dupérier ont eu du mal à choisir les pilotes de la première mission. Chacun aurait eu sa place. Ils choisissent finalement de partir avec ceux qui les remplaceraient s'ils ne revenaient pas. Robinson emmène le squadron. Dupérier prend la tête de la section bleue et Scitivaux la section jaune. Ils vont faire une mission de chasse pure au-dessus de Saint-Omer et Hardelot. Les avions décollent les uns après les autres aux ordres de Robinson. Lorsqu'ils arrivent au-dessus des côtes françaises le combat a déjà commencé. Dupérier distingue au loin des petits points noirs qui tourbillonnent les uns autour des autres. Des avions s'écrasent en flammes. Les 3 sections du 340 plongent dans la mêlée. L'intensité

des combats disloque la cohésion des patrouilles. Dupérier se retrouve seul avec ses équipiers et prend en chasse des Focke-Wulf en train de malmener un Spitfire. Soudain, le ciel s'éclaircit et la radio se calme. Robinson donne rendez-vous aux trois sections au nord à la verticale de Calais à 7000m. Dupérier attend désespérément au point de rendez-vous. Les sections de Robinson et Scitivaux ne sont pas là. Il retourne vers le Sud en espérant retrouver les retardataires. Il croise Gilbert et Labouchère qu'il intègre dans sa section et sur ordre fait route vers l'Angleterre. Il espère que les absents y sont déjà posés. Malheureusement, ils sont les premiers à atterrir à Westhampnett. Dupérier attend longuement sur le tarmac en espérant voir le nez d'un Spitfire à l'horizon. Robinson, Scitivaux et Choron ne reviendront pas. L'Ile-de-France est amputé de trois de ses meilleurs pilotes dès le premier engagement. Dupérier est anéanti. Ces trois pilotes étaient ses amis et Scitivaux sont plus proche camarade. Le 340 est décapité. Cette première mission a fait naître des doutes sur les qualités du squadron français. Dupérier doit se battre pour rester sur le front. Heureusement, une explication plus rationnelle vient les dédouaner. Les Allemands auraient touché un nouvel appareil surclassant le Spitfire V, le nouveau Focke-Wulf 190. Dupérier prend le commandement de l'Ile-de-France le 10 avril 1942 et les opérations continuent. Quelques semaines après il reçoit une excellente nouvelle. Scitivaux est vivant ; prisonnier mais vivant. Les engagements apportent leur lot de victoires et de défaites. Deux jeunes pilotes Mézillis et Bourgeois tombent en service aérien tandis que Debec et Bourdier abattent un chasseur bombardier et en abîme gravement un autre. Fayolle qui a pris le commandement du Flight B abat un Junkers 88. Les exploits de ses pilotes et leur rage de vaincre font la fierté de Dupérier. Il faut croire que cette fierté déborde sur ses mécaniciens. Un jour, il découvre qu'ils ont inscrit « Tomana » sur son Spitfire. Les Tahitiens lui expliquent que cela veut dire grand chef dans leur langue natale. Début juin, l'effectif du 340 se renforce. Six nouveaux sous-lieutenants sont affectés à l'Île-de-France. Parmi eux Albert, Durant et Lefebvre viennent d'une escadrille d'Afrique du Nord. Le 14 juillet 1942 l'Île-de-France inaugure son nouveau mess baptisé « au rendez-vous des cochers ». Dupérier a demandé qu'il soit situé sur le terrain de Westhampnett pour éviter les allers-retours inutiles. Ils profitent de cette soirée pour inviter leurs frères d'armes britanniques et faire la fête tard dans la nuit. Ils espèrent tous passer le prochain 14 juillet sur le sol Français. Deux semaines plus tard, ils changent de terrain et ils sont désormais basés à Hornchurch. Les vols continuent et les accrochages avec l'ennemi font deux nouvelles victimes au 340 : Debec et Lambert. Début Août, Fayolle qui a quitté le squadron pour prendre le commandement d'une unité

de chasseurs-bombardiers britannique informe Dupérier des préparatifs d'une mission qui pourrait être le débarquement. Il partage cette information hautement classifiée avec les commandants des flight A et B, Mouchotte et Labouchère. Tous trois ne quittent quasiment plus le terrain. Le 18 août 1942, ils sont convoqués à une réunion par le colonel Lott chef des groupes d'Hornchurch. L'opération est bel et bien un débarquement mais suivi d'un réembarquement. C'est une sorte de répétition générale qui aura lieu sur Dieppe. Les Français sont déçus que ce ne soit pas le véritable retour au pays. Dupérier organise avec Mouchotte et Labouchère les rotations des pilotes pendant l'ensemble de l'opération. Il se réserve le privilège de participer à période la plus importante qui va du débarquement au réembarquement. Le 19 août à 4H30, les pilotes partent aux avions. Le commandant Dutch emmène le 340. Dupérier est accompagné de Boudier, Fournier et Taconnet. Une fois au-dessus de Dieppe, les combats au sol font rage. Dupérier n'a pas le temps d'apprécier la situation. Deux Focke-Wulf les prennent en chasse. Boudier en abat un tandis que Dupérier met en chasse l'autre. Ils sont relevés à 5h50. Dupérier repart à la tête de l'Île-de-France à 9h15. Très vite, il se retrouve dans une mêlée indescriptible où les Spitfire tentent d'abattre les bombardiers Do217 alors qu'ils sont chassés par des F-W 190. Cette sortie se solde par deux Do217 abattus par Labouchère et plusieurs F-W 190 endommagés ou détruits. Ils repartent à 11h et abattent un nouveau Do217 qui venait malheureusement de couler un destroyer allié. Dupérier effectue une dernière rotation à 18h pour protéger les navires anglais sur leur trajet retour. Bechoff abat un dernier bombardier. Le bilan de la journée est bon puisque les pilotes du 340 se voient homologués 03 victoires aériennes sur des bombardiers. Ils ont également détruit ou endommagé de nombreux autres Do 217 et F-W 190. L'Île-de-France a perdu deux Spitfire. Un des deux pilotes a pu être sauvé. La RAF a dominé son adversaire. Malheureusement au sol et en mer les combats ont mal tourné. Plus de la moitié des forces engagées ne sont pas rentrés en Angleterre. Dupérier se console en se disant que ces pertes ne sont pas inutiles. Les enseignements de ce débarquement seront être extrêmement utiles au débarquement final. Au retour de la dernière rotation une terrible nouvelle anéantit Dupérier, les 3 Français du squadron 174 ne sont pas revenus du raid de Dieppe. Le commandant François Fayolle, compagnon de route de Dupérier de la première heure est tombé en plein ciel de gloire. La citation du général de Gaulle au groupe Île-de-France ne le console pas : « Le groupe de chasse Île-de-France, unité dont la valeur technique et le moral élevé ont valu un lustre aux armes de la France combattante en leur réservant une part de choix dans l'effort de guerre allié. En trois mois, a effectué 1600 heures vol de

guerre, a participé à 46 opérations de grande envergure, assuré 367 patrouilles, mettant en œuvre 734 avions. A remporté 05 victoires officielles, plusieurs probables et 05 appareils endommagés. 12 pilotes du groupe ont été citées. Fait à Londres, le 28 août 1942. ». C'est l'âme en peine qu'il se charge d'aller annoncer ce drame à sa femme et leur petite fille de trois mois.

Malheureusement, la liste ne s'arrête pas là. Le 5 septembre l'Île-de-France vit une des missions les plus sombres de sa jeune histoire. Dupérier effectue une opération de diversion au-dessus d'Abbeville pendant que des forteresses volantes bombardent Rouen. Suite à des problèmes de coordination, la chasse supposée protéger le raid est à court de carburant et doit rentrer. Des nuées de chasseurs ennemis s'abattent alors sur les bombardiers. Dupérier ne peut rien faire au risque de se faire massacrer. Il décide de faire demi-tour au moment où Labouchère aperçoit une cible dans la brume. Il décide d'aller lui prêter main forte. Quelques instants plus tard des dizaines de FW leur tombent dessus. Ils se débattent comme des chiens. Comme à chaque fois l'ennemi disparaît soudainement. Dupérier se demande comment il s'en est sorti mais au moment de retrouver ses équipiers plusieurs manquent à l'appel dont François de Labouchère. Après Scitivaux et Fayolle c'est au tour de Labouchère. Désormais les trois pilotes qui l'ont accueilli au 242 ne sont plus à ses côtés. Dupérier se sent seul. Une fois de plus, il lui revient la triste mission de prévenir l'épouse de son ami disparu.

Quelques jours plus tard, Dupérier apprend que la mission au-dessus de Dieppe leur vaut une nouvelle citation : « Groupe de chasse hors de pair qui, après plus d'une année de durs combats, n'a cessé d'accumuler les succès et de faire briller d'un vif éclat les armes de la France combattante. Vient d'inscrire une part de gloire à son actif en participant, brillamment conduit au combat par son chef, le commandant Dupérier, à l'action combinée interalliée contre l'ennemi en territoire français à Dieppe le 19 août 1942. Au cours de durs engagements pendant cette opération a abattu trois avions ennemis et gravement endommagé 06 autres dont plusieurs probablement détruits. Cette citation entraîne la croix de guerre avec palme de vermeil. Fait à Londres le 30 septembre 1942 ». Quelques jours plus tard ils doivent à nouveau changer de terrain. Ils prennent place à Biggin Hill réputé pour être la base des meilleurs escadrons de chasse de la RAF. Ce déménagement est accompagné d'une excellente nouvelle puisque leurs Spitfire V vont être remplacés par des Spitfire IX réputés supérieurs au FW-190. En attendant de recevoir ces nouveaux avions, ils continuent leurs missions par des escortes de forteresses volantes.

Le commandement de Dupérier au 340 touche à sa fin. Schloesing le remplacera. Avant de quitter son unité il perd à nouveau quelques camarades dont Chauvin commandant du flight A. Il s'efforce de venger ses amis disparus en abattant le plus d'ennemis possible. En novembre, lors de sa centième sortie au-dessus de la France il abat deux FW tandis que ses équipiers en abattent trois autres. Il rend le commandement de l'Île-de-France le 1<sup>er</sup> décembre. La première mission de Shloesing à la tête de l'unité est un succès. Quatre avions ennemis sont abattus. Le soir même une fête est organisée en l'honneur des deux partants : Dupérier et Béchoff .

Le lendemain Dupérier quitte ses frères d'armes et part à Londres se mettre à la disposition de l'état-major des FAFL. Il s'occupe de l'intégration des groupes Alsace et Lorraine dans la RAF en attendant de partir aux États-Unis. L'état-major souhaite qu'il fasse des conférences sur les opérations et inspecte les Français en stage dans les écoles de la RAF aux USA et au Canada. Le 1<sup>er</sup> janvier, il fête la nouvelle année avec les siens au 340. Quelques jours plus tard, il dîne avec le général de Gaulle et embarque le 14 janvier vers l'Amérique. Il arrive 05 jours plus tard accueilli par de nombreux amis. Avant de débiter sa tournée, il passe quelques jours à New York où il rencontre les Français libres. Le hasard l'amène à retrouver son ami Antoine de Saint-Exupéry. Il essaye de le convaincre de suivre le général de Gaulle. Son intervention est infructueuse et lui laisse un goût amer. Saint-Exupéry se rachètera plus tard et reprendra les armes depuis l'Afrique du Nord. Pendant son tour des États-Unis, Dupérier est reçu dans les plus grandes institutions américaines et notamment au State Department et au Pentagone. Il va sur des bases américaines et rencontre des pilotes de l'Air force. Il leur raconte comment se déroulent les combats. Il va également à Hollywood où il rencontre des stars françaises et américaines. Il termine ce périple au Canada et donne des conférences à Vancouver et à Montréal. Il embarque le 03 avril dans un bombardier « Liberator » pour l'Ecosse. Pendant cette tournée américaine, il apprend la disparition tragique de Schloesing aux commandes de son avion en flammes. Reilhac qui l'a remplacé à la tête du groupe Île-de-France tombe également quelques jours plus tard. Fournier prend la suite. L'Île-de-France qui a subi de lourdes pertes est remplacé au front par un autre escadron FAFL : « l'Alsace » commandé par René Mouchotte.

De retour à Londres, Dupérier apprend qu'il est affecté à l'état-major des FAFL. Il trompe l'ennui en rédigeant des billets d'humeurs. Il raconte les aventures de l'aspirant La Prasline. Il rédige également un rapport sur son périple aux États-Unis. L'aventure et les

combats lui manquent énormément. Il se lance dans la rédaction d'un texte sur le fighter command et l'évolution de la stratégie et des tactiques. Il a besoin d'avoir accès à une salle de renseignement et profite de ce travail pour se faire affecter à l'Alsace en qualité de surnuméraire. Il commande le groupe au combat lorsque Mouchotte est en permission et remplace les commandants de flight lorsque cela est nécessaire. Cela lui arrive également de voler en tant que simple équipier. Il profite de chaque opportunité pour partir au combat. Une fois de plus, le 29 août il est terrassé par la disparition d'un de ses proches. Mouchotte à son tour n'est pas revenu. Le groupe Alsace est orphelin de son chef. À l'issue d'un engagement, Mouchotte s'est retrouvé quelques minutes sans ses équipiers. Il a marqué son agacement à la radio après quoi ce fut le silence. Dupérier se charge de rassembler ses affaires. Il découvre des carnets qui racontent son aventure depuis son évasion via Gibraltar. Il les transmettra ensuite à sa mère. Le lendemain, Dupérier conduit le groupe au combat. La guerre ne laisse pas le temps aux guerriers de pleurer leurs morts. C'est au combat qu'ils leur rendent les honneurs. Ce 30 août, ils doivent escorter 36 Marauder et se font attaquer par une vingtaine de FW. Ils les mettent en fuite assez facilement. Dans la foulée, l'équipier de Dupérier lui annonce un FW à 5h. Quelques secondes plus tard Dupérier se retrouve seul. Il craint de subir le même sort que René Mouchotte. Ce n'était pas pour cette fois.

Dupérier est réengagé à fond dans la bagarre. Le 24 septembre 1943, Al Deere le wing commander de Biggin Hill doit quitter son commandement. Dupérier prend la suppléance. Il prend la tête de la wing pour une mission d'escorte de 72 Marauder. Après l'attaque de l'objectif, ils se font prendre à partie par une nuée de FW. Dupérier en abat un et à son arrivée il est promu « wing commander flying ». Il est extrêmement flatté par cette promotion. La Wing de Biggin Hill est considéré comme étant la plus prestigieuse de la RAF. Il est le premier étranger à occuper un tel poste. Elle est constituée de trois groupes, l'un néozélandais, l'autre britannique tandis que le dernier bien sûr est français. Dupérier alterne les vols avec chacun des groupes. La fin de l'année approche et les préparatifs du débarquement commencent à être visible. Un premier signe est la création de la Tactical Air Force dans laquelle le groupe néozélandais de Biggin Hill va se fondre. La RAF décide de créer une Wing française en associant l'Alsace, L'Île-de-France et en leur adjoignant un groupe en provenance d'Afrique du Nord : le groupe des Cigognes. Les pilotes français sont réticents à l'idée de combattre au côté de ceux qui sont restés soumis au régime de Pétain. Dupérier a la responsabilité de commander cette escadre et de

faciliter l'intégration des Cigognes. Il s'acquitte de cette mission à merveille. Ce n'est pas sans abattre son dernier FW qu'il rend son commandement le 9 février 1944. Il est affecté à l'état-major sous l'autorité du général Valin puis du général d'Astier de la Vigerie et enfin du général Koenig. Il s'ennuie dans ces états-majors et cherche par tous les moyens à repartir sur le front. Il suit le débarquement du 06 juin 1944 depuis son bureau londonien. Enfin, le 03 juillet 1944, le colonel Passy lui propose de reprendre part activement à la lutte. Il lui propose de participer à l'opération Caïman. C'est une opération aéroportée. L'objectif est de prendre pied au cœur du massif central afin de couper la retraite de la XIX<sup>e</sup> Armée allemande qui va remonter depuis Marseille. Dupérier serait en charge de la partie aviation de l'opération. Il est d'autant plus motivé que si cette mission voit le jour, il sera avec les chasseurs qui tomberont sur l'ennemi. Il travaille ardemment à ce projet mais fait face à de nombreuses oppositions. Le 28 juillet, il accompagne le général Koenig en France. Cela fait 42 mois qu'il attend ce moment. Ils embarquent dans un Dakota et se pose sur un terrain sommaire. Tout l'émeut et le bouleverse profondément. Il retrouve la France et ses senteurs printanières. Il visite Bayeux qui a été miraculeusement protégée des bombardements. Le soir leur baraquement subit un bombardement heureusement sans dommage. La délégation se lève tôt le lendemain pour partir à Caen. Il découvre avec effroi ses champs de ruines. Avant de rentrer en Angleterre, ils se rendent dans un hôpital et vont au chevet des blessés.

À son retour la mission, Aloes prend le pas sur l'opération Caïman. Il existe un manque de coordination évident entre les forces de l'intérieur, les forces parachutées et l'armée de Patton en Bretagne. L'unité d'action doit être retrouvée. Eisenhower et le général Koenig ont donc pris la décision d'y déployer un état-major projeté dont la mission sera de rentrer en contact avec ces unités disparates pour coordonner leur action. Cet état-major sera commandé par le général Eon et Dupérier sera le chef du bureau des opérations. Ils sont parachutés dans la nuit du vendredi 04 août. Accompagné par des Forces Françaises de l'intérieur, Dupérier rejoint Saint-Brieuc. Il rencontre dans les locaux de la gendarmerie le préfet nommé par Vichy et celui nommé par la résistance. Ses interlocuteurs lui résument la situation. La gestapo, la police militaire allemande et la milice ont totalement disparu. Seule reste une compagnie russe de militaires de Vasslov stationnée sur l'aérodrome. Elle a commis des exactions terribles envers la population mais s'est retranchée dans son camp depuis le débarquement. Le capitaine de gendarmerie lui assure qu'elle est prête à se rendre. Dupérier accompagné d'un interprète franco-russe et du gendarme fait route sur

l'aérodrome pour négocier leur reddition. Le capitaine russe accepte à condition que ce soit par des forces régulières. Il n'existe pas de forces régulières à Saint Briec mais Dupérier réglera ce problème plus tard. Il accepte ce marché. De retour à Saint Briec, il rend compte au général Eon et demande les forces nécessaires à la reddition russe. Une fusillade éclate au loin. Les forces de l'intérieure ont décidé de faire un carton sur la compagnie russe. Les négociations sont rompues et tout est à recommencer. Dupérier est furieux. Le lendemain matin une combat team américaine ayant fait une percée depuis Avranches fait son entrée dans Saint-Briec. Dupérier leur résume la situation et leur propose de faire une démonstration de forces pour forcer les militaires de Vasslov à se rendre. Le colonel américain préfère en référer à ses supérieurs. Ils lui demandent de reprendre contact avec les russes. Dupérier tente de l'en dissuader prétextant la dangerosité de ces soldats et au regard des évènements de ces dernières 24 heures. Il obtient une réponse toute militaire : « Its my orders ». Il se retrouve une nouvelle fois dans une jeep accompagné de l'interprète russe, du colonel américain et de son chauffeur en direction de l'aérodrome. Mais la compagnie russe est partie. Contre les recommandations de Dupérier, l'équipage part à sa poursuite. Sur leur chemin, ils tombent sur les restes d'un accrochage récent avec les FFI. Un véhicule est calciné et deux cadavres russes gisent à côté. Dupérier met en garde une nouvelle fois le colonel de l'imprudence de leur démarche. Celui-ci s'entête. Un peu plus loin ils font face à un barrage tenu par les Russes. Le colonel américain envoie l'interprète seul brandissant un drapeau blanc expliquer l'objet de leur venue. À peine est-il arrivé qu'il se fait molester et est pendu à un arbre. Dupérier et le colonel quant eux essuient des tirs de mortiers et de mitraillettes. Dupérier se jette dans le fossé. Le colonel américain trouve refuge derrière la jeep et réussit ensuite à le rejoindre dans le fossé. Le chauffeur de la jeep s'est enfui. Un éclat d'obus a atteint la cheville gauche de Dupérier. Il se fait un garrot. Le colonel américain est également touché d'une balle dans le pied. Ils sont pris au piège dans le fossé. Ils rampent à l'opposé du barrage et de la jeep en feu. Au bout de quelques centaines de mètres, Dupérier ne peut plus avancer. Le colonel américain tente de poursuivre pour aller chercher des secours. Il doit également renoncer quelques dizaines de mètres plus loin. Ils se camouflent tant qu'ils peuvent. Dupérier sent ses forces le quitter. Soudain les chars de la combat team se rapprochent alertés par le chauffeur de la jeep. Malheureusement, ils s'arrêtent à quelques centaines de mètres de la jeep persuadés que Dupérier et leur chef sont morts. Ils préfèrent ne pas engager la compagnie russe alors que la nuit est en train de tomber. La dernière chance de survie de Dupérier et de son acolyte imprudent vient

probablement de passer. Dupérier pense vivre ses derniers instants quand une fusillade éclate à côté de lui. Des FFI et le lieutenant Mansion de son état-major sont venus à leur recherche. Ils ont été pris à parti par des Russes postés en embuscade. Ils s'en débarrassent mais perdent un des leurs. Dupérier et son camarade sont sauvés.

L'engagement au front de Dupérier s'est arrêté cette nuit du 06 août 1944. Il suit la fin de la guerre depuis son lit d'hôpital où il lutte pour ne pas se faire amputer la jambe gauche. Un jeune chirurgien américain prend le risque de la sauver grâce à la pénicilline. Ses amis de l'Île-de-France, de l'Alsace, de l'état-major des FAFL et de la mission Aloes lui rendent visite régulièrement et lui donnent les dernières nouvelles du front. Il apprend ainsi que la compagnie russe qui les a lâchement attaqués a subi les foudres des FFI et de la combat team américaine. Ils ont tous été exterminés. C'est le sort qui les attendaient puisque les militaires de Vasslov remis aux russes à la fin de la guerre ont tous été condamnés à mort et exécutés par l'URSS. Il rentre en France à la fin des hostilités et retrouve sa femme et ses enfants. Sa jambe à peine remise, il défile à pied sur les Champs-Élysées le 18 juin 1945. Un panache tricolore au-dessus de sa tête lui rappelle le sacrifice de ses frères d'armes disparus : Fayolle, Labouchère, Mouchotte, Debec, de Pelleport, Reilhac, ...

Il totalise alors 160 missions offensives et 51 missions défensives soit 337 heures de vol de guerre dans la *RAF* et compte à son actif sept appareils ennemis détruits et quatre autres endommagés. Il a également détruit ou endommagé 20 bateaux.

#### 1.4. Le retour à la vie civile

Au lendemain de la guerre Dupérier retourne aux affaires et administre des sociétés aux États-Unis et en France. Il est démobilisé le 04 avril 1946. Il reste néanmoins proche de l'Armée de l'air et est affecté dans le corps de la réserve. Il est promu colonel le 25 mars 1946. Il sera radié des cadres le 01 juillet 1967. Son admiration pour le général de Gaulle reste intacte toute sa vie. Il dit avec humour à ses petits-enfants que le général lui a coûté cher ! À plusieurs reprises, il lui demande de délaissé ses affaires personnelles pour d'autres projets. À chaque fois, il répond à l'appel du général. Ainsi, il est conseiller du ministre de l'Air de 1953 à 1954, administrateur de la société Air France de 1960 à 1962 et député rapporteur du budget de la défense de 1962 à 1967. Proche parmi les proches, il

est parmi ceux que le général consulte pendant la crise de 1968 et sa retraite à Baden Baden.

Membre du Conseil de l'Ordre de la Libération, il est en outre président d'honneur de l'Amicale FAFL, membre honoraire de l'Académie de l'air et de l'espace, président d'honneur de l'Aéro-club de France et président d'honneur de la Fédération aéronautique internationale.

Bernard Duperier est décédé le 8 juin 1995 à Paris. Il a été inhumé à Barbas en Meurthe-et-Moselle.

## 2. Grades

- Caporal le 13.12.1927
- Sergent le 19.11.1928
- Sous-lieutenant le 17.06.1932
- Capitaine le 08.03.1941
- Commandant le 01.05.1942
- Lieutenant-colonel le 25.06.1944
- Colonel le 25.03.1946

## 3. Décorations

- Grand Croix de la Légion d'Honneur
- Compagnon de la Libération - décret du 5 janvier 1943
- Grand Croix de l'Ordre National du Mérite
- Croix de Guerre 39/45 (9 palmes)
- Médaille de l'Aéronautique
- Commandeur du Mérite Postal
- Order of the British Empire (GB)
- Distinguished Flying Cross (GB)
- Distinguished Flying Cross (USA)
- Croix de Guerre Tchèque

- Commandeur de l'Etoile Noire (Bénin)
- Commandeur du Nicham Iftikar (Tunisie)

#### 4. Citations

##### Citation à l'ordre de l'Armée de l'Air en date du 08 juillet 1941

« Pilote de chasse plein d'allant. A du déployer pour rejoindre les forces du général de Gaulle, de grands efforts de volonté et de ténacité. Versé dans une escadrille de chasse à abattu un Me 109 le 06 Juillet 1941. »

Signé : Amiral Musellier

##### Citation à l'ordre de l'Armée de l'Air en date du 17 Novembre 1941

« Commandant d'escadrille, a fait preuve de très belles qualités de sang-froid et de décision au cours des attaques effectuées par son Groupe contre la navigation ennemie et les objectifs Allemands en territoire occupés. »

Signé : Général de Gaule

##### Citation à l'ordre de l'Armée de l'Air en date du 30 Septembre 1942

Citation du Groupe de chasse « Île-de-France »

« Groupe de chasse hors de pair qui depuis près d'une année de durs combats n'a cessé d'accumuler les succès et de faire briller d'un vif éclat les Armes de la France Combattante. Vient d'inscrire une nouvelle page de gloire à son actif en participant brillamment, conduit au combat par son chef le commandant Dupérier, à l'action combinée contre l'ennemi, en territoire Français à Dieppe le 19 août 1942.

Au cours de durs engagements pendant cette opération a abattu 03 avions ennemis et gravement endommagé 06 autres dont plusieurs probablement détruits. »

Signé : Général De Gaulle

##### Citation à l'ordre de l'Armée Aérienne en date du 22 Octobre 1943

« Brillant commandant de Groupe associant aux remarquables qualités professionnelles les dons d'un entraîneur d'hommes hors pair. Le 23 septembre 1943 a détruit un F.W 190 au cours d'un combat aérien particulièrement acharné et le 03 Octobre a endommagé un avion ennemi participant à la destruction d'un autre. »

Citation à l'ordre de l'armée Aérienne en date du 15 mai 1944

Citation du Groupe de chasse « Alsace »

« Unité d'élite qui sous l'impulsion de ses chefs le commandant Dupérier puis le capitaine Martell a effectué depuis le mois d'Août 1943 - 576 missions offensives et ajouté à la liste déjà longue de son palmarès : 18 victoires et 08 probables.

S'est tout particulièrement distingué les 23 et 24 septembre en détruisant 06 F.W 190 et 01 Me 109.

Continue à maintenir très haut le prestige de l'Armée de l'Air Française. À déjà été cité 03 fois. »

Signé : Général de Gaulle

Décision N°1005/ du 06 Août 1945 – Citation à l'ordre de l'Armée

Commandant Dupérier Bernard, Cdt le G.C . 4/2 Île-de-France.

« Commandant du Groupe Île-de-France a exercé ce commandant avec brio.

Le 02 Novembre 1942 au cours de sa centième sortie offensive a abattu 02 F.W 190 au dessus d'Abbeville. »

Décision N°8 du 04 Janvier 1946 – Citation à l'ordre de l'Armée

« Magnifique Commandant de groupe combattant ardent et inlassable compagnon de l'Order de la Libération, 07 fois cité à l'Ordre de l'Armée.

Possède à son actif un des plus beaux palmarès de l'aviation alliée. Durant 02 ans de dure combat à fait briller d'un vif éclat les armes de la France dans le ciel Anglais. »

Citation à l'ordre de l'Armée accompagnant l'inscription au tableau spécial de la légion d'honneur (décret du 16.10.1945).

« Au grade de chevalier

Officier de valeur. Titulaire de 1200 heures de vol dont 150 en opérations. Commande avec succès depuis un mois le Groupe de chasse « Île-de-France ». Déjà cité à la suite de 02 victoires aériennes vient d'en remporter une troisième le 04 mai au cours d'un combat acharné où son groupe a détruit 03 F.W 190 au-dessus du territoire Français. »

À Londres, le 18 mai 1942

Signé : Général de Gaulle

Citation à l'ordre de l'Armée accompagnant l'inscription au tableau spécial de la légion d'honneur (décret du 16.10.1945).

« Au grade d'Officier

Chef du bureau de l'état-major du colonel Eon, Commandant les F.F.I de Bretagne. Après avoir essayé d'obtenir la reddition de Forces Allemandes retranchées à Saint Briec, s'est au cours de la nuit du 06 août 1944 porté à l'assaut de des défenses ennemies à la tête des éléments blindés américains que sa connaissance du terrain lui permettait de guider. A été gravement blessé au cours de cette attaque.

Commandeur Légion d'honneur, prise de rang et décret du 01.04.46

5. Bibliographies

- Pièces militaires du colonel Bernard Dupérier , SHD
- La Vieille Equipe, Berger-Levrault, Paris 1946
- L'Etoile, les Ailes et la Couronne, Robert Laffont, Paris 1954
- Les Français du B. Flight, Gérard et Cie, Verviers 1957
- Chasseur du Ciel, Perrin, Paris 1991
- France Libre N°277, 1992
- Air Actu N°473, juin 1994
- Aéro france N°65 et 71, Avril 1993 et 1995
- Le Monde, 17 juin 1995
- Amicale des FAFL N°24, 1995