

ECOLE DE GUERRE
PROMOTION VERDUN
2015 - 2016



Henri de Bordas

Biographie d'un as des forces aériennes françaises libres

Ingénieur en chef de 2^{ème} classe Pierre Vetro

Sous la direction du lieutenant-colonel Jérôme de Lespinois



Table des matières

Remerciements	2
Introduction.....	3
1. De l'engagement dans la France Libre à la première victoire aérienne : naissance d'une réputation.....	5
1.1. Jeunesse d'Henri de Bordas	5
1.2. Continuer le combat	5
1.3. Engagement dans la France Libre : aviateur à tout prix.....	6
1.4. Un pilote extrêmement doué	6
1.5. Premières missions de guerre pendant l'opération « Jubilee » sur Dieppe le 19 août 1942 ..	7
1.6. La disparition de Bernard Scheidhauer.	7
2. Henri de Bordas est de tous les combats.....	9
2.1. Une bien triste fin d'affectation dans le 131 Squadron.....	9
2.2. Du 340 Squadron « Ile de France » au 341 Squadron « Alsace »	9
2.3. Instructeur à la Central Gunnery School	10
2.4. Couverture aérienne du débarquement de Normandie	11
2.5. Diver !.....	12
2.6. Retour à « l'Ile-de-France »	13
2.7. A la tête du 329 squadron « Cigognes », un commandement difficile.....	14
3. Après la guerre, une carrière « dispersée » ?	16
3.1. Plusieurs postes à l'international : une première partie de carrière largement valorisée	16
3.2. Dans l'entourage du général de Gaulle	17
3.3. Une succession de commandements prestigieux.....	<u>1948</u>
Conclusion.....	20
Annexe I : Sources et bibliographie.....	22
Annexe II : Chronologie	24
Annexe III : Carte de la Grande-Bretagne	27
Annexe IV : Décorations et citations du général de corps aérien de Bordas.....	28
Décorations :	28
Décorations étrangères :	28
Distinctions :	28

Remerciements

Je voudrais tout d'abord exprimer mes plus vifs remerciements au lieutenant-colonel Jérôme de Lespinois, qui fut un directeur de mini-mémoire disponible et attentif.

Je remercie tout particulièrement Michel de Bordas, deuxième fils d'Henri de Bordas, pour m'avoir apporté des éclaircissements sur les périodes de la vie de son père moins documentées. Je me souviendrai longtemps de l'émotion dans sa voix lorsqu'il apprit que j'écrivais une courte biographie de son père.

Je remercie également vivement Emmanuelle Mauret, Estelle Leclercq et Stéphane Launey du service historique de la défense pour leur accueil et leur aide très précieuse.

Je remercie enfin Isabelle Whitworth, bibliothécaire à la *Defence Academy of the United Kingdom*, pour m'avoir très efficacement guidé dans mes recherches d'ouvrages en langue anglaise.

Introduction

Refusant la défaite et désireux de continuer à se battre du côté du « Monde libre », de nombreux français rallient la Grande-Bretagne fin juin 1940 et s'engagent au côté du général de Gaulle. Parmi eux, des aviateurs, mais aussi des jeunes gens rêvant de le devenir. Après une formation plus ou moins longue, ces pilotes sont affectés dans des unités de la *Royal Air Force*. Ces hommes sont les pilotes des Forces Aériennes Françaises Libres (FAFL). Ils sont de toutes les batailles. Plus de la moitié d'entre eux sera tuée pendant le conflit.

Il existe de nombreux ouvrages retraçant les années de guerre de ces personnages souvent hauts en couleurs. Certains, morts au combat, ont laissé des carnets, véritables œuvres littéraires. D'autres ont eu le temps, après-guerre, d'écrire leurs mémoires. Des biographies très complètes ont également été publiées sur nombre d'entre eux. Dans ces ouvrages, faits de décollages sur alerte, de combats tournoyants et, trop souvent, d'amitiés brisées en plein vol, le nom d'un pilote des FAFL revient souvent, celui d'Henri de Bordas. Les plus grands as de l'époque l'ont côtoyé. Ils ont apprécié en lui tantôt un camarade fidèle, tantôt un subordonné toujours volontaire, ou un chef courageux. Tous le considèrent comme un pilote exceptionnellement doué. Breveté pilote de chasse au début de l'été 1942, il est de tous les combats au dessus de l'Angleterre puis de l'Europe de l'Ouest, suivant la progression alliée. Il termine la guerre à la tête du groupe de chasse 1/2 Cigognes, au grade de capitaine, avec onze victoires aériennes à son actif. Il a alors 24 ans. Après-guerre, Henri de Bordas poursuit une brillante carrière militaire qui le mène jusqu'au grade de général de corps aérien. Compagnon de la Libération, grand'croix de la Légion d'honneur, titulaire de la Croix de guerre 39/45 et de nombreuses autres décorations françaises et étrangères, Henri de Bordas n'a pourtant fait l'objet d'aucune biographie. Il nous semble que cet oubli doit être réparé.

Avant d'initier la rédaction d'une biographie d'Henri de Bordas au titre du mini-mémoire de l'Ecole de guerre, nous nous sommes assuré qu'un tel travail n'avait pas déjà été réalisé. Pour cela, nous avons effectué des recherches sur Internet, à la bibliothèque du CDEM¹, à celle du SHD², au musée de l'Ordre de la Libération et dans les archives de la ville de Montpellier où il est né. Enfin, nous avons interrogé à ce sujet les descendants d'Henri de Bordas que nous avons pu contacter. Nous n'avons effectivement trouvé aucune biographie, mais cette recherche a permis d'identifier de

¹ Centre de documentation de l'école militaire.

² Service historique de la défense.

nombreux ouvrages faisant référence à Henri de Bordas. Il apparaît cependant que la période après-guerre de sa vie est beaucoup moins documentée que les trois années pendant lesquelles il s'est battu au sein des *squadrons* britanniques.

Pour écrire cette courte biographie, nous avons dans un premier temps exploité le dossier militaire³ d'Henri de Bordas, ainsi qu'un témoignage oral qu'il a donné au SHD en 2009, afin d'établir une chronologie précise⁴. Dans un second temps nous avons documenté chaque période homogène de sa vie professionnelle à partir des ouvrages et des témoignages de ses contemporains. Enfin, les échanges que nous avons pu avoir avec l'un des fils d'Henri de Bordas ont été extrêmement précieux pour éclairer les quelques zones d'ombre qui restaient après ce travail mais surtout pour comprendre le caractère de cet homme qui « fait étrange, n'a rien écrit, rien laissé [sur sa propre vie] »⁵.

Les trois parties de la présente biographie correspondent à des périodes de temps très inégales de la vie d'Henri de Bordas. « Mais quel sens cela a-t-il de parler de jours quand le temps ne se décompose plus en heures et en minutes mais en battements de cœur ? »⁶. Les deux premières parties ne couvrent ainsi que les cinq années de guerre, de juin 1940 à fin 1945. Elles s'articulent autour d'un évènement marquant pour notre pilote : la disparition au combat de son ami Bernard Scheidhauer. C'est également à cette période, au sein du 131 *squadron*, qu'Henri de Bordas, remarqué pour ses qualités de pilote et sa combativité, commence à se faire un nom dans la *Royal Air Force* (RAF). La troisième partie du présent document est consacrée à la carrière après-guerre d'Henri de Bordas. Cette seconde partie de carrière, que l'intéressé juge « dispersée »⁷, est en fait d'une grande richesse dans la mesure où elle alterne les détachements à l'étranger, les postes dans l'entourage du général de Gaulle et des commandements prestigieux.

³ Une liste des sources et de la bibliographie est fournie en annexe I.

⁴ Une chronologie est fournie en annexe II.

⁵ Entretien téléphonique libre avec Michel de Bordas réalisé le 12 février 2016.

⁶ Buber-Neumann, M. *Milena*, Paris, Seuil, 1986.

⁷ SHD – Vincennes, AI 13 AV 35, De Bordas, H. (général de corps aérien), Entretien filmé enregistré au domicile du témoin le mercredi 25 février 2009, Durée : 1 h 20.

1. De l'engagement dans la France Libre à la première victoire aérienne : naissance d'une réputation

1.1. Jeunesse d'Henri de Bordas

Aîné d'une famille de deux enfants, Henri de Bordas est né le 4 octobre 1921 à Montpellier. Fils de Raymond de Bordas (né en 1890), grand blessé de 14 – 18, officier de cavalerie coloniale en retraite et d'Antoinette Duclert, il réalise ses études au lycée Louis-le-Grand à Paris. Sans être exceptionnellement doué, il est bon élève, à l'aise en science comme dans les matières littéraires. Il a 17 ans, bientôt 18, lorsque la guerre éclate. Ses parents décident de le faire rentrer à Montpellier où il passe son baccalauréat option mathématiques. Le jeune Henri de Bordas souhaite suivre les traces de son père et embrasser une carrière militaire. Sa préférence va déjà à l'aviation, même si la marine l'intéresse également. Lorsqu'est signé l'armistice le 22 juin 1940, sa décision est prise de quitter le territoire métropolitain pour continuer le combat. L'opportunité se présente deux jours plus tard à Port-Vendres où s'organise l'évacuation vers l'Afrique du Nord de troupes refusant la défaite.

1.2. Continuer le combat

Dans ce port de commerce et de pêche des Pyrénées orientales, quai Jean Moulin, une stèle représentant une dérive d'avion marquée de la croix de Lorraine porte l'inscription suivante :

De ces quais une cinquantaine de jeunes aviateurs français refusant la défaite réussirent à embarquer clandestinement le 24 juin 1940 sur les derniers bateaux alliés partant pour Gibraltar ou l'Afrique. Répondant à l'appel du 18 juin du général de Gaulle, ils furent les premiers à continuer le combat pour la libération de la France.

Même s'il n'était pas encore aviateur, Henri de Bordas est du nombre et embarque ce jour-là sur l'Apapa, un bateau de passagers, au côté de nombreux pilotes français, belges et tchèques. Le 7 juillet 1940, après une escale à Oran, le bateau décharge à Liverpool sa précieuse cargaison. Ces pilotes, qui n'avaient pu rejoindre la Grande-Bretagne avec leurs appareils, iront alimenter les *squadrons* britanniques qui se préparent à mener l'éprouvant combat de la bataille d'Angleterre. Est-ce au contact de figures comme Maurice Chauron ou Emile Fayolle, qui étaient également de la traversée, que s'est forgée la volonté d'Henri de Bordas de combattre dans les airs ? Il est difficile de l'affirmer avec certitude, mais ces deux semaines de voyage dans un bateau transportant une cinquantaine de pilotes rêvant de continuer à en découdre ont certainement dû l'influencer.

1.3. Engagement dans la France Libre : aviateur à tout prix

Arrivés à Londres, les Français souhaitant s'engager dans la France libre sont orientés vers le centre d'accueil et de recrutement des Français libres à l'Olympia Hall. Henri de Bordas y est ainsi officiellement incorporé, à sa demande, dans les FAFL le 15 juillet 1940. Il est ensuite envoyé, avec l'ensemble des jeunes de son âge, dans le camp de Camberley⁸, à une cinquantaine de kilomètres au sud-ouest de Londres où il suivra une formation militaire initiale. Il y fréquente un groupe de jeunes étudiants comme lui, dont beaucoup espèrent être incorporés dans les forces terrestres. Pour sa part, c'est l'armée de l'air qui l'intéresse. Mais malgré son engagement initial dans les FAFL et son insistance pour y rester, il est affecté dans l'aéronavale le 16 novembre 1940. Il intègre donc à cette date une école de formation de la *Royal Navy*. Il y côtoie Philippe de Gaulle, le fils du général, mais contrairement à ce dernier, n'est pas du tout satisfait de cette affectation. Finalement, début mai 1941, à sa plus grande joie, Henri de Bordas est « remis à la disposition de l'armée de l'air » selon les termes apparaissant dans son livret matricule. Le 3 mai 1941, il est promu caporal-chef.

1.4. Un pilote extrêmement doué

Pour Henri de Bordas débute alors le cycle normal de formation des pilotes de la RAF. Après un passage obligé en *Initial Training Wings* à Scarborough, où il poursuit son entraînement militaire de base, commencent enfin les cours de pilotage sur biplans Tiger Moth dans trois *Elementary Flying Training School* (EFTS) successives à Sywell (6 EFTS), Peterborough (17 EFTS) et Feltham (5 EFTS). Le jeune français, qui vient de fêter ses 20 ans, se révèle un très bon pilote et reçoit son brevet le 21 avril 1942. Le jour même, il est muté dans la *52 Operational Training Unit* à Aston Down, unité spécialisée dans l'entraînement des pilotes de Spitfire. La prise de contact avec l'avion de chasse le plus performant de la RAF est un moment important dans la vie d'Henri de Bordas. Il s'en souvient d'ailleurs avec émotion dans l'entretien donné au service historique de la défense en 2009⁹. Deux mois plus tard, le 21 juin 1942, Henri de Bordas, dont les qualités de pilote ont été remarquées par ses instructeurs, est affecté dans le prestigieux *242 Squadron* de la RAF, un groupe de chasse sur Spitfire Mk Vb, le plus récent de la série.

Dès le début de cette formation, qui aura duré en tout un peu plus d'une année, Henri de Bordas

⁸ Tous les lieux situés en Grande-Bretagne cités dans le présent document sont figurés sur la carte objet de l'annexe III

⁹ DE BORDAS, op. cit.

fait la connaissance d'un Français libre, Bernard Scheidhauer, avec qui il sympathise immédiatement. Au grès des affectations, les deux hommes ne se quitteront plus jusqu'à la disparition tragique de Scheidhauer en novembre 1942.

1.5. Premières missions de guerre pendant l'opération « Jubilee » sur Dieppe le 19 août 1942

Lorsqu'Henri de Bordas est affecté dans le *242 Squadron*, celui-ci vient tout juste d'être reformé à Turnhouse, en Écosse, après avoir été basé en Extrême-Orient. Il s'y entraîne aux opérations d'appui feu avec l'armée de terre en préparation notamment de la couverture aérienne du raid sur Dieppe, l'opération « Jubilee ». Quelques jours avant le déclenchement de l'opération, le *squadron* est déplacé sur l'aérodrome de Manston, dans le sud de l'Angleterre. Durant la journée du 19 août, Henri de Bordas effectue 3 missions. Ce sont ses premières véritables missions de guerre. La première, lancée à 06h15, consiste à couvrir l'avance des barges de débarquement alliées. Les deux suivantes, à midi et en soirée, accompagnent les navires rescapés de retour vers l'Angleterre¹⁰. Malgré une DCA¹¹ très dense et une aviation ennemie extrêmement présente, le *242 Squadron* n'essuiera aucune perte mais ne remportera pas de victoire. Soixante-sept ans plus tard, Henri de Bordas se souvient¹² avoir été impressionné par son premier contact avec la chasse allemande et par le sentiment de risquer en permanence la collision tant les avions étaient nombreux dans le ciel de Dieppe. Lors de cette désastreuse opération amphibie, la RAF paiera un tribut certes moins lourd que les troupes débarquées mais perdra tout de même 107 avions en ne détruisant que 42 appareils ennemis.

1.6. La disparition de Bernard Scheidhauer.

Deux semaines après l'opération « Jubilee », le *242 Squadron* est envoyé en Afrique du Nord, via Malte, pour couvrir le futur débarquement des forces alliées, l'opération « Torch ». La règle voulant que dans ce genre de situation, les pilotes «*free french*» restent combattre à partir de la Grande-Bretagne, Henri de Bordas, accompagné de son fidèle compagnon Bernard Scheidhauer, est affecté le 4 septembre 1942 au sein du *131 « County of Kent » Squadron*, basé à ce moment-là à Tangmere et volant sur Spitfire Vb devenu alors l'appareil standard de la RAF. Depuis que le *Squadron* a été positionné sur la côte sud de l'Angleterre au mois de mai 1942, l'activité est intense. Les raids de

¹⁰ MORIEULT, Y. *Croix de Lorraine sur Dieppe*, Fleurance, Aéro éditions, 2002, 120 p.

¹¹ Défense Contre Avions.

¹² DE BORDAS, op. cit.

chasse libre succèdent aux missions d'attaque au sol à très faible altitude au-dessus de la France occupée¹³. Henri de Bordas, particulièrement téméraire et tireur remarquable, excelle dans ces missions appelées « Rhubarbs » dans le langage codé de la RAF. Elles ne se déroulent que par mauvais temps et faible visibilité. Il s'agit de traverser la Manche au-dessus de la couche nuageuse, ou même parfois dans les nuages si la menace ennemie est importante, puis de plonger au ras du sol, sous la couche, pour mitrailler toutes les cibles intéressantes. Bénéficiant de l'effet de surprise, mais particulièrement vulnérables à si basse altitude, les chasseurs attaquent prioritairement les locomotives, les batteries de DCA et les navires. Le *Squadron* conduira ces missions extrêmement risquées jusqu'à sa mise au repos dans le nord de l'Écosse fin janvier 1943. Pendant cette période, Henri de Bordas commence à se faire un nom. Il détruit 2 chalutiers armés, 5 locomotives et une batterie de DCA. Par-dessus tout, le 6 décembre, il abat un Focke-Wulf Fw 190 au cours d'une mission d'escorte de bombardiers. Il reçoit coup sur coup, « pour son allant et sa virtuosité »¹⁴, deux citations à l'ordre de l'Armée Aérienne, avec attribution de la croix de guerre avec palme. Mais Henri de Bordas n'a pas le cœur à fêter ces récompenses dont il est pourtant très fier : son ami Bernard Scheidhauer est porté disparu depuis le 18 novembre. Ce jour-là les deux hommes partent pour une mission « *Rhubarbs* » au-dessus de la presqu'île du Cotentin. Attaquant des locomotives entre Bayeux et Ecausseville, ils rencontrent une forte opposition de Flack légère, notamment au-dessus de Carentan. Juste avant de virer plein est pour rejoindre la sécurité toute relative de la Manche et rentrer en Angleterre, Bordas perd de vue son ailier. Celui-ci ne répond pas non plus à la radio. On apprendra plus tard que Scheidhauer a réalisé un atterrissage en catastrophe sur l'île anglo-normande de Jersey occupée par les Allemands et qu'il a été fait prisonnier. Les causes du crash et les raisons pour lesquelles le pilote choisit de voler vers l'Ouest alors que sa base était au Nord-Est de sa position ne sont pas connues. Capturé quelques minutes après son atterrissage, Scheidhauer sera envoyé dans le Stalag Luft III, en Pologne, dont il s'évadera au cours de la très célèbre « Grande Évasion » le 24 mars 1944. Repris quelques jours plus tard, il sera lâchement abattu d'une balle dans le dos par l'officier de la Gestapo chargé de son transfert vers Berlin¹⁵.

¹³ LISTEMANN, P.H. *No 131 Squadron (County of Kent) 1941-1945*, Oxford, Philedition, 2013, 34 p.

¹⁴ Le texte des citations dont Henri de Bordas a fait l'objet est présenté en annexe IV.

¹⁵ PARRA, L. Site Internet Ciel de gloire, <http://www.cieldegloire.com/>, consulté le 12 novembre 2015. Page « Scheidhauer Bernard ».

2. Henri de Bordas est de tous les combats

2.1. *Une bien triste fin d'affectation dans le 131 Squadron*

Le temps des mois de décembre 1942 et janvier 1943 est à ce point exécrable que le *squadron* ne peut conduire que 12 missions de combat, principalement des escortes de bombardiers, et quelques reconnaissances météorologiques au-dessus de la Manche¹⁶. Henri de Bordas met du temps à se remettre de la disparition de son ami, disparition qui l'a plus durement affecté qu'il ne veut bien l'admettre. En opérations depuis plus de 8 mois, l'ensemble du *squadron* montre en fait des signes de fatigue. Ainsi, le 22 janvier 1943, le 131 permute avec le 610 *squadron* et se retrouve au « repos » sur le terrain de Castletown à l'extrême nord de l'Écosse. Il y reforme ses effectifs en accueillant plusieurs jeunes pilotes tout juste sortis d'*Operational Training Unit*. Henri de Bordas n'aura pas à supporter longtemps la routine des vols d'entraînement et des patrouilles côtières : le 1er mars 1943, il est affecté dans le *squadron* 340 « Ile-de-France », première unité des FAFL. Il est alors lieutenant depuis le 15 décembre de l'année précédente.

2.2. *Du 340 Squadron « Ile de France » au 341 Squadron « Alsace »*

Le 340 *squadron* « Ile de France » est stationné à ce moment-là sur l'aérodrome de Biggin Hill, à quelques kilomètres au sud de Londres. Henri de Bordas intègre un *squadron* extrêmement éprouvé. Au cœur des combats depuis presque une année entière, le 340 a remporté le chiffre impressionnant de 26 victoires aériennes. Mais à quel prix ! Le *squadron* est décimé : 16 pilotes ont été tués depuis le début des opérations, dont deux *squadron leaders* successifs à 15 jours d'intervalle¹⁷. Quelques jours après l'arrivée de Bordas, le 340 est envoyé prendre un repos bien mérité dans le nord de l'Écosse. Le commandant de la station de la base de Biggin Hill, le Wing Commander Malan, décide que le lieutenant de Bordas restera à Biggin Hill et intégrera le 341 *squadron* « Alsace » qui vient y remplacer le 340. L'ambiance est toute autre dans ce *squadron* nouvellement constitué qui vient juste de terminer son entraînement opérationnel. Lorsque le Commandant René Mouchotte, français libre, fut désigné mi-janvier 43 pour prendre la tête du *squadron*, il entreprit de sélectionner chacun des pilotes devant l'accompagner dans l'aventure. Allant jusqu'à mettre son départ dans la balance, il élimina les mauvais éléments et constitua une

¹⁶ SAMPSON, RWF, Franks, N. *Spitfire offensive*, Londres, Grub Street, 2002, 192 p. p 59.

¹⁷ GISCLON, J. *La grande aventure de la chasse française de 1939 à 1945*, Paris, Editions France-Empire, 1983, 625 p, p 392.

unité au potentiel très élevé qu'il destinait à devenir « la plus fameuse du *Fighter Command* »¹⁸. Parmi les pilotes qui atterrissent à Biggin Hill ce 21 mars 1943, le sergent Pierre Clostermann, futur as français aux 33 victoires aériennes, décrit ainsi Henri de Bordas, qu'il connaît déjà de réputation : « De Bordas, sous un abord gai et insouciant, cache le drame de la perte de son meilleur ami abattu à ses côtés à Dieppe. »¹⁹. Mais il n'est pas encore temps de pleurer les disparus. Les missions de chasse libre au-dessus de la France succèdent aux « Circus » d'accompagnement de bombardiers. Les fameux bombardiers américains B17 « *Flying Fortress* », qui ont fait leur apparition sur le théâtre à l'été 1942, sont maintenant envoyés sur l'Allemagne par groupes gigantesques pouvant aller jusqu'à 240 avions. D'une puissance de feu défensive inégalée, ils peuvent représenter une véritable menace pour leur escorte lorsque les servants de canons ont la gâchette un peu trop facile. Les résultats du 341 *squadron* sont excellents. A tel point que le *Fighter Command* décide de faire du 341 la première unité dotée des tous nouveaux Spitfire IX-B. Les avions arrivent le 15 juin 1943 et plusieurs pilotes partent pour un stage de tir sur ce nouvel avion à la *Central Gunnery School* à Sutton Bridge.

2.3. Instructeur à la *Central Gunnery School*

Créée à l'origine pour entraîner les servants de mitrailleuses d'auto-défense des bombardiers, la *Central Gunnery School*, basée sur l'aérodrome de Sutton Bridge, accueille au printemps 1942 une escadre de chasseurs. Pour les pilotes, l'objectif de cette formation est de se perfectionner au tir avec déflexion²⁰, discipline que les pilotes de la RAF découvraient souvent jusqu'ici lors de leur premier combat réel. Le sous-lieutenant de Bordas excelle véritablement dans cet exercice difficile, à tel point que le wing commander Malan l'envoie à Sutton Bridge, le 24 juin 1943, non pas comme stagiaire, mais comme instructeur. Selon Henri de Bordas²¹, le fait que Malan doive prendre le commandement de l'école sous peu n'est pas étranger à cette nomination. Mais cet excès de modestie ne résiste pas à une analyse des dates : Adolph « Sailor » Malan a bien commandé la *Central Gunnery School*, mais en 1942, soit bien avant que Bordas n'y soit envoyé comme instructeur. Pendant les 6 mois que dure cette affectation, celui-ci forme plus d'une soixantaine de

¹⁸ MOUCHOTTE, R. *Les carnets de René Mouchotte, 1940 – 1943*, Paris, Flammarion, 1963, 257 p.

¹⁹ CLOSTERMANN, P. *Le grand cirque : mémoires d'un pilote des FFL dans la RAF*, Paris, Flammarion, 2001, 471 p.

Clostermann commet ici une petite erreur de localisation, Scheidhauer ayant été abattu au-dessus de la presqu'île du Cotentin, non sur Dieppe. Clostermann et Bordas ont entretenu d'excellentes relations après-guerre. A tel point que Clostermann lui dédie en ces termes l'édition de 2000 du *Grand Cirque* : « Pour mes amis Henri de Bordas et « Jaco » Andrieux, Compagnons de la Libération, glorieux pilotes de chasse de la France Libre ».

²⁰ Tir sur une cible qui défile latéralement par rapport à l'avion du tireur.

²¹ DE BORDAS, op. cit.

pilotes qui iront ensuite transmettre leurs acquis dans leurs unités respectives (principes de la primo-formation). C'est une période de la guerre qu'Henri de Bordas qualifie d'« intéressante » car il croise un grand nombre d'aviateurs, dont des as célèbres, avec lesquels il est fier de partager ses expériences de combats aériens. Le 10 janvier 1944, après un court poste d'attente au quartier général de l'*Air Defense of Great Britain*²², le lieutenant de Bordas est affecté au sein du 91 « Nigeria » *Squadron*, alors en opération dans le sud de l'Angleterre.

2.4. Couverture aérienne du débarquement de Normandie

Le 91 *squadron*, réputé pour sa combativité et ses excellents résultats, est basé sur l'aérodrome de Tangmere lorsqu'Henri de Bordas y arrive en ce début d'année 1944. Il est heureux de retrouver deux pilotes des FAFL qu'il a déjà croisés au cours de la guerre et avec lesquels il s'est particulièrement bien entendu : Jean Maridor et Jacques Andrieux. Les principales missions conduites par le *squadron* à ce moment-là sont des escortes de bombardiers et quelques *sweep* de chasse libre lorsque la météo le permet. Mi-février, une excellente nouvelle arrive à Tangmere : le *squadron* va être converti sur Spitfire XIV, dernier né de la série, équipé du tout nouveau moteur Rolls-Royce Griffon 65 de 2035 chevaux. Deuxième unité à être équipée de ce *war bird*, qui surclasse ses prédécesseurs dans tous les domaines, le 91 part pour le terrain de Castle Camps dans l'Essex pour procéder à sa conversion²³. Travaillant dur pour revenir au plus vite en opération sur sa nouvelle monture, Henri de Bordas est très déçu d'apprendre que le *squadron* doit partir pour le terrain de Drem, en Ecosse, pour parfaire son entraînement. Il y restera environ deux mois et ce n'est que le 23 avril 1944 que le « Nigeria *squadron* » se pose sur le terrain de West Malling, enfin de retour au cœur de l'action.

Henri de Bordas va conduire depuis West Malling ses premières missions d'interception de nuit. En effet, les flammes qui sortaient des pipes d'échappement des versions précédentes du Spitfire et ruinaient la vision de nuit des pilotes n'existent pas sur le Spitfire XIV. Il est donc possible pour les pilotes, guidés par les célèbres contrôleurs aériens britanniques, d'intercepter dans l'obscurité les bombardiers allemands. Autre innovation majeure sur cet avion, un réservoir supplémentaire extérieur de 90 gallons lui permet de mener des missions loin au-dessus de la France. Malheureusement, le temps du mois de mai 1944 est à ce point exécrable que très peu de ces

²² Successeur du *Fighter Command* pour la partie défensive, les unités offensives ayant été regroupées au sein de la *Second Tactical Air Force*.

²³ HALL, P. *No 91 « Nigeria » Squadron*, Oxford, Osprey Publishing Ltd., 2001, 127 p.

missions peuvent être conduites. C'est cependant au cours de l'une d'entre elles que les hommes du 91 *squadron* vont découvrir l'ampleur des forces alliées massées dans le sud de l'Angleterre et réaliser à quel point l'invasion de l'Europe est proche²⁴. Henri de Bordas voit ses suppositions confirmées le 5 juin lorsque sont peintes sur son appareil les larges bandes blanches d'identification, destinées à éviter les tirs fratricides, appelées « bandes d'invasion ». Comme la plupart des pilotes alliés, le lieutenant de Bordas ne croisera aucun avion ennemi pendant les missions de couverture de l'opération Overlord. Mais ce répit relatif est de courte durée car une nouvelle menace guette le sud de l'Angleterre. Les services de renseignement britanniques sont formels : le III^{ème} Reich est prêt à lancer sur Londres ses armes secrètes de représailles.

2.5. Diver !

Diver, tel est le nom de code, dans le jargon de la RAF, des tristement célèbres bombes volantes V1 allemandes. Ces tout premiers missiles de croisière de l'histoire, maintenus sur leur trajectoire par un système gyroscopique logé dans l'empennage, sont en fait de petits avions sans pilote, propulsés par un pulsoréacteur, et bourrés de 850 kg d'explosif. Lancés depuis le nord de la France ou la Belgique, ils fondent sur l'Angleterre à basse altitude (entre 0 et 2 500 m) à des vitesses pouvant aller jusqu'à 700 km/h. Le premier de ces engins est détecté par un guetteur du *Royal Observer Corps* le 13 juin à l'aube. West Malling est situé sur la trajectoire du V1. Les « Spit » XIV du 91 *squadron*, suffisamment performants en terme de vitesse à basse altitude et de puissance de feu, peuvent espérer l'intercepter. Les avions qui décollent ce jour-là ne parviendront malheureusement pas à abattre la bombe volante, ni les 4 autres qui les suivent de près²⁵, mais ce n'est que partie remise car à partir de cette date, ce sont plus d'une centaine de V1 qui franchiront la Manche ou la Mer du Nord quotidiennement. Henri de Bordas, toujours aussi fin pilote et excellent tireur, est particulièrement habile dans cette chasse au *diver*. Il en abattra 11 entre le 19 juin et le 7 août, devenant le 10^{ème} pilote de Spitfire au plus grand nombre de victoires sur V1²⁶. Considérant qu'il est bien plus facile de les repérer grâce à la longue flamme qui sort de leur tuyère, il en descendra plusieurs de nuit. Cette technique lui pose cependant quelques problèmes car il est, de nuit, extrêmement difficile d'évaluer la distance de la cible et le risque de déclencher

²⁴ ANDRIEUX, J. *Le ciel et l'enfer. France libre 1940 – 1945*, Paris, Presses de la Cité, 1965, 317 p, p 265.

²⁵ HALL, op. cit.

²⁶ SHORES, C. WILLIAMS, C. *Aces High : A tribute to the most notable fighter pilots of the British and Commonwealth forces in WWII. Volume 2*, Londres, Grub Street, 1994, 667 p, p 220.

le tir trop près et d'être soufflé par l'explosion est omniprésent. Il se souvient d'ailleurs²⁷ avoir un jour perdu une bonne partie de la peinture de son appareil tant l'explosion de la bombe volante avait été proche.

Mais tous n'ont pas autant de chance. Le 3 août 1944, alors que le 91 *squadron* vient juste d'être déplacé sur l'aérodrome de Deanland dans le Sussex, Jean Maridor, un ami d'Henri de Bordas, disparaît héroïquement. Chassant un V1 à très basse altitude, il réalise que celui-ci se précipite sur une école dont le toit, orné de grandes croix rouges, abrite un vaste hôpital militaire. Comme l'indiqueront plusieurs témoins du drame, Jean Maridor, beaucoup trop près de la bombe volante pour espérer s'en sortir indemne, déclenche le tir de toutes ses armes. Son avion perd une aile dans l'explosion du V1 et s'écrase quelques fractions de seconde plus tard²⁸. Henri de Bordas voit ainsi disparaître l'un des pilotes les plus expérimentés de l'escadrille mais surtout un excellent ami. Après avoir appelé Jacques Andrieux, qui a quitté le *squadron* quelques jours auparavant, pour lui apprendre la triste nouvelle²⁹, il note laconiquement dans le carnet de vol de Maridor : « 3 août - Diver Patrol 15¹. Attack a Diver - His aircraft was blown up by the explosion. Crashed and was killed. Certified correct, H. DE BORDAS, Lt. ». Il n'est visiblement pas encore temps pour Henri de Bordas de pleurer les disparus. Nommé capitaine le 25 septembre 1944, son temps en escadron terminé, il est affecté dans le 84 *group support unit*, unité où sont stationnés les avions en réserve. Il n'y restera même pas une semaine. Désireux de retourner au combat au plus tôt, il retrouve, quelques jours avant ses 24 ans, le 340 « free french » *squadron* Ile-de-France stationné sur l'aérodrome de Wevelgem en Belgique. Il y est affecté au poste de commandant en second, tout en commandant également une escadrille. Commence alors « une période très difficile de la guerre »³⁰ pour Henri de Bordas.

2.6. Retour à « l'Ile-de-France »

Période difficile car Henri de Bordas sent bien que la victoire finale est proche ; mais pourtant les missions s'enchaînent sans répit. Basé au plus près des troupes au sol, le *squadron* procède à des bombardements en semi-piqué ou des attaques en rase-motte contre les unités ennemies. La Flack très dense rend l'exercice extrêmement périlleux et l'Ile-de-France essuie de lourdes pertes. La très

²⁷ DE BORDAS, op. cit.

²⁸ AUGST, J.C. Site Internet « Capitaine Jean Maridor », <http://www.jean-maridor.org/>, consulté le 18 décembre 2015

²⁹ ANDRIEUX, op. cit., p 287 : « c'est ainsi que le 3 août 1944, j'entends au téléphone la voix de Bordas. Elle m'annonce, avec une indicible tristesse, la mort de mon vieux camarade Jean Maridor. »

³⁰ DE BORDAS, op. cit.

mauvaise météo ne facilite pas les choses et les pilotes, réalisant parfois jusqu'à trois missions par jour, sont au bord de l'épuisement. Le 2 novembre, le *squadron* est transféré sur l'aérodrome de Biggin Hill pour trois mois d'un repos bien mérité entrecoupé de quelques fastidieuses missions d'escorte de bombardiers. Mais ce n'est pas le Biggin Hill du printemps 43, fourmillant d'activité, que retrouve le capitaine de Bordas. Aujourd'hui, l'aérodrome ressemble presque à un « dépôt de l'intendance »³¹. Le 8 février, le *squadron* retourne enfin en opération. Au cours d'une de ses dernières missions avec « l'Ile-de-France », Henri de Bordas, pourtant maintenant pilote chevronné à l'expérience éprouvée, est pris en défaut, une fois n'est pas coutume, par une rencontre inattendue dans le ciel des Pays-Bas. Alors qu'il vole juste au-dessus de la couche nuageuse, il voit surgir à 150 mètres devant lui, à portée de tir, pile au centre de son viseur, l'un des tous nouveaux chasseurs bombardiers à réaction de la Luftwaffe, le fameux Messerschmitt 262. Il est tellement surpris qu'il ne pense même pas à appuyer sur la détente et le *jet* disparaît dans un nuage de fumée noire sortant de ses deux réacteurs³². Quelques jours après cet épisode, Henri de Bordas apprend à sa grande surprise qu'il doit rallier le 329 *squadron* « Cigognes » pour remplacer le commandant d'escadron, le capitaine Marchélidon, gravement blessé.

2.7. A la tête du 329 *squadron* « Cigognes », un commandement difficile

Le 329 *squadron* n'est pas un « *french* » *squadron* comme les autres. Ses faits d'armes pendant la bataille de France n'ont pas empêché sa dissolution en août 1940. Reconstitué et transféré en Afrique du Nord en novembre 1942, l'unité reste stationnée en Afrique du Nord jusqu'en janvier 44, date à laquelle elle rejoint la Grande-Bretagne en prévision de l'invasion de la forteresse Europe. Le *wing commander* RWF Sampson, qui commande à cette époque l'escadre regroupant les *squadrons* français (340, 341, 329), est assez explicite lorsqu'il affirme : « le 329 *squadron* (les cigognes), commandé par Jean Ozanne, avait clairement un complexe de supériorité »³³. En des termes plus feutrés, Henri de Bordas confirme que l'arrivée du 329 au sein de la RAF ne s'est pas fait sans heurts lorsqu'il précise que le *squadron* « a été assez long à s'intégrer »³⁴. Lorsqu'il en prend le commandement, le 15 mars 1945, le 329 sort, pour ne rien arranger, d'une période de crise qui a largement dégradé l'ambiance au sein de l'unité. Dans un entretien donné au service

³¹ GISCLON, op. cit., p 477.

³² SAMPSON, RWF, Franks, N. *Spitfire offensive*, Londres, Grub Street, 2002, 192 p.

³³ Ibid. p. 143.

³⁴ DE BORDAS, op. cit.

historique de la défense³⁵, le général Maurice Avon, qui deviendra, sous le commandement d'Henri de Bordas, commandant de la deuxième escadrille du *squadron*, en explique les raisons. Le 28 février 1945, le capitaine Marchélidon, à la tête du *squadron* depuis à peine trois semaines est grièvement blessé à la cuisse par un tir de Flack. Les deux chefs d'escadrille, arrivés à la fin de leur tour d'opération ne souhaitent pas être prolongés ; aucun n'accepte de prendre le commandement du *squadron*. Les pilotes, voyant cela, décident à leur tour de quitter le *squadron* dès la fin de leur tour. L'unité doit alors être retirée des opérations faute de combattants ! C'est un véritable coup au cœur pour les pilotes restants car c'est un moment passionnant de la guerre tant la victoire semble proche. Complété par de jeunes pilotes tout juste sortis d'OTU, le *squadron* est envoyé sur l'aérodrome de Turnhouse, en Ecosse, pour une période de formation d'un mois. C'est là que le capitaine Henri de Bordas en prend le commandement. Il a alors 24 ans et demi, un an de moins que ses deux commandants d'escadrilles.

Le 4 avril 1945, le *squadron* est envoyé dans les Iles du Nord, Orcades et Shetlands. Une des escadrilles reste aux Orcades, en couverture de la rade de Scapa Flow, la seconde est basée aux Shetlands, sur le cercle polaire. Les conditions de vie sont très difficiles sur ces terres désolées : aucun arbre, uniquement du vent, de la pluie et des embruns. Le brouillard, souvent très dense, rend la navigation aérienne difficile. A tel point que le 6 avril, un des pilotes les plus expérimentés, le capitaine Sassard, pris dans le brouillard, percute une falaise et se tue³⁶. Les missions sont monotones, les heures d'alerte à 5 mn interminables : le jour dure plus de 20 heures à cette époque de l'année. La nouvelle de la capitulation allemande est accueillie par Henri de Bordas avec d'autant plus de soulagement qu'il sent déjà le moral de ses pilotes fléchir face à cette mortelle routine.

Après la fin de la guerre, envoyé quelques jours sur le terrain d'aviation de Bayeux pour participer au défilé aérien du 14 juillet 1945 au-dessus de Paris, le *squadron* retourne malheureusement en Ecosse. L'activité étant très réduite, Henri de Bordas se voit proposer un stage sur le chasseur à réaction britannique, le Gloster Meteor, avion qui avait été engagé dans des missions de chasse aux V1 et d'attaque au sol pendant la dernière année de guerre. Il devient ainsi le premier pilote

³⁵ SHD – Vincennes, AI 8 Z 474, AVON, M. (général de division aérienne), Entretien enregistré au domicile du témoin les 26 novembre 1986 et 1er avril 1987, Durée 7 h, Bande 2, Face 2.

³⁶ GHEMARD, J. Site Internet « Français libres », <http://www.francaislibres.net>, page consacrée à Robert Henri SASSARD, consulté le 21 avril 2016.

français transformé sur avion à réaction. Ce n'est que le 13 novembre 1945 que, devenu groupe de chasse 1/2 Cigognes de l'armée de l'air française, l'unité quitte définitivement la Grande-Bretagne pour s'installer sur l'aérodrome de Friedrichshafen dans le sud de l'Allemagne. Henri de Bordas reste à la tête du groupe jusqu'au 15 avril 1946 date à laquelle il est affecté à l'inspection générale de l'armée de l'air à Paris.

3. Après la guerre, « une carrière normale »³⁷ ?

Pour cette troisième partie de la biographie d'Henri de Bordas, consacrée à sa carrière après-guerre, nous abandonnons le plan chronologique suivi précédemment et passons à une présentation plus thématique. En effet, les nombreux postes occupés par Bordas dans sa deuxième partie de carrière peuvent être classés en trois catégories : les postes à l'étranger où il valorise sa parfaite connaissance de l'anglais et du milieu militaire britannique, les postes dans l'entourage du général de Gaulle et enfin les postes de commandement d'unités prestigieuses sur lesquels nous nous attarderons un peu plus longuement.

3.1. *Plusieurs postes à l'international : une première partie de carrière largement valorisée*

Pour les pilotes français ayant rejoint les FAFL au cours de la guerre, la langue anglaise avait constitué une barrière sérieuse. Lorsque s'ajoutait un certain sentiment de supériorité vis-à-vis de leurs camarades britanniques, doublé d'une franche réticence à appliquer les règlements en vigueur dans les *squadrons* de la RAF, l'intégration des pilotes *free french* était parfois difficile. Ce ne fut pas du tout le cas pour Henri de Bordas qui, en plus de maîtriser correctement la langue anglaise avant son arrivée en Grande-Bretagne (ses parents lui avaient offert plusieurs séjours linguistiques dans les îles britanniques), chercha toujours à s'intégrer au mieux dans les unités où il était affecté. Ceci lui permit d'acquérir une réputation de sérieux et de grande maturité auprès des instances militaires britanniques.

Après-guerre, à trois reprises, Henri de Bordas occupe des postes où sa pratique courante de l'anglais, son tissu de relations au sein de la RAF et plus généralement sa grande connaissance des milieux britanniques lui permettent de s'épanouir pleinement. Dès le mois de décembre 1948,

³⁷ DE BORDAS, op. cit.

avant même la signature du traité de l'Atlantique Nord, Henri de Bordas est détaché en Grande-Bretagne pour armer l'élément précurseur qui deviendra, dès la création de l'OTAN quatre mois plus tard, le comité militaire permanent de l'Europe Occidentale. Il y œuvre pendant deux années au sein du comité consultatif « air ». Comme le mentionne son bulletin de notation de 1951³⁸, connaissant aussi bien la RAF que l'armée de l'air française, il apporte une réelle plus-value à ce comité dont la principale tâche consiste à promouvoir la standardisation des matériels et de leurs doctrines d'emploi. Pendant ce séjour à Londres, fin octobre 1949, naît Michel, le deuxième enfant d'Henri de Bordas et d'Antoinette Sabatier. Mariés au début de l'année 1947, leur premier enfant, François, avait vu le jour l'année suivante. Un troisième garçon, Frédéric, viendra agrandir la famille quatre ans plus tard, puis une petite fille, Anne-Marie, naîtra en 1958. Le second poste qu'occupe, après-guerre, Henri de Bordas à l'étranger, cette fois-ci aux Etats-Unis, est celui d'attaché de l'air adjoint près l'ambassade de France. Affecté en janvier 1955, il restera trois ans et demi à Washington avant de rentrer précipitamment en France, appelé par le général de Gaulle au poste de chargé de mission « air » de son cabinet. Quelques années plus tard, au grade de colonel, il retourne à Londres en tant qu'attaché de l'air. Henri de Bordas s'illustre à ce poste par une grande finesse d'esprit et un sens politique particulièrement développé qui fait merveille dans les négociations qu'il est amené à conduire. Sa connaissance des industries d'armement britanniques, acquise lors qu'il était en poste à l'OTAN, lui est également précieuse.

3.2. Dans l'entourage du général de Gaulle

Le matin du 14 juin 1958, Henri de Bordas, alors en poste à Washington, reçoit un télégramme lui demandant de rentrer à Paris au plus vite. Il doit rejoindre le cabinet du général de Gaulle qui vient d'être investi président du conseil par l'Assemblée nationale. Très surpris, Bordas cherche conseils auprès de l'ambassadeur de France à Londres qui n'est autre qu'Hervé Alphand. Connaissant bien de Gaulle et comprenant l'opportunité que cela peut représenter pour Bordas, dont il perçoit le potentiel, celui-ci n'hésite pas une seconde : « mon petit, vous partez ce-soir »³⁹. Accueilli le lendemain à Matignon par Pierre Lefranc, un ancien camarade du lycée Louis-le-Grand, lui aussi compagnon de la Libération⁴⁰, Henri de Bordas est introduit dans le bureau de George Pompidou, directeur de cabinet du général. Le courant passe immédiatement entre les deux hommes mais, au

³⁸ SHD – Vincennes, DE 2013 ZL 153/107, Dossier administratif du GCA Henri de Bordas (livret de notes).

³⁹ DE BORDAS, op. cit.

⁴⁰ CHIARADIA, E. L'entourage du général de Gaulle : juin 1958 - avril 1969, Paris, Editions Publibook, 2011, 821 p, p 245.

fil de la discussion, Pompidou comprend qu'Henri de Bordas n'est que moyennement motivé par le poste de chargé de mission « air » qui lui est offert. Le chef de cabinet prend alors l'initiative de lui organiser une entrevue avec le général. C'est la première fois qu'Henri de Bordas rencontre l'homme du 18 juin. A l'issue de cet entretien, s'il n'est pas plus convaincu que le poste est fait pour lui, au moins notre aviateur a-t-il compris pourquoi le général de Gaulle a fait appel à lui : même pour un poste subalterne, celui-ci souhaitait un officier dont il ait entendu parler de façon élogieuse. En outre, il n'imaginait pas qu'il ne fût point compagnon de la libération. Pendant un peu plus de deux années, d'abord comme chargé de mission « air » au sein du cabinet du président du conseil puis en tant que membre de l'état-major particulier du premier président de la cinquième république, Henri de Bordas est chargé des sujets en lien avec l'armée de l'air et l'industrie aéronautique. Pompidou lui confie également le dossier extrêmement sensible du nucléaire. Il est difficile de déterminer en quoi consiste précisément le travail de Bordas dans ce domaine mais, selon ses propres dires, c'est bien ce volet qui rend le poste extrêmement intéressant. Le général de Gaulle, qui suit de très près le dossier, ajoute sur sa feuille de notation de 1960, déjà élogieuse, la mention manuscrite suivante : « Le colonel⁴¹ de Bordas est un officier de haute qualité et de grand avenir »⁴². Il est indéniable qu'à ce poste, Henri de Bordas a une fois de plus montré d'exceptionnelles qualités.

A l'été 1966, de retour de Londres cette fois-ci, venant juste d'être promu général de brigade aérienne, Henri de Bordas retrouve l'état-major particulier du président de la république au poste d'adjoint activité du chef d'état-major. George Pompidou, alors premier ministre et qui avait gardé un excellent souvenir d'Henri de Bordas, n'est pas pour rien dans cette nomination. Il occupe ce poste pendant un peu moins de trois années et quitte l'état-major particulier le 8 avril 1969, à peine trois semaines avant le départ du général de Gaulle. De novembre 1976 à octobre 1977, pour son tout dernier poste, au grade de général de corps d'armée aérienne, il refait un bref passage à l'Élysée en tant que conseiller du gouvernement pour la défense.

La qualité d'une carrière d'officier se mesure souvent à l'aune du nombre et du type de postes de commandement qu'il a occupés. Henri de Bordas, lorsqu'il n'est pas détaché à l'étranger ou à la présidence de la république, se voit ainsi confier la direction d'organismes prestigieux.

⁴¹ Henri de Bordas a été promu colonel le 1^{er} janvier 1960.

⁴² SHD – Vincennes, DE 2013 ZL 153/107, Dossier administratif du GCA Henri de Bordas (livret de notes).

3.3. *Une succession de commandements prestigieux*

Agé d'à peine 29 ans et venant tout juste de passer au grade de commandant, Henri de Bordas est muté le 6 mai 1951 à la tête du centre de transformation sur avions à réaction. Equipé de l'avion britannique De Havilland Vampire F.1, le centre voit passer, pour un stage d'un mois, les pilotes appelés à intégrer les escadres déjà équipées de cet avion. Henri de Bordas considère que ce commandement lui correspond parfaitement⁴³ car suffisamment petit pour être accessible à un très jeune commandant mais à fort enjeu étant donné la révolution que constitue le passage sur avions à réaction pour l'armée de l'air française. Et puis, n'est-ce pas un juste retour des choses pour le premier pilote français transformé sur avion à réaction ?

Dix années plus tard, alors au grade de colonel, il est nommé commandant de la base aérienne 110 de Creil. Cette affectation n'est pas le fruit du hasard et montre encore à quel point Henri de Bordas a non seulement la confiance de sa hiérarchie mais également celles des plus hautes autorités de l'Etat. Son prédécesseur a en effet été limogé quelques jours auparavant pour n'avoir pas su empêcher le départ clandestin pour Alger, depuis la base aérienne de Creil, du général Challe. Si la lumière a été faite depuis sur les complicités dont a bénéficié le général putschiste au sein de l'armée de l'air, la situation était loin d'être claire à l'époque et il fallait mettre à la tête de cette grande base aérienne un colonel fidèle au général de Gaulle dont l'intégrité ne faisait aucun doute.

Le commandement suivant que prend le général de brigade aérienne en avril 1969 est celui de la 4^{ème} région aérienne d'Aix en Provence. L'ancien conseiller à la présidence en charge des affaires nucléaires, qui avait, à ce titre, assisté à la première explosion française à Reggane, trouve dans son périmètre de responsabilité le plateau d'Albion en cours de nucléarisation. Les 18 silos en construction sur la base aérienne 200 d'Apt-Saint-Christol vont accueillir les premiers missiles stratégiques français. La prise d'alerte du plateau d'Albion se fera pendant le commandement d'Henri de Bordas en août 1971.

Quelques semaines après cet événement d'importance, Henri de Bordas est convoqué à Paris par le chef d'état-major de l'armée de l'air, le général d'armée aérienne Gauthier. Celui-ci lui propose de prendre le commandement du transport aérien. Il lui confie cependant ne pas se faire trop d'illusion quant à sa réponse car pour un pilote de chasse, cette fonction peut sembler inadaptée

⁴³ DE BORDAS, op. cit.

voire déshonorante. « Détrompez-vous mon général », se voit-il rétorquer, « j'accepte »⁴⁴. Le 17 janvier 1972, Henri de Bordas prend ainsi le commandement du COTAM⁴⁵. Aux dires du général Martin⁴⁶, son chef d'état-major, les deux années passées sous le commandement de l'as aux 11 victoires aériennes marquent durablement le COTAM. La force d'Henri de Bordas est de laisser à son chef d'état-major la conduite de l'activité opérationnelle pour se consacrer à la communication externe. En effet, il profite de ses nombreuses relations, à l'Élysée notamment, pour mettre en avant l'action du transport militaire, trop souvent laissée dans l'ombre de l'aviation de chasse. Une anecdote dont se souvient le général Martin est également révélatrice de l'attention que porte Henri de Bordas à l'image de son service : alors que le groupe de liaisons aériennes ministérielle, le GLAM, est accusé d'avoir servi des croissants rances à bord de l'avion présidentiel, le général de division aérienne de Bordas décroche lui-même son téléphone pour s'expliquer auprès du cabinet et éviter que l'affaire ne prenne une ampleur démesurée.

Conclusion

Le 5 octobre 1977, arrivé à la limite d'âge de son grade, Henri de Bordas est placé en congé du personnel navigant. Trois années plus tard, le premier octobre 1980, il est admis dans la deuxième section du cadre des officiers généraux de l'armée de l'air. Mais ceci ne signifie pas, pour notre aviateur, une baisse d'activité professionnelle. En effet, dès le mois d'octobre 1977, il prend la tête de la fondation pour les études de défense nationale (FEDN) et crée la revue « Stratégique » avec l'idée d'en faire un journal de recherche fondamentale dans le sillage de la revue « Stratégie » qui avait été lancée en 1964 par le général Beaufre mais qui ne survivra pas à la mort du grand stratège en 1975. Dans l'éditorial du premier numéro de la revue, publié en 1979, Henri de Bordas regrette l'inexistence en France d'un périodique traitant en profondeur des sujets de défense et de stratégie et ambitionne de combler ce vide. Il œuvre dans ce sens pendant les 4 années suivantes et parvient à faire de « Stratégique » une revue reconnue qui joue pleinement son rôle de stimulateur de recherche fondamentale. Henri de Bordas quitte la présidence de la fondation en 1983. Très actif pendant sa retraite, il s'occupe de propriétés agricoles familiales dans le sud de la France. Henri de Bordas s'éteint à l'âge de 91 ans, le 22 octobre 2011, à l'hôpital Bégin à Saint-

⁴⁴ SHD – Vincennes, AI 8 Z 827, MARTIN, L. (général de division aérienne), Entretiens réalisés au SHAA les 23 mars, 2 avril, 30 avril, 14 mai, 25 mai et 4 juin 1998, Durée 9 h, CD n°9.

⁴⁵ Commandement du transport aérien militaire.

⁴⁶ Martin, L. op. cit.

Mandé. Ses obsèques sont célébrées en la cathédrale Saint-Louis des Invalides en présence des plus hautes autorités militaires.

Dans l'entretien avec le SHD enregistré en 2009⁴⁷ Henri de Bordas confie trouver sa carrière après-guerre peu cohérente, « dispersée ». Sur ce point, beaucoup de questions restent en effet sans réponse. Passionné de vol, ayant risqué quotidiennement sa vie aux commandes de son Spitfire, titulaire de 11 victoires aériennes et appelé à un brillant avenir, pourquoi Henri de Bordas ne poursuit-il pas sa carrière comme pilote opérationnel ? Affecté au centre d'essais en vol de Brétigny au sortir de la guerre, en plein essor de l'aviation à réaction, pourquoi ne reste-t-il qu'une seule année et ne devient-il pas pilote d'essai ? Pourquoi, alors même qu'il occupe pendant 17 années des postes éminemment politiques en ambassade ou à la présidence, juge-t-il nécessaire de confier à la personne qui l'interviewe qu'il n'a pas la « fibre politique » ? Pourquoi, enfin, lorsqu'il est en poste à Washington, envisage-t-il de quitter l'armée ?

La lecture attentive des états de service d'Henri de Bordas, tout comme le simple fait qu'il ait terminé sa carrière au grade élevé de général de corps aérien, ne laisse planer aucun doute : il s'est investi pleinement, et avec la réussite que l'on connaît maintenant, dans ses postes successifs après-guerre. Il serait cependant réducteur de considérer que la façon dont Bordas dénigre dans l'entretien au SHD sa deuxième partie de carrière n'est que la conséquence de son grand âge, avec des souvenirs qui s'estompent et se focalisent sur les moments les plus marquants de sa vie. La vérité est certainement qu'Henri de Bordas a été, comme beaucoup d'acteurs de cette période tragique, très profondément marqué par les années de conflit. Plus discret et réservé qu'un Andrieux, moins prolix qu'un Clostermann, il a vécu comme eux trois années de fuite en avant, trois années de tension extrême entrecoupées par la perte de camarades de combat, mais aussi par celle d'amis très chers. L'assassinat de Bernard Scheidhauer et la mort de Jean Maridor, dont Henri de Bordas a dû identifier les restes calcinés dans la carcasse de l'avion, l'ont durablement marqué.

« Quand on a eu une vie comme la mienne au départ, après, le reste perd beaucoup de son relief ». Faisant bien entendu référence aux années de guerre, Henri de Bordas conclut ainsi, les yeux dans le vague, l'entretien avec le SHD enregistré en 2009.

⁴⁷ DE BORDAS, op. cit.

Annexe I : Sources et bibliographie

Sources :

- SHD – Vincennes, DE 2013 ZL 153/107, Dossier administratif du GCA Henri de Bordas (livret de notes, livret matricule officier, ordres de mutation, citations).
- SHD – Vincennes, AI 13 AV 35, DE BORDAS, H. (général de corps aérien), Entretien filmé enregistré au domicile du témoin le mercredi 25 février 2009, Durée : 1 h 20.
- SHD – Vincennes, AI 8 Z 474, AVON, M. (général de division aérienne), Entretien enregistré au domicile du témoin les 26 novembre 1986 et 1er avril 1987, Durée 7 h, Bande 2, Face 2.
- SHD – Vincennes, AI 8 Z 827, MARTIN, L. (général de division aérienne), Entretiens réalisés au SHAA les 23 mars, 2 avril, 30 avril, 14 mai, 25 mai et 4 juin 1998, Durée 9 h, CD n°9.

Bibliographie :

- HALL, P. *No 91 « Nigeria » Squadron*, Oxford, Osprey Publishing Ltd., 2001, 127 p.
- ANDRIEUX, J. *Le ciel et l'enfer. France libre 1940 – 1945*, Paris, Presses de la Cité, 1965, 317 p.
- ANDRIEUX, J. *Une poignée d'as. France libre 1940 – 1945*, Paris, Presses de la Cité, 1965, 299 p.
- GISCLON, J. *La grande aventure de la chasse française de 1939 à 1945*, Paris, Editions France-Empire, 1983, 625 p.
- CLOSTERMANN, P. *Le grand cirque : mémoires d'un pilote des FFL dans la RAF*, Paris, Flammarion, 2001, 471 p.
- SHORES, C. WILLIAMS, C. *Aces High: A tribute to the most notable fighter pilots of the British and Commonwealth forces in WWII. Volume 2*, Londres, Grub Street, 1994, 667 p.
- MORIEULT, Y. *Croix de Lorraine sur Dieppe*, Fleurance, Aéro éditions, 2002, 120 p.
- SAMPSON, RWF, FRANKS, N. *Spitfire offensive*, Londres, Grub Street, 2002, 192 p.
- LISTEMANN, P.H. *No 131 Squadron (County of Kent) 1941-1945*, Oxford, Philedition, 2013, 34 p.
- MOUCHOTTE, R. *Les carnets de René Mouchotte, 1940 – 1943*, Paris, Flammarion, 1963, 257 p.
- NORMANS, F. *RAF Fighter Command, 1936 – 1968*, Cambridge, Patrick Stephens, 1992, 253 p.
- CHIARADIA, E. *L'entourage du général de Gaulle : juin 1958 - avril 1969*, Paris, Editions Publibook, 2011, 821 p.
- PARRA, L. Site Internet « Ciel de gloire », <http://www.cieldegloire.com/>, consulté le 12

novembre 2015.

- AUGST, J.C. Site Internet « Capitaine Jean Maridor », <http://www.jean-maridor.org/>, consulté le 18 décembre 2015.
- GHEMARD, J. Site Internet « Français libres », <http://www.francaislibres.net>, page consacrée à Robert Henri SASSARD, consulté le 21 avril 2016.

Annexe II : Chronologie

Evènements dans le Monde et en France	Evènement de la vie d'Henri de Bordas
1921	
	4 octobre : naissance d'Henri de Bordas
1940	
18 juin : appel du général de Gaulle. 22 juin : signature de l'armistice.	24 juin : départ de Port-Vendres. 26 juin : engagé volontaire dans les FFL. 15 juillet : incorporé dans les FAFL. 16 novembre : muté Royal Navy.
1941	
	2 mai : remis à la disposition de l'aviation. 3 mai : promu caporal-chef. 2 août : muté 6 EFTS. 4 octobre : muté 17 EFTS. 29 octobre : muté 5 EFTS.
1942	
19 août : opération « Jubilee » sur Dieppe.	1er avril : promu aspirant. 21 avril : breveté pilote de chasse. Muté 52 OTU. 21 juin : muté 242 <i>Squadron</i> . 4 septembre : muté 131 <i>squadron</i> . 18 novembre : mort de Bernard Scheidhauer. 6 décembre : première victoire aérienne. 15 décembre : promu sous-lieutenant.
1943	
	1^{er} mars : muté 340 <i>squadron</i> « Ile-de-France ». 20 mars : muté 341 <i>squadron</i> « Alsace ». 24 juin : muté <i>Central Gunnery School</i> . 25 septembre : promu lieutenant. 1er décembre : muté au quartier général de <i>l'Air Defense of Great Britain</i> .
1944	
6 juin : débarquement de Normandie.	10 janvier : muté 91 <i>squadron</i> . 3 août : mort de Jean Maridor. 25 septembre : promu capitaine. 29 septembre : muté 84 GSU. 6 octobre : muté 340 <i>squadron</i> « Ile-de-France ».
1945	
8 mai : capitulation de l'Allemagne.	15 mars : muté 329 <i>squadron</i> « Cigognes ».

1946	
	15 avril : muté inspection de la chasse.
1947	
	2 février : muté centre d'essais en vol de Brétigny. 5 mars : mariage avec Antoinette Sabatier.
1948	
	10 janvier : naissance 1 ^{er} enfant (François). 8 mars : muté état-major général de l'armée de l'air. 1er décembre : détaché en Grande Bretagne.
1949	
	1er avril : muté délégation militaire française du comité militaire permanent de l'Europe occidentale. 26 octobre : naissance 2 ^{ème} enfant (Michel).
1951	
	1er janvier : promu commandant. 6 mai : prend le commandement du CTAR.
1953	
	5 février : muté inspection générale de l'armée de l'air. 22 décembre : naissance 3 ^{ème} enfant (Frédéric).
1954	
	1er juillet : muté secrétariat aux forces armées air.
1955	
	28 janvier : muté ambassade de France aux Etats-Unis. Attaché de l'air adjoint. 1 juillet : promu lieutenant-colonel.
1958	
1^{er} juin : le général de Gaulle est investi président du Conseil par l'Assemblée nationale.	3 février : naissance 4 ^{ème} enfant (Anne-Marie). 15 juin : muté cabinet du président du conseil.
1959	
8 janvier : élu le 21 décembre 1958, de Gaulle prend ses fonctions de président de la république.	
1960	
13 février : premier essai nucléaire français.	1er janvier : promu colonel. 3 octobre : muté au CHEM.
1961	
21 avril : putsch des généraux.	12 mai : prend le commandement de la BA de Creil.

1962	
	15 septembre : muté attaché de l'air à Londres.
1966	
	17 juillet : promu général de brigade aérienne. 1er août : muté état-major particulier du président de la république.
1969	
	8 avril : prend le commandement de la 4 ^{ème} région aérienne d'Aix-en-Provence.
1971	
2 août : mise en service du plateau d'Albion.	1er juillet : promu général de division aérienne.
1972	
	17 janvier : prend le commandement du transport aérien militaire.
1974	
	1er décembre : chargé de mission planification opérationnel à l'EMAA.
1976	
	1er février : promu général de corps aérien. 10 mars : muté inspecteur technique de l'armée de l'air. 1er décembre : muté conseiller du gouvernement pour la défense.
1977	
	5 octobre : placé en congé du personnel navigant. Président de la fondation pour les études de la défense nationale.
1980	
	1er octobre : admis dans la deuxième section du cadre des officiers généraux.
1983	
	Quitte la présidence de la fondation pour les études de la défense nationale.
2011	
	22 octobre : décès d'Henri de Bordas.

Annexe III : Carte de la Grande-Bretagne



Annexe IV : Décorations et citations du général de corps aérien de Bordas.

Décorations :

Grand-Croix de la légion d'honneur, le 7 novembre 2000.

Croix de la Libération, le 18 mai 1945.

Grand-Croix de l'ordre national du mérite, le 28 septembre 1978.

Médaille de la résistance avec rosette, le 31 mars 1947.

Croix de guerre 1939-1945 avec 6 palmes, le 8 décembre 1942.

Croix du combattant volontaire 1939-1945, le 21 octobre 1970.

Médaille de l'aéronautique, le 21 mars 1968.

Médaille commémorative des services volontaires dans la France libre, le 28 février 1969.

Décorations étrangères :

Commandeur de l'ordre de l'Etoile noire, le 19 septembre 1957.

Commandeur de l'ordre du Nichan Iftikhar, le 17 mars 1954.

Distinguished flying cross, le 25 janvier 1946.

Air medal USA, le 5 juillet 1945.

Commandeur de l'ordre militaire de Ayacu Cho du Pérou, février 1960.

Distinctions :

Ordre général n°269 du 8 décembre 1942.

Citation à l'ordre de l'Armée Aérienne.

« Officier pilote de chasse plein d'allant, totalise en 6 mois de présence en escadrille plus de 100 heures de vol en 84 missions dont 34 offensives.

S'est particulièrement distingué les 22 octobre et 18 novembre 1942 dans l'attaque de 2 chalutiers armés qui ont été détruits et en attaquant avec succès, 4 locomotives en territoire occupé ».

Cette citation comporte l'attribution de la croix de guerre avec palme.

Ordre général n°1854 du 12 février 1943.

Citation à l'ordre de l'Armée Aérienne.

« Déjà cité à l'ordre de l'armée pour son allant et sa virtuosité dans l'exécution de ses nombreuses missions contre l'ennemi, continue à affirmer ses qualités de chasseur. S'est de nouveau brillamment distingué le 6 décembre 1942 au cours d'une mission de protection de bombardiers, en abattant un F.W. 190 qui menaçait la formation.

A depuis ajouté à son palmarès, une batterie de DCA qu'il a réduite au silence et une locomotive qu'il a très sérieusement endommagée ».

Cette citation comporte l'attribution de la croix de guerre avec palme.

Décision n° 109 du général de Gaulle président du gouvernement provisoire de la R.F. en date du 30 octobre 1944.

Citation à l'ordre de l'Armée Aérienne.

« Jeune officier pilote de chasse exceptionnel qui ne cesse de donner des preuves de ses brillantes qualités de chasseur.

Vient de détruire dix avions-bombes, donnant ainsi un nouveau témoignage de son courage et de son habileté de pilote ».

Cette citation comporte l'attribution de la croix de guerre avec palme.

Décision n° 109 du général de Gaulle président du gouvernement provisoire de la R.F. en date du 30 octobre 1944.

Citation à l'ordre de l'Armée Aérienne.

« Chasseur doué, calme, réfléchi et plein de détermination. Détaché dans un squadron britannique, ne cesse de s'affirmer par sa haute valeur morale et les brillants résultats que lui valent d'audacieuses attaques en vol rasant.

Au cours du mois d'août, a effectué dans les régions du Havre, Dunkerque et Lille, 32 missions, dont 16 offensives et a détruit ou endommagé 14 véhicules ennemis dont un tank lourd et probablement coulé deux péniches.

A réussi à deux reprises à ramener son avion sérieusement touché par le feu de la DCA ».

Cette citation comporte l'attribution de la croix de guerre avec palme.

Citation accompagnant la nomination au grade de chevalier de la légion d'honneur.

Décret du 30 décembre 1944.

« Jeune engagé volontaire de Juin 1940. Actuellement pilote de chasse remarquable d'allant et de sûreté.

Commandant d'escadrille de valeur. Très belle figure d'officier ayant une très haute idée du devoir.

A son premier tour d'opérations en 200 heures de vol de guerre, compte 146 missions.

S'est tout particulièrement distingué en détruisant un F.W. 190, trois chalutiers armés, 5

locomotives et en réduisant au silence une batterie de DCA. Trois fois cité à l'ordre de l'armée ».

Cette citation comporte l'attribution de la croix de guerre avec palme.

Citation accompagnant la nomination au grade de chevalier de la légion d'honneur.

Décret du 30 décembre 1944.

« Jeune officier pilote de chasse au passé déjà glorieux et faisant l'admiration de ses camarades français et britanniques.

Depuis juin 1944, s'est d'abord distingué dans l'attaque des bombes volantes et en a détruit dix, ceci au prix des risques les plus grands.

Affecté ensuite au groupe de chasse « Ile-de-France » a effectué de nombreuses missions de bombardement en piqué et d'attaques de troupes au sol.

Commande maintenant une escadrille de ce groupe où, grâce à sa valeur et à son ascendant, il obtient de remarquables résultats ».

Cette citation comporte l'attribution de la croix de guerre avec palme.

Ordre général n° 36 du 19 juillet 1945 du général Bouscat.

Citation à l'ordre du corps aérien.

« Excellent officier de chasse, remarquable d'allant et de sûreté, commandant d'escadrille de très grande valeur.

Le 1^{er} mars 1945, à la tête de son groupe qu'il conduisit en l'occasion avec beaucoup d'habileté, a entraîné sa formation à l'attaque d'un point de la ligne Siegfried, spécialement défendue par la DCA ennemie, accomplissant ainsi sa 150^{ème} opération offensive.

Cette citation comporte l'attribution de l'étoile de vermeil.