

Pierre BERGEROT alias de NORBERT

Né le 16 septembre 1916 à Paris

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

Matricule FAFL 31.348

« Disparaît en mer Méditerranée » le 14 août 1943 au large de Gibraltar



Pilote de chasse au « 807 Naval Air SQUADRON » de la Royal Navy



« Mort pour la France » à l'âge de 26 ans







Ce travail biographique a été réalisé dans le cadre du projet mémoriel 2017-2022 conduit par l'Association AM-FAFL (pour la Mémoire des Forces Aériennes Françaises Libres) qui a eu pour objectif d'honorer la mémoire des 123 membres des FAFL (Forces Aériennes Françaises Libres) déclarés « porté disparu » durant la Seconde guerre mondiale.

Ce projet a abouti avec la création en Seine-Maritime du « Mémorial du Tréport » en faisant ériger en bord de mer une stèle dont la cérémonie inaugurale a eu lieu le samedi 25 juin 2022 en présence du Général de brigade aérienne Julien SABÉNÉ représentant le chef d'Etat-Major de l'Armée de l'air et de l'espace.



L'historique de ce Mémorial est consultable sur le site internet de la *Fondation de la France libre* à l'aide du lien suivant : https://www.france-libre.net/hommages-aux-123-membres-des-fafl-disparus/

Les 123 biographies, dont fait partie celle-ci, ont été réalisées avec le concours de :

Jean-Claude AUGST, Frédéric BENTLEY, Frédéric BRUYELLE, Yves DONJON, Jean-Pierre FITAMEN, Bertrand HUGOT, Yves MORIEULT et Hervé PIERROT mémorialistes des FAFL; Michel BOUCHI-LAMONTAGNE mémorialiste des FNFL; Lucien MORAREAU mémorialiste de l'Aéronautique navale; David PORTIER mémorialiste des Parachutistes de la France Libre; Mike CLOSE mémorialiste de la Royal Air Force; Pierre TILLET mémorialiste des actions du BCRA; Sylvain CORNIL-FRERROT responsable des recherches historiques à la Fondation de la France libre.

Ces biographies sont consultables sur le site internet de la *Fondation de la France libre* à l'aide du lien suivant : https://www.france-libre.net/les-123-fafl-declares-porte-disparu/

Parmi les ressources documentaires qui ont alimenté ce travail, il y a :

- Le Service Historique de la Défense de Vincennes (94), de Caen (14) et de Pau (64). https://www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr/
- Le site internet du Ministère des Armées : « Mémoire des Hommes » : https://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/fr/
- Le site internet « Mémorial Gen Web » : https://www.memorialgenweb.org/index.php
- La Fondation de la France libre : <u>https://www.france-libre.net/</u>
- Le site internet « Français.libres.net » : http://www.francaislibres.net/liste/liste.php
- Les archives de la Royal Air Force : www.nationalarchives.gov.uk
- Les archives familiales des disparus.



Agir pour la Liberté



Le parcours d'un jeune Parisien ayant rejoint les Forces Aériennes Françaises Libres

Biographie présentée par Frédéric Bentley
Président de l'Association pour la Mémoire des FAFL (AM-FAFL)
avec la collaboration de
Jean-Pierre Fitamen vice-président de l'AM-FAFL
(05/2023)



Association pour la Mémoire des Forces Aériennes Françaises Libres Fondation de la France-Libre

16 Cour des Petites Ecuries, 75010 PARIS

Email: amfafl.contact@gmail.com



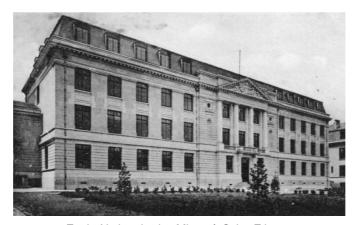
1- SES DÉBUTS

1916 – SA NAISSANCE - Le 16 septembre 1916 à Paris 5^{ème} est né un enfant prénommé *Pierre Paul Albert* fils de *Pierre Jean Albert* BERGEROT né le 27/02/1884 à Paris 11^{ème} et de *Marie Thérèse Charlotte* BOISSELIER.

1932 – A l'âge de 16 ans il est reconnu « Pupille de la Nation » suite au décès de son père « Mort pour la France » le 2 juillet 1916.

Le jeune Pierre poursuit ses études à Paris où il obtient son baccalauréat « A » de philosophie.

A *Saint-Etienne* il poursuit ses études dans le domaine des sciences à Ecole Nationale Supérieure des Mines située au 158 Cours Fauriel où il devient Assistant de laboratoire.



Ecole Nationale des Mines à Saint-Etienne

1938 – Il fait une demande de sursis au Bureau de recrutement militaire de la Seine (6^{ème} bureau).

Le **01/05/1939**, il passe le concours pour l'obtention du Brevet de Préparation Militaire Supérieure (PMS) et obtient les notes suivantes : *théorie 18, pratique 18, assiduité et aptitude 19.*

Le **26/05/1939**, Pierre renonce à sa période de sursis et débute une formation à la Préparation Militaire Supérieure en qualité de soldat de 2^{ème} classe.

Le **15/06/1939**, il reçoit les appréciations suivantes du lieutenant-colonel VERDIER instructeur de l'Ecole des Sciences Politiques :

Elève remarquable. Très bien doué, très énergique, très apte au commandement, très bonnes connaissances militaires, très bon candidat qui doit réussir dans un très bon rang.

Le **07/08/1939**, Pierre entre à l'Ecole de Pilotage auxiliaire « HANRIOT » de *Bourges*, département du Cher.





Ecole de Pilotage « HANRIOT » de Bourges

Le 22/08/1939, il est autorisé à effectuer son premier vol en solo.

2- La FRANCE entre EN GUERRE

Le 03/09/1939, la France déclare la guerre à l'Allemagne après l'invasion de la Pologne.

Le **16**/**09**/**1939,** Pierre, incorporé à la 5^{ème} Compagnie, obtient au cours de sa formation de pilote les résultats suivants : *connaissances militaires générales = 14*/*20* ; *manœuvres à pied = 16,5* ; *tir = 14* ; *connaissances théoriques en avion = 15 et moteur = 17* ; *navigation et transmission = 18,5*. Appréciation générale : Très bon esprit militaire.

Le **03/10/1939**, ses bons résultats lui permettent d'obtenir le grade de « sous-lieutenant de réserve » de l'Armée de l'Air à compter du 16/9/39.

Le **05/10/1939**, affecté au Bataillon de l'Air 127, il est incorporé à la 1^{ère} Compagnie de l'Ecole de Pilotage du Camp d'*Avord* situé près de *Bourges*.



Ecole de Pilotage d'Avord

Le **22/11/1939**, Pierre obtient son Brevet de pilote militaire n° 27849 sur *Hanriot 182*. Il totalise alors 29h de vol et 113 atterrissages.

Appréciations de son moniteur :

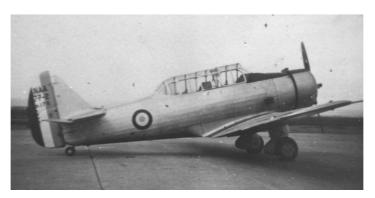
Assez bon élève dans l'ensemble, a besoin de se perfectionner toutefois dans ses prises de terrain. Assez régulier dans ses atterrissages. A de l'allant. Très bon esprit, parfaite moralité.





Hanriot 182

Le **16/12/1939**, Pierre BERGEROT est affecté en Eure-et-Loir au Bataillon de l'Air 122 de la Base aérienne de *Chartres*. Il poursuit son entrainement de pilote. Il va totaliser à son actif 36h10 de vol avec 158 atterrissages sur avions *Morane-Saulnier MS230* et *North-American NAA57*.



North-American NAA57

Le **04/03/1940 – SON MARIAGE** – A Paris 7^{ème}, *Pierre Paul Albert* BERGEROT prend pour épouse *Yvette Andrée* BLONDEL 26 ans étudiante en médecine domiciliée à *Paris* rue de Lille.

Le **11/03/1940**, Pierre termine un stage de perfectionnement à *l'Ecole de chasse n°4 d'Avord* où il aura effectué 25h35 de vol et 83 atterrissages sur avion Morane MS225, Dewoitine 500 et Morane 406, avec des séances de voltige, d'acrobatie et de vols en patrouille.

Il reçoit les évaluations suivantes du capitaine LAMOUILLE commandant l'Ecole :

Pilotage un peu crispé, sans souplesse et précision, manque d'assurance, mauvais début en monoplace. Travail peu satisfaisant en patrouille. A besoin de beaucoup travailler pour faire un pilote de chasse.

Le **14/03/1940**, Pierre BERGEROT est affecté à la 4^{ème} Compagnie du Centre d'Instruction de la chasse sur la Base aérienne 122 de *Chartres*.



SIGNATURE de l'ARMISTICE

Au moment de la signature des accords d'Armistice, Pierre est à Perpignan. Il est devenu l'officieradjoint au lieutenant-colonel PENNES de l'Etat-Major.

Le **09/08/1940**, les combats ayant cessé, il est démobilisé et renvoyé dans ses foyers par le Centre démobilisateur du BA113. Il se retire à Paris, 11 Place Dauphine.

Bien décidé à rejoindre l'Angleterre pour répondre à l'Appel du Général de GAULLE. C'est avec ses amis Bernard LOUCHET et Pierre BRISDOUX, pilotes de réserve de l'Armée de l'air également démobilisés, qu'ils élaborent ensemble le projet de rejoindre la Grande-Bretagne. Pierre est plutôt partant pour passer par la Yougoslavie où des amis pourraient les aider, alors que les autres préconisent la voie de l'Afrique du Nord.

3- SON RALLIEMENT A LA FRANCE-LIBRE

Novembre 1940 – Les trois hommes décident de quitter séparément la capitale. Pierre fait le choix de prendre la route pour rejoindre Vichy en « Zone libre » laissant derrière lui son épouse Yvette alors enceinte.

Le 23/11/1940, il franchi la zone de démarcation et rejoint Vichy. Il y séjourne plusieurs mois à la recherche d'une solution, multipliant des contacts. Ce qui ne lui était pas très difficile : plutôt bel homme, grand, sympathique, aux manières courtoises, il cultive ses rencontres, ses relations.

Avril 1941, Pierre abandonne l'idée de rejoindre la Yougoslavie qui vient d'être envahie par les troupes allemandes. Il décide de faire le choix de l'Afrique du Nord et peut être y retrouver ses deux amis.

DÉPART pour l'AFRIQUE du NORD

La chance semble lui sourire enfin. Se retrouvant dans les couloirs d'un Ministère il aperçoit une secrétaire portant une pile de passeports de gens devant accompagner Jean BOROTRA, illustre tennisman des années 30, devenu Commissaire général à l'Education et aux Sports du gouvernement de Vichy, pour une tournée de propagande en Afrique du Nord afin de promouvoir le sport amateur. Pierre suit la jeune fille qui entre dans un bureau vide et dépose la pile de passeport. Il y pénètre à son tour, pose son passeport par-dessus la pile et ajoute son nom sur la liste de la demande de visas qui l'accompagne.

Deux jours après il revient et n'a de cesse que de réclamer son passeport qu'il finit par obtenir et s'empresse de rejoindre la gare pour récupérer le billet de train. Sachant que ceux-ci son nominatif, il a pris soin de noter le nom d'un journaliste de la liste qu'il sait souffrant et qu'il présume sera absent. Il se fait passer pour lui au guichet de la gare et récupère son billet.



Arrivé en Afrique du Nord, Pierre accompagne la tournée de conférences organisées pour Jean BOROTRA. Comme on ne sait pas exactement ce qu'il y fait, ce qu'il représente, il est toujours honorablement placé. Usant de son charme, cultivé, il devient très vite populaire. Il multiplie les rencontres espérant pouvoir entrer en contact avec des sympathisants gaullistes.



Jean BOROTRA à son arrivée au Maroc en compagnie du Général NOGUES (Magazine Illustration nº5123)

Arrivé au Maroc les choses se gâtent lorsque Pierre apprend que l'on recherche un usurpateur dans la caravane. Le moment est venu de disparaître.

DÉPART pour la MARTINIQUE

A Casablanca, Pierre réussit à se faire engager au port comme soutier sous le nom de « Pierre de Norbert » (ou infirmier selon d'autres sources) sur un bananier en partance pour la Martinique. Une fois en haute mer, interrogé, il dévoile la véritable raison de sa présence et de ses intentions. Le commandant de bord ne lui cache pas les difficultés qui l'attendent à son arrivée.

Le **18/05/1941**, le navire arrive à la Martinique au port de Fort-de-France. Pierre décide de poursuivre son chemin à bord du bananier qui reprend la mer en direction de l'Amérique du sud.

ARRIVÉE en GUYANNE ANGLAISE

Sur sa route, le bananier passe au large des côtes de la Guyane anglaise (actuel Guyana). C'est à ce moment que Pierre décide de quitter le navire. Il s'échappe par le hublot de sa cabine et nage jusqu'à la côte distante de plus de 3km. Balayé par des courants violents il réussi à atteindre le rivage. Recueilli par des indigènes il est conduit au Consulat américain.

Celui-ci ne pouvant rien faire pour lui on l'accompagne chez des Anglais. Ces derniers forts complaisants et actifs réussissent à lui faire gagner la frontière du Brésil.



ARRIVÉE au BRESIL

Au Brésil, Pierre BERGEROT se présente aux autorités pour leurs faire part de sa situation et de ses intentions. En réponse, n'ayant jamais entendu parler d'un Général de GAULLE, elles songent à le refouler à la frontière guyanaise.

Par chance, Pierre fait la connaissance d'un pilote de la *Pan American Airways* qui doit convoyer en Afrique un avion *Lockheed Hudson* destiné à la *Royal Air Force*.

DÉPART pour l'AFRIQUE

Il fait alors partie du vol qui l'amène en Gold Coast (actuel Ghana). De là il peut rejoindre les Forces Françaises Libres en A.E.F (Afrique Equatoriale Française).



Lockheed Hudson (za.pinterest.com)

ARRIVÉE en AFRIQUE ÉQUATORIALE FRANÇAISE

Le **22/08/1941**, Pierre peut enfin répondre à l'Appel du Général de GAULLE en s'engageant dans les Forces Françaises Libres sous le pseudonyme *Pierre de NORBERT* et demande à servir dans l'aviation au sein des Forces Aériennes Françaises Libres (FAFL). Le matricule FAFL n° 31348 lui sera attribué, son ralliement est enregistré à compter du 22/04/1941.

Fin août 1941, il est dirigé vers le Moyen-Orient où les Etats du Levant viennent d'être conquis par les forces alliées, avec la participation des Forces Françaises Libres, après la signature d'un armistice à Saint-Jean-d'Acre le 14 juillet 1941.

ARRIVÉE à DAMAS en Syrie.

Après un passage en Egypte, Pierre arrive à Damas pour être affecté dans un premier temps au GMI (Groupe Mixte d'instruction) à compter du 02/09/1941.

Puis il est envoyé rejoindre le personnel de *l'Escadrille Française de Chasse n* $^{\circ}1$ (EFC1), depuis peu à Rayack au Liban, mis au repos après la Campagne d'Egypte.



ARRIVÉE à RAYACK au Liban.

A Rayack, il retrouve avec joie ses deux amis Pierre BRISDOUX et Bernard LOUCHET. Ils lui racontent leur incroyable épopée qui leur a permis de rejoindre la France-Libre. Après avoir parcouru plus de 8000 km, pour la plus part dans le désert durant cinq mois, à travers le Maroc, la Haute-Volta (actuel Burkina-Faso), l'Algérie, le Niger, le Tchad. Ils ont finalement été recueillis à bout de forces par des méharistes des Forces Françaises Libres du *Groupe Nomade du Tchad* installés au poste de *Wour*, endroit perdu au fin fond du *Tibesti*.

La base aérienne de Rayack est la plus moderne du Levant, avec de grands bâtiments blancs, de belles architectures, des ateliers importants, d'immenses hangars, et de longues pistes cimentées.



Terrain d'aviation de Rayack au Liban (fr.wikipedia.org)

Mais toute cette infrastructure a souffert de la guerre : les hangars et les bâtiments sont criblés de balles et d'éclats d'obus, des carcasses d'avions jalonnent encore les pistes.

Le mess est détruit, il manque des portes et des fenêtres et la plupart des vitres sont brisées, les installations d'eau et de chauffage central sont également détruites, et le mobilier pillé.

Dans le désordre et l'abandon où se trouvèrent les Etats du Levant après la Campagne de Syrie et grâce aux efforts du général CATROUX délégué général et du professeur René CASSIN pour l'administration civile, des généraux MONCLAR, de LARMINAT et COLLET pour la réorganisation de l'armée, et du général Martial VALIN pour l'Armée de l'air, des hommes issus de milieux les plus divers sont rassemblés pour compléter et constituer le *Groupe de chasse n°1 (GC1)* prochainement baptisé *Groupe de Chasse «ALSACE»*.

L'encadrement du groupe est principalement issu de l'*EFC1* (Escadrille Française de Chasse n°1) qui a opéré en Egypte et dans Western Désert au sein de la Royal Air Force. Le commandement du groupe est confié au commandant TULASNE qui va en assurer le commandement tactique, secondé par le commandant POULIQUEN qui va se charger de l'organisation au sol. Les services techniques, avions,



véhicules, mécaniciens sont placés sous le commandement du lieutenant MICHEL. L'effectif du personnel rassemblé compte une vingtaine de pilotes, 30 mécaniciens et 82 personnels administratifs et hommes de troupe.

Le matériel abandonné par les forces des troupes vichystes du général DENTZ sur le terrain de Rayack est en grande partie usé ou saboté. Le commandant TULASNE surnommé « le Père TUTU » entreprend de récupérer tout appareil en plus ou moins bon état sur les terrains du Liban ou de Syrie. Quatorze avions de chasse *Morane Saulnier MS-406* sont récupérés dont deux inutilisables, abandonnés par le *Groupe de chasse GC-1/7*. Certains *MS-406* portent sur les ailes des croix gammées et aussi sur le fuselage des drapeaux anglais, signes de victoires sur des avions « ennemis ».

A cela s'ajoute un *Potez 29*, huit *Potez 25 TOE*, un *Potez 29*, un *Curtiss H75*, un *Morane MS230*, un *Dewoitine 520*, un *Caudron-Simoun*, un *Caudron-Aiglon*, deux *Farman 222*, un *Farman 223* et un *Dewoitine 338*. Ces quatre derniers avions vont être récupérés par le lieutenant-colonel De MARNIER qui a été nommé à *Damas* au commandement d'une nouvelle unité FAFL de transport : le LAM (Lignes Aériennes Militaires).

Tous ces avions ont combattu depuis 1939, ils sont usés, les moteurs n'en peuvent plus, les cellules d'avions vibrent, les réservoirs d'air sont troués, les amortisseurs s'affaissent et les pièces de rechange sont manquantes. Les mécanos du lieutenant MICHEL et de l'adjudant GEIGER ont fort à faire pour les réparer et s'attendent à de mauvaises surprises au cours des essais en vol.



Dewoitine 520 à RAYACK It Préziosi, It Michel (mécanicien), It Littolff , X

Outre la protection des côtes du Liban, le *Groupe « Alsace »* a désormais la mission d'assurer la défense des installations pétrolières d'*Haïfa* et la couverture de la navigation alliée en Méditerranée orientale, en même temps que l'on forme les pilotes pour préparer le retour sur le front libyen face aux troupes italo-germaniques.



Le **24/09/1941**, le général Martial VALIN établi une note de service précisant l'attribution du nom d'une province de France à chaque groupe d'aviation des FAFL, et à chacune de leurs escadrilles un nom de ville de la province correspondante en adoptant comme insigne d'escadrille les armes de celle-ci. Le *Groupe « ALSACE »* est donc composé désormais de deux escadrilles, la 1^{ère} escadrille « Strasbourg » commandée par le lieutenant James DENIS et la 2^{ème} escadrille « Mulhouse » commandée par le lieutenant Albert LITTOLFF.

Malgré tout, l'activité aérienne est réduite pour le mois de septembre. Les pilotes ont seulement effectué un total de 102H 45min de vol, soit une moyenne de 4H par pilote.

OCTOBRE 1941 - Terrain de RAYACK - Au cours de cet automne 41, le calme le plus complet règne en Syrie. Sur le front de l'Est, les Russes résistent désespérément face à la Wehrmacht. A Rayack, le groupe «Alsace» se constitue peu à peu. De nouveaux éléments arrivent tous les jours, de tous les coins du monde, d'Argentine, d'Afrique du Sud ou de Nouvelle Calédonie.

Le **01/10/1941** – **CEREMONIE** - Le Général CATROUX, délégué général de la France Libre au Levant, en présence des colonels Edouard CORNIGLION-MOLINIER, Jean ASTIER de VILLATTE et CESARY, et du commandant DERY procède à une remise de décorations sur la base de Rayack dont les premières *Croix de la Libération* pour les pilotes André BALLATORE, James DENIS, Marcel LEBOIS et Albert LITTOLFF. Remise de la Croix de guerre avec étoile de vermeil au commandant Jean TULASNE.



Au fond à gauche : X, MONIER, MAGROT, HUIN, BOUET(?), VERGINE, DELPECH ...

Devant alignés:

ASTIER DE VILLATTE, DENIS, LITTOLF, X , X DEVANT LE GENERAL CATROUX, DERRIERE BALLATORE, LEBOIS, ET X Au 1er plan de dos : le colonel NOEL.



моі

Le **09/10/1941 – ACCIDENT -** Pierre BERGEROT endommage à l'atterrissage un *Morane MS406* qu'il positionne en « cheval de bois ».

(†) Le **13/10/1941**, le sous-lieutenant **Constant BOUTIN**, pilote expérimenté en provenance d'Angleterre, est victime d'un blocage de freins à l'atterrissage au cours d'un vol d'entrainement à bord d'un *Morane 406*. L'avion passe sur le dos. Grièvement blessé, fracture de la colonne vertébrale, Constant décède un peu plus tard à l'hôpital de Beyrouth. Âgé de 20 ans, il est le 1^{er} mort du Groupe ALSACE.

Le **03/11/1941**, à la suite d'une demande formulée par les Anglais, les mécaniciens sont parvenus, après deux jours de travail, à remettre en état trois *MS 406*, qui doivent gagner la Palestine. Au décollage, deux tombent en panne, le troisième parvient à *Haïfa*, mais il est mis hors d'état en se posant.

(†) Le 28/11/1941 – ACCIDENT - L'unité déplore la mort en service aérien de l'un de ses meilleurs pilotes, le sergent Marcel MILAN. Il avait reçu l'ordre de gagner *Port-Soudan*, via *Beyrouth* et *Le Caire*, pour convoyer un avion de type «Curtiss P-40» en provenance des U.S.A vers le théâtre des opérations en Libye. Après avoir décollé il se met à voler en formation. Soudain ses co-équipiers voient l'avion de MILAN amorcer un piqué, puis disparaître à travers les nuages. (Marcel MILAN était parmi les premiers pilotes à avoir rejoint les F.A.F.L. en 1940, en s'emparant, à *Thiès* au Maroc, de l'avion de son commandant d'unité, avec lequel il gagna *Bathurst* en Gambie anglaise). Au prix d'énormes difficultés, une colonne anglaise est missionnée pour se rendre sur les lieux de l'accident où l'avion a fini sa descente en percutant la montagne au bord de la mer rouge. Elle finit par recueillir les restes du malheureux pilote mêlés aux cendres de l'appareil.

Marcel MILAN sera inhumé en Egypte à Ras-Zafarana. L'enquête menée pour cet accident révéla que des vapeurs narcotiques de glycol du système de refroidissement du moteur, issues de quelques joints défectueux, ont été la cause de l'étourdissement du pilote. Ainsi le groupe perdit son dessinateur humoriste, spécialiste du coq de plume au bec difforme, dont il couvrait, murs, tables, véhicules, et bureaux... Marcel MILAN était âgé de 23 ans.

- (††) Le 10/12/1941 ACCIDENT Le sergent pilote Marcel Edouard VIDAL et le caporal-mécanicien Henri JOUBERT, trouvent la mort au cours d'un exercice de bombardement à bord d'un «Potez 25» en effectuant un rase-mottes sur la caserne des fusiliers marins à *Beyrouth*. Ils sont inhumés à *Beyrouth*.
- (†) Le 25/12/1941 ACCIDENT Bloqué à Rayack par une abondante couche de neige, le personnel de «l'Alsace» fêtait Noël. L'ambiance est joyeuse, le sergent **Gérard WATEL** quitte la salle pour aller dormir dans un magasin attenant où sont stockés des matelas. Il est décidé d'aller le réveiller en fanfare. Pénétrant dans le magasin plongé dans l'obscurité, le lieutenant Fry, pour faire peur à WATEL, tire un coup de revolver. Hélas! la balle atteint ce dernier en plein ventre. WATEL est transporté à l'hôpital de Damas, il y meurt deux jours plus tard en conservant toute sa lucidité après d'atroces



souffrances. Jusqu'à la fin il répète ; «Je ne veux pas que Fry soit inquiété! Ce n'est pas de sa faute! Promettez-moi qu'on ne lui fera rien... ». On respecta sa volonté. FRY ne sera pas poursuivi, mais il prendra un sacré coup de vieux après ce drame. Gérard WATEL était âgé de 21 ans.

Le **03/01/1942**, la tempête de neige fait rage depuis 2 jours sur la base aérienne de Rayack. La température a baissé à -25 à -30°c. Treize culasses de moteurs de camions ont éclatés sous le gel. Les lignes téléphoniques sont coupées, deux camions de ravitaillement sont bloqués dans la neige.



Village de ZAHLÉ près de Rayack - Coll AM-FAFL

Le **07/01/1942**, la tempête a presque cessé. Les loups hurlent dans la vallée. Le temps est venu de sortir dégager les chemins d'accès aux hangars.

Le **08/01/1942** - Un Potez-25 piloté par MOLLARD et accompagné de GOLAY effectue une liaison à Beyrouth pour ramener des culasses de rechanges et ... des skis!.



Rayack- Bonhomme de neige en préparation- Coll AM-FAFL

Le **18/01/1942** - Le « Col de Bedhar » est en cours de déneigement, l'échelon roulant va pouvoir s'apprêter au départ.



Le **19/01/1942**, avec près d'un mois de retard à cause de la neige, le *Groupe Alsace* au complet fait mouvement sur l'Egypte pour aller s'installer sur le terrain *LG X (LG : Landing Grounds)* d'*Abu-Sweir* près d'*Ismaïlia* distant environ de 550km.

Le 15/03/1942, Pierre est promu au grade de lieutenant.

AFFECTATION au GROUPE de BOMBARDEMENT « LORRAINE »

Le **01/04/1942**, Pierre est affecté à l'escadrille « Nancy » du *Groupe de bombardement n°1 « Lorraine » (GB1)*. Le GB1 est au repos depuis deux mois après son retour des opérations dans le *Western-Desert* où il à combattu durant deux mois et demi. Le personnel est réparti sur la base de Damas et celle de *Rayack*.

Le 26/06/1942, il est envoyé au GMI (Groupe Mixte d'Instruction) de Damas.



Base aérienne de Damas - Coll AM-FAFL

AFFECTATION au GROUPE de CHASSE n°1 « ALSACE »

Le **01/08/1942**, Pierre est envoyé en Egypte rejoindre le Groupe de Chasse GC1 « Alsace ». En raison du manque de pilotes opérationnels, le groupe s'est replié depuis le mois dernier sur le terrain LG.20 situé en bord de mer à 150km à l'ouest d'Alexandrie.



Insigne du GC1 « Alsace »



Le GC1 est composé de deux escadrilles sous les ordres du commandant POULIQUEN. Il est équipé d'avions de chasse *Hurricane Mk I* fournis par la RAF.

La **1ère escadrille** « **Strasbourg** » sera commandée par la capitaine EZANNO avec sous ses ordres les pilotes composant les patrouilles suivantes :

- Adj/c LEBOIS Marcel (Chef pilote) (†) et S/Lt LEON Gérald (†)
- Cap EZANNO Yves et Adj/c CHEVALIER René (†)
- Lt RAOUL-DUVAL Claude (Adjoint au Cdt) et Sgt/c LEPLANG Pierre (†)
- Sgt SAPRIEL René et Adj/c GIOCANTI François
- S/Lt THIRIEZ Daniel († disp.) et Sgt BRUNO René.

La **2nde escadrille « Mulhouse »** sera commandée par la capitaine MILLET avec sous ses ordres les pilotes composant les patrouilles suivantes :

- Adj/c CASTELAIN Noel Chef pilote († disp.) et Sgt/c MONIER Charles
- Cap MILLET André et X
- Lt ANDRÉ Max Adjoint au Cdt († disp.) et S/Lt BOISOT Marcel
- Lt BRIDOUX Pierre (†) et Sgt/c FRY Daniel († disp.)
- Sgt/c MAILFERT Maurice et Sgt BOURGÈS Yves († disp.).

Le **04/08/1942**, le GC1 s'installe sur le terrain *LG-227* de *Maryut* situé dans la banlieue sud d'Alexandrie.



Le commandant POULIQUEN devant sa tente

Le 13/08/1942, le capitaine DENIS prend le commandement du Groupe, alors que le commandant POULIQUEN part pour la Russie rejoindre le *Groupe de chasse «Normandie»*. Pour saluer ce départ les patrouilles qui assurent la protection d'Alexandrie passent en formation « Croix de lorraine » au dessus du terrain.

Le **17/08/1942**, le Groupe ALSACE est cité pour la deuxième fois à l'Ordre de l'Armée de l'Air. Les pilotes EZANNO, LITOLFF et MONIER sont décorés de la DFC (*Distinguished Flying Cross*).



Le **19/08/1942**, la radio de la BBC annonce le début en France de l'Opération JUBILEE en Normandie – débarquement des britanniques sur les plages de Dieppe. Des pilotes de chasse FAFL sont engagés dans les Squadron de la RAF.

Au cours des deux dernières semaines d'août Pierre va effectuer vingt-et-un vols sur Hurricane.



Hurricane du GC1 « Alsace »

Le **26/08/1942**, le Groupe « Alsace » quitte *LG-227* pour aller s'installer sur le terrain « Point Kilo 8 » situé près du Caire.

(††) Le **28/08/1942 – ACCIDENT** – Au Liban, un *Potez 29* de l'escadrille de liaison de l'Etat-Major des FAFL s'écrase prés du village d'*Aajeltoun*. L'adjudant-chef pilote **Gabriel VATARD**, âgé de 36 ans et son passager le It-colonel **Robert DE ROUX** du BM2 (Bataillon de Marche n°2) âgé de 42 ans sont tués dans l'accident.

Le **30/08/1942** le *Groupe Alsace* va devoir se retirer des théâtres d'opérations. Le personnel va devoir prochainement rejoindre l'Angleterre. Des instructions sont données pour que les avions et véhicules soient correctement remis en état. Ils devront être restitués aux autorités britanniques dans un bref délai.

Le 03/09/1942, dernières missions effectuées par le Groupe Alsace dans le ciel égyptien.

Le 05/09/1942 - ACCIDENT - Dernier accident Henri LEPAGE pose un Hurricane sur le ventre.

Le 06/09/1942 la *Commission Technique britannique* vient inspecter avions et matériel roulants. Le résultat est satisfaisant. L'ensemble du matériel de « l'Alsace » sera rétrocédé au *417 Squadron*



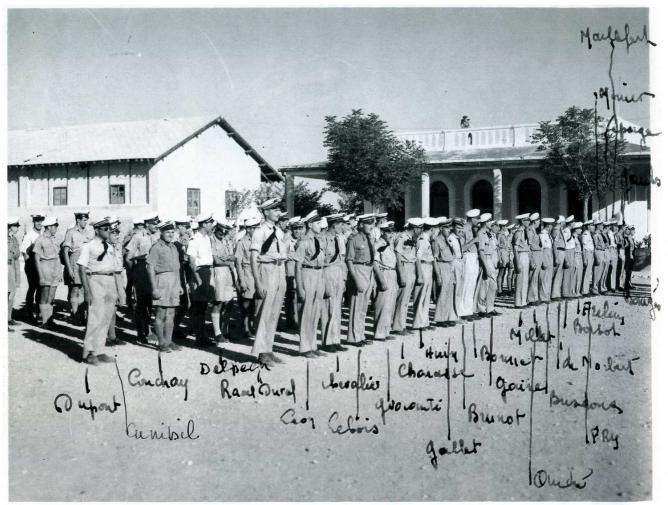
canadien basé près de *Suez*. Le personnel du Groupe est avisé qu'il va prochainement rejoindre l'Angleterre.

Le **08**/**09**/**1942**, à l'aube les huit camions *Ford V8* sont alignés prêts à partir pour rejoindre la Syrie. A leur arrivée à Beyrouth le personnel s'installe dans une caserne.



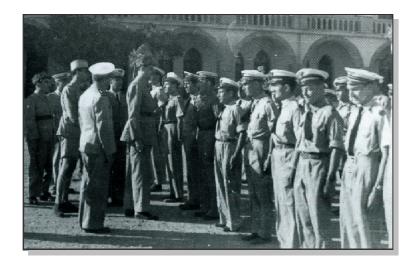
L'échelon roulant de l'Alsace prêt à faire mouvement

Le 11/09/1942, sans cérémonie officielle à Damas, brève inspection du Général de GAULLE.



(Coll. AM-FAFL)





Le **12/09/1942**, le personnel est dirigé sur les bases de Rayack au Liban et Mezzé-Damas en Syrie pour prendre du repos dit de « fin de campagne ». Un grand nombre d'entre -eux va en profiter pour aller se détendre en allant découvrir le Liban et la Syrie.

DÉPART pour la GRANDE-BRETAGNE

Le **20**/**10**/**1942**, départ de *Rayack* pour rejoindre le port de *Suez* en Egypte. Tous les personnels du *Groupe de chasse "ALSACE"* et du *Groupe de bombardement "LORRAINE"* se mettent en route.

Les hommes constitués en deux groupes rejoignent la gare de *Damas* pour prendre le train, Pierre en fait partie. La première phase du voyage en train s'effectue de nuit pour arriver au matin à *Haïfa*. Il se poursuit durant deux jours en passant par *Ismaïlia*.

Le **22/10/1942**, le train arrive au port de *Suez*. L'embarquement est aussitôt organisé pour monter à bord du vieux paquebot transporteur de troupe nommé « ORDUNA ». Il a lieu de l'autre coté du canal de *Suez* à *Port-Tewfik*.



Suez - Embarquement sur le paquebot transporteur de troupes « SS ORDUNA » (www.absa3945.com)



Le 23/10/1942, c'est l'arrivée de la plus grande partie du personnel du *Groupe Lorraine* qui va également embarquer. Sur le navire, il y a en tout environ 400 aviateurs FAFL, plus quelques soldats yougoslaves ainsi que des civils, soit environ un total de 900 passagers.



SS ORDUNA (rafchangi.com)

Beau voyage en perspective pour faire le tour de l'Afrique en passant au sud par le *Cap de Bonne Espérance*. La croisière ne s'annonce pas vraiment tranquille quand les passagers apprennent qu'il n'est pas prévu d'escorte navale. En effet, la *Royal Navy* ayant été mobilisée ces derniers mois pour la prise de l'ile de Madagascar, l'ORDUNA devra assurer lui-même sa défense pour tenter d'échapper aux sous-marins japonais qui sillonnent l'océan Indien, ainsi qu'aux sous-marins Allemands et Italiens en chasse dans l'océan Atlantique. Ce vieux bateau, qui va les transporter, est armé à sa proue par deux canons de 75mm et à sa poupe par un canon de150mm et quelques canons de 20mm sur le pont supérieur ... malgré cela *l'Orduna* reste une proie facile pour un sous-marin.

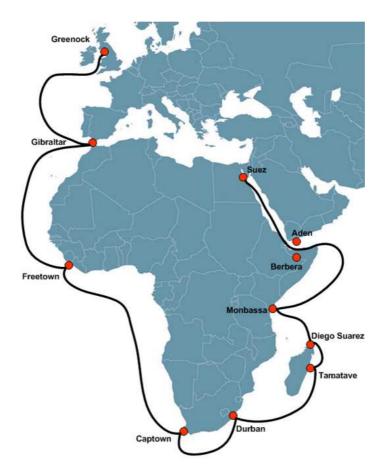
Le soir même, les passagers apprennent avec joie, par l'intermédiaire de la radio de la *BBC*, le début de l'offensive lancée la veille au soir par le Général MONTGOMERY contre les forces italogermaniques dans la région située à l'ouest d'*Alexandrie*. La Bataille d'*El-Alamein* a débuté!

Le 24/10/1942, l'ORDUNA quitte Port-Tewfik.

Le **29/10/1942**, au cinquième jour à bord après avoir traversé la mer Rouge, l'ORDUNA s'arrête devant *Djibouti*. Une barque amène quelques passagers supplémentaires qui veulent rejoindre l'Angleterre, puis le navire reprend sa route. Il stoppe quelques heures plus tard à proximité du port de *Barbera* au nord de la Somalie où des prisonniers italiens sont embarqués.



Le **30/10/1942**, au sixième jour L'ORDUNA arrive à *Aden* au Yémen. Le navire va désormais naviguer dans l'océan indien en effectuant en permanence des zigzags, seul moyen de tenter de déjouer une attaque de sous-marin ennemis. Cap au sud pour atteindre le Kenya.



Le **05/11/1942**, au douzième jour, l'ORDUNA fait escale pour deux jours au port de *Mombassa* au Kenya. Il y a là des navires de la *Royal Navy* au mouillage. Des bruits courent qu'ils auraient participé en mai dernier aux opérations de débarquement à Madagascar dont les autorités étaient restées fidèles au gouvernement de Vichy. Les prisonniers italiens sont débarqués et pris en charge par les autorités britanniques qui va les utiliser pour participer à la construction de routes dans le pays. Les passagers apprennent le soir même à la *BBC* avec l'émission radiophonique « les français parlent aux français », la victoire de la bataille d'*El-Alamein* et la fuite de Maréchal ROMMEL et *ses rats du désert*. Cette escale donne l'occasion de visiter la ville et de faire l'achat de quelques provisions, car la nourriture à bord n'est pas fameuse.

Le **06/11/1942**, la BBC annonce la capitulation à Madagascar des forces françaises de *Vichy* face à l'offensive terrestre de l'armée britannique.

Le 07/11/1942, l'ORDUNA lève l'ancre et met le cap sur Diego-Suarez à Madagascar.

Le **10/11/1942**, au dix-septième jour, l'ORDUNA pénètre dans la rade de *Diego-Suarez* située tout au nord de l'île de Madagascar. Le spectacle est désolant. On aperçoit encore la cheminée de l'épave du



croiseur français *Bougainville*, coulé par la *Royal Navy* en mai dernier, au début de la bataille menée par les britanniques pour prendre possession de l'ile. L'ORDUNA reçoit à son bord des éléments des troupes coloniales de l'armée vaincue de Vichy qui vont être transférés à *Tamatave* au sud de l'ile. Sur les 1200 soldats français prisonniers, 900 vont faire le choix de rallier les Forces Françaises Libres.

Le 11/11/1942, le paquebot quitte la rade de *Diego-Suarez* vers 18 heures.

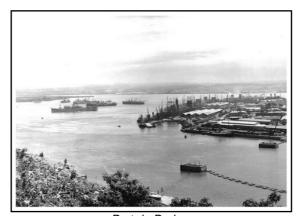
Le 13/11/1942, au vingtième jour, après avoir longé la côte Est de l'île de Madagascar avec une mer fort agitée, l'ORDUNA stoppe vers 6 heures du matin au large de *Tamatave* pour prendre à bord le gouverneur ANET, resté fidèle à *Vichy*, qui doit être transféré en Afrique du Sud. Le gouverneur général de l'île de Madagascar venait de signer le 6 novembre la capitulation en présence du général LE GENTILHOMME représentant de « La France Libre ».

Montent à bord également des militaires de l'armée vaincue de *Vichy* qui veulent bénéficier de l'occasion pour rejoindre l'armée de « La France Libre ». C'est le cas du sergent-pilote Alexandre LAURENT sorti du camp d'*Amabtoroka* après une semaine de détention.

Le paquebot reprend sa route pour le sud à destination de l'Afrique du sud. Durant la traversée les passagers apprennent avec joie par la BBC la nouvelle du débarquement de forces alliées anglo-américaines en Afrique du nord.

ARRIVÉE à DURBAN en Afrique du Sud

Le 19/11/1942, au vingt-sixième jour, L'ORDUNA accoste au port de *Durban* en Afrique du Sud pour une escale de sept jours.



Port de Durban

C'est l'occasion de rencontrer d'autres Français qui les reçoivent chaleureusement. Un autre groupe d'aviateurs FAFL dénommé « la bande à Montal » (du nom de l'officier commandant le groupe) se trouve déjà là et raconte leur mésaventure vécue deux semaines auparavant qui les a conduit à Durban après avoir navigué deux jours sur des canots de sauvetages sur une mer difficile suite au naufrage de leur cargo à vapeur « SS MENDOZA » torpillé et coulé le 1er novembre par un sous-marin allemand.



Le sous-marin avait prévenu à l'avance qu'il coulerait le navire à 16h00 pour laisser le temps aux passagers de mettre à l'eau les canots de sauvetage. Ils finiront par être secourus par deux navires, un baleinier « LE NIGEL » et le navire américain « SS CAPE CALAVA ». Ce groupe de 33 aviateurs français provient du *72 OTU* basé au Kenya, il avait embarqué à *Mombassa* le 23 octobre pour rejoindre l'Angleterre. Il y eu 150 victimes sur les 400 passagers, et par miracle aucun aviateur FAFL.

Tout le monde profite de cette escale pour se changer les idées et fréquenter les boites de nuit, participer à des pique-niques sur les plages, visiter l'intérieur du pays ... on danse, on s'amuse, on oublie la guerre pendant quelques jours.

Le **27**(ou24?)/**11/1942**, tout le monde réembarque sur l'ORDUNA qui reprend la mer et poursuit sa route à destination de la ville du *Cap*. La météo n'est pas bonne, la mer est démontée ... un mal pour un bien car dans ces conditions il y a peu à craindre d'une attaque de sous-marin.

Le **29/11/1942**, au trente-sixième jour l'ORDUNA arrive au port de *Captown*, quelques heures de permission sur une terre enchanteresse sous les flamboyantes clartés du soleil.



Captown

Les aviateurs de « la bande à Montal » quittent le navire et montent à bord d'un autre paquebot le SS EMPRESS OF CANADA, navire canadien transformé en transport de troupe. Le convoi quitte l'Afrique du Sud pour remonter à travers l'océan Atlantique à destination de Freetown en Sierra-Leone.

Les conditions de vie à bord de l'ORDUNA sont très difficiles en raison de la mauvaise météo et de la mer en furie. Une terrible nouvelle est annoncée à la *BBC* : « *La flotte française s'est sabordée à Toulon* ». Voila une nouvelle qui va susciter bien des questionnements parmi les français libres : Pourquoi la marine en est-elle arrivée là ? Pourquoi ne s'est-elle pas réfugiée dans les ports français d'outre-mer ? Pourquoi est-elle réduite aujourd'hui à un tas de ferraille ? ...

La nuit, le navire doit faire route avec le black-out total pour ne pas se faire repérer par les sous-marins ennemis. La chaleur régnant dans les cales du navire est difficilement supportable. Les passagers ne peuvent échapper à la pensée qu'à tout moment peut retentir le grand « boum » d'une torpille touchant son but ...



A chaque lever du jour, le navire reprend sans arrêt sa navigation en zigzagant tout au long de la journée jusqu'au coucher du soleil. Au fil des jours, le navire se rapproche de l'Equateur et la chaleur devient de plus en plus lourde à supporter.

ARRIVÉE à FREETOWN



Freetown en Sierra-Leone

Le **10**(ou8?)/**12**/**1942**, au quarante-septième jour, l'ORDUNA mouille enfin au large de *Freetown*. La mer est d'huile, le bateau immobile, dans la cale on suffoque, sur le pont on brûle. Il semble que toute la chaleur de la terre se soit concentrée là, pour assoiffer les passagers du paquebot qui n'ont qu'une envie : mettre pied à terre ! Les ordres sont formels aucun débarquement n'est autorisé ! ... le prétexte donné est qu'il y aurait une épidémie de peste. Info ou intox ?

Désormais poursuivre la route seul est désormais impensable car bien trop risqué face aux attaques nombreuses des sous-marins ennemis. Naviguer en zigzagant ne suffira pas pour tenter d'y échapper. Le navire doit désormais attendre une escorte navale pour continuer sa route vers le nord en direction de *Gibraltar*, un convoi est annoncé prochainement à destination de l'Afrique du Nord. Plusieurs jours passent sous une chaleur étouffante, pas un souffle d'air, les passagers cuisent dans le navire qui est devenu un four. Pour toute consolation, le thé chaud à cinq heures et là bas à huit miles apparaît *Freetown* comme un mirage. Brusquement une ALERTE! Les gilets de sauvetage, le pont, le canot... c'est un exercice de plus pour meubler le temps, le temps de 600 hommes qui n'ont rien à faire, sur un bateau dans l'océan. Les innombrables parties de cartes aident à faire passer le temps. Le soir tous les hublots fermés, on s'affale dans un hamac, abruti de chaleur. Ceux parmi le groupe qui avaient vécu dans les déserts de Syrie, de Libye ou du Sinaï, pensaient avoir tout enduré ... c'était sans compter sur un séjour forcé de plus de 6 jours dans la fournaise des cales d'un navire immobile sous le soleil de plomb de l'équateur.

EN ROUTE pour GIBRALTAR

Le 16/12/1942, à 4 heures du matin enfin la nouvelle est annoncée, on peut maintenant apercevoir des petits points noirs à l'horizon : Le convoi est en vue. L'ORDUNA est attendu en haute mer pour prendre sa place dans le convoi et affronter la portion la plus périlleuse et dangereuse du voyage.



Au fil des jours la température se refroidit nettement, il est maintenant nécessaire de changer de tenue.

Le 21/12/1942, le convoi passe au large des îles Canaries. Heureusement la mer devient de plus en plus agitée ce qui rend les attaques de sous marins peu probables.

ARRIVÉE à GIBRALTAR

Le **22/12/1942**, au cinquante-neuvième jour, arrivé au sud de l'Espagne dans la rade de *Gibraltar* vers 2 heures du matin, l'ORDUNA jette l'ancre au pied du rocher. Une fois de plus, pas d'autorisation pour descendre à terre. Tout le monde va passer le réveillon de Noël 1942 à bord du navire.

Le **24/12/1942**, la radio de la BBC annonce la nouvelle de l'assassinat de l'Amiral DARLAN. Collaborateur de la première heure, devenu le Haut-commissaire du gouvernement de Vichy en Afrique du Nord, son changement de camp à la dernière minute au moment du débarquement des alliés ne suffit pas à émouvoir les passagers de l'ORDUNA qui reçoivent l'annonce comme une bonne nouvelle.

EN ROUTE pour LA GRANDE-BRETAGNE

Le 25/12/1942, en ce jour de Noël vers 19 heures le paquebot ORDUNA lève l'ancre pour sortir de la rade de *Gibraltar* et prendre place dans le convoi codé *MKF.5* en provenance *d'Alger*. Dans ce convoi il retrouve le navire EMPRESS OF CANADA qui lui, avait fait escale à *Alger*. Ce convoi à destination de l'Angleterre est composé de sept navires marchands, deux transporteurs de troupes, il est escorté jusqu'à destination par sept navires de guerre de la *Royal Navy* dont six destroyers et un porte-avions. Le convoi remonte vers le nord-ouest et s'éloigne fortement des côtes espagnoles et françaises pour échapper à la zone de chasse habituelle des sous-marins allemands afin de rejoindre la route des convois venant d'Amérique.

ARRIVÉE en ÉCOSSE

Le **31/12/1942**, après six jours de navigation depuis le départ de *Gibraltar*, l'ORDUNA approche des côtes écossaises. Vers 16h00 il entre dans l'estuaire du fleuve *Clyde*, et arrive devant le port de *Greenock* où il jette l'encre. Il aura fallu soixante dix jours pour atteindre la Grande-Bretagne depuis leur départ de *Suez*.



Arrivée au Port de Greenock près de Glasgow



Le **02/01/1943**, sous un ciel sombre, dans la neige et le froid, Pierre BERGEROT et ses camarades débarquent de l'ORDUNA pour monter sur des bateaux fluviaux qui les mènent jusqu'au quai où les attend un train spécialement affrété et qui va les transporter à *Londres* pour ensuite rejoindre le Camp d'Instruction des FAFL de *Camberley*.

DIRIGÉ vers le CAMP de CAMBERLEY

Le 04/01/1943 Pierre BERGEROT arrive au Camp de Camberley appelé aussi « Old Dean Camp ».

Camberley est une ville militaire située dans le Comté du Surreyshire à environ 50km à l'ouest-sudouest de Londres. En réalité le Centre d'instruction de Camberley se situe à environ 3km du centre ville, tout près du petit village de « Old-Dean » qui donna tout naturellement son nom à celui du camp : « Old Dean Camp ». Situé sur un plateau en pleine nature, Old Dean Camp a été construit durant l'hiver 1940 dans le but d'y installer un Centre d'accueil et de transit abritant un Centre d'instruction pour les volontaires voulant rejoindre les Forces Françaises Libres. Exposés à tous vents les pionniers qui l'ont construit deux mois auparavant on surnommé l'endroit : « Les Hauts de Hurlevent ». Des baraquements mis en place, appelés « Bidons » par les français, sont des constructions préfabriqués sur un concept développé au cours de la première guerre mondiale par les britanniques dénommée « Nissen hut » en forme de demi-tube à la structure en bois et recouvert de tôles ondulées. Les baraquements ont été disposés tout autour d'un immense terrain vague qui est devenu un magnifique « parade ground » avec en son centre, un mât immense où flottent désormais le drapeau français et la flamme à croix de Lorraine. Les « bidons » qui sont utilisés comme dortoirs accueillent environ chacun une dizaine d'hommes. Sur le chemin qui mène à la patte d'oie a été élevé le carré des officiers et le parc à voitures, à l'extrémité opposée et près du raccourci qui mène à Camberley, le carré des sous-officiers. Dans une allée latérale, la chapelle, la salle des fêtes, l'infirmerie, le poste de police.







Camp de Camberley – (Col. AM-FAFL)

LA COMPAGNIE d'INSTRUCTION AIR

Une « Compagnie d'instruction de l'aviation » a été créée à *Old Dean Camp* sous la direction du Commandant OTTENSOOSER, appelé *Commandant CHARLES* de son nom d'emprunt pour la guerre, pour instruire les volontaires souhaitant rejoindre les Forces Aériennes Françaises Libres, personnage reconnaissable avec sa pipe toujours à la bouche. Les hommes qui sont envoyés à *Old Dean Camp* sont de tous les types, de toutes les régions de la métropole, de l'empire, de l'étranger même; de toutes les armes, de tous les grades, de toutes les professions.



La durée d'une formation complète peut atteindre dix semaines. Chaque jour, des exercices consacrés à l'instruction militaire sont organisés dans la campagne environnante avec ses bois, ses collines... marches à la boussole, croquis d'itinéraire, marches d'entraînement, exercices de nuit ..., visites médicales et surtout des cours élémentaires de langue anglaise.

Pierre ne tarde pas à demander un changement d'arme dans les FNFL (Forces Navales Françaises Libres) pour devenir pilote de l'aéronautique navale.

APPELÉ au QUARTIER GÉNÉRAL des F.N.F.L

Le **27/02/1943**, il est versé dans les FNFL Le lieutenant Pierre BERGEROT prend alors le grade d'« Enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe ». Mis à la disposition de l'aéronautique navale britannique : la « **Fleet Air Arm** », il va rejoindre un groupe de pilotes français dans la même situation : Roland CLAUDE (†), Francis DELERY et Gaston KERLAN.

Destiné à rejoindre une unité opérationnelle embarquée sur porte-avions, on annonce à Pierre sa prochaine affectation au « 761 NAS » (Naval Air SQUADRON) pour un stage d'entrainement à l'appontage.

AFFECTATION au 761 NAS de YEOVILTON

A la mi mars 1943, il rejoint le *761 NAS*. C'est un Squadron de la « Fleet Air Arm » de la *Royal Navy* britannique installé sur la Base R.N.A.S de Yeovilton située dans la pointe sud-ouest de l'Angleterre à 10km au nord de la ville de Yeovil.



Seafire Mk1 à Yeovilton (commons.wikimedia.org - IWM TR1275)

Le *761 NAS* est une unité d'entrainement équipée d'avion de chasse « **SEAFIRE MK 1** ». C'est un avion construit sur la base du *Spitfire* et adapté aux techniques d'appontage sur porte-avions.

Un mois et demi plus tard, Pierre termine sa formation, il vient de recevoir son affectation dans une unité opérationnelle : le 807 NAS.



AFFECTATION au 807 NAS

L'Enseigne de vaisseau de 1 ère classe Pierre BERGEROT arrive à la Base RAF de *Sydenham* située en Irlande du Nord à proximité du port de *Belfast* où sont installées des unités de la « Fleet Air Arm ».

A son arrivée il se présente au siège de la *Royal Navy* de *Belfast* installé à bord du Croiseur HMS CAROLINE. Il va être incorporé au *807 NAS* de la *Royal Navy* tout juste de retour de Méditerranée sur le porte-avions HMS FURIOUS. Ce navire a participé à l'automne 1942 aux opérations du débarquement anglo-américain en Afrique du Nord dans la cadre de l'opération TORCH.

Trois autres pilotes des FNFL sont déjà affectés au 807 NAS: Roland CLAUDE, Francis DELERY et Gaston KERLAN; avec eux deux mécaniciens des FNFL: Alfred (Alain?) LE SAINT et Auguste SIMON.



Badge du 807 NAS

Sa devise « Quoquo versus fenturi" = "Ready to Strike in all directions" (Prêt pour frapper dans toutes les directions)

(Les archives consultées ne permettent pas d'affirmer que Pierre BERGEROT ait quitté Belfast en même temps que ses camarades, cependant on le signale par la suite présent à bord des porte-avions HMS INDOMITABLE et HMS BATTLER au sein du 807 Naval Air Squadron.)

DÉPART pour la MÉDITERRANÉE

Le **03/06/1943**, le *807 NAS* embarque sur le porte-avions HMS INDOMITABLE. Ce porte-avions vient d'être équipé des nouveaux équipements de radar en mer et de radioguidage pour diriger les avions. A son bord sont présents trois autres Squadrons : le 880, le 899 et le 817.

Le 17/06/1943, le HMS INDOMITABLE rejoint plus au nord les navires de la « Force H » à l'île de Scapa-Flow. Ils vont faire route vers la Méditerranée pour faire escale en Algérie à *Oran*, puis *Alger*.





HMS INDOMITABLE - Supermarine Seafire Mk IIc

(rafmuseumphotos.com)

Le **05/07/1943**, le HMS INDOMITABLE quitte *Alger*. Le convoi comporte cinq cuirassés, deux croiseurs et cinq destroyers.

OPÉRATION « HUSKY »

Le **09/07/1943**, lancement de l'opération HUSKY, la plus grande opération navale encore jamais vue avec plus de 3200 navires. Les troupes alliées débarquent des deux cotés de la Sicile. Une partie de la « Force H », dont le porte-avions HMS INDOMITABLE, est déployée en mer lonienne entre la Grèce et le sud de l'Italie dans le but d'empêcher toute intervention de la marine italienne.

(†) Le **14/07/1943**, disparition du pilote FNFL **Roland CLAUDE**. Il n'est pas revenu d'une mission qu'il conduisait très tôt ce matin pour intercepter un avion ennemi. Son appareil a été abattu à 200km au large de la Sicile au milieu de la *mer Ionienne*. Aucune trace de l'avion, ni du corps n'a pu être retrouvé.

Le **16/07/1943**, en pleine nuit à 00h25 le HMS INDOMITABLE reçoit une torpille par bâbord lancée par un bombardier. Il s'avère être un « Savoia-Marchetti SM79 » du *204^e Escadron* de l'Armée de l'Air italienne, ayant réussi à passer à travers la surveillance radar, confondus avec la présence d'un avion ami de retour de mission.

Le porte-avions se trouve alors à 80km à l'est de *Capo Passero*. L'explosion s'est produite à proximité de la salle des machines provoquant la mort de 7 marins. Le navire se met à giter de 12 degrés. L'avarie n'est pas majeure, le commandant de bord décide de rejoindre l'*île de Malte* à vitesse réduite qu'il atteint à 12h30 en accostant à *Grand-Harbour*.





Seafire sur le HMS INDOMITABLE (armouredcarriers.com)

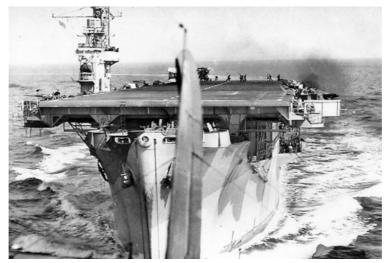
Le **29/07/1943**, après les premières réparations effectuées il s'avère que le porte-avions *HMS INDOMINABLE* a les capacités de retourner à *Gibraltar* en vue de rejoindre les États-Unis pour recevoir les travaux de réparations nécessaires. A son arrivée les avions sont transférés sur le terrain de la Base RAF de *North-Front*.

ARRIVÉE à GIBRALTAR

Le **09/08/1943**, à 18h00 sont arrivés à *Gibraltar* les porte-avions, HMS BATTLER avec à son bord le *808 NAS*, et le *HMS STALKER* partis d'Ecosse le 2 août. Ils viennent se positionner pour participer à « l'opération AVALANCHE » d'un débarquement à Salerne en Italie *(du 9 au 18 septembre)*.

A Gibraltar, il est décidé que le 807 Squadron du HMS INDOMINABLE sera transféré sur le porteavions HMS BATTLER et le 880 Squadron sur le porte-avions HMS STALKER.

Neuf pilotes du *807 Squadron* vont effectuer cette opération de transfert sur le porte-avions HMS BATTLER, dont Pierre BERGEROT.



Porte-avions HMS BATTLER (royalnavyresearcharchive.org.uk)

Le **14/08/1943**, sur le porte—avions HMS BATTLER, sont d'organisés des exercices d'entrainement d'appontage.



Pierre y participe. Sous le cockpit de son *Seafire* on a peint le « pavillon de beaupré » des Forces françaises libres.





Appontage sur le porte-avion HMS BATTLER (iwm.org.uk)

Pierre ne le sait pas ... ce sera son dernier vol.

4- SON DERNIER VOL

Samedi 14 août 1943, Pierre BERGEROT décolle du porte-avions HMS BATTLER aux commandes de son *Seafire LIIc* pour un vol d'entrainement.

Le voilà maintenant en train de se positionner en approche pour l'appontage. Tout semble bien se passer jusqu' au moment où son moteur rencontre des ennuis mécaniques provoquant une brusque perte d'altitude.



Seafire en approche pour appontage sur le HMS BATTLER (IWM-A21639)



Ne pouvant redresser l'appareil, Pierre est contraint de procéder à un amerrissage forcé. C'est une opération très délicate pour ce type d'avion bien connu pour passer régulièrement sur le dos au contact de l'eau.

Sur le pont du porte-avions on observe attentivement la manœuvre. Pierre a réussit son amerrissage à 200 mètres du navire. Malheureusement il n'a pas assez de temps pour se sortir du cockpit avant que son appareil ne coule et disparaisse.

Une opération de secours pour retrouver le pilote est aussitôt menée par les navires de l'escorte. La recherche reste vaine.

L'Enseigne de vaisseau BERGEROT sera signalé par l'Amirauté britannique "missing presumed killed". Il était âgé de 26 ans, son corps ne sera jamais retrouvé.

Cordoue

Séville

Huelva

Gibraltar O

Malaga

Almería

Oulda

O

Estimation du lieu de la disparition au large des côtes espagnoles.

(Les documents d'archives précisent que le HMS BATTLER est resté à Gibraltar jusqu'à fin août avant de traverser la Méditerranée pour participer à « l'Opération Avalanche » du débarquement de Salerne en Italie.)



L'enseigne de vaisseau 1^{re} classe Pierre BERGEROT

Engagé dans les Forces Françaises Libres

« Disparaît en mer Méditerranée» le 14 août 1943 au large de Gibraltar





« Mort pour la France » à l'âge de 26 ans

5- CITATION

CITÉ à l'Ordre de l'Armée,

L'Enseigne de vaisseau de première classe BERGEROT pour le motif suivant :

"Jeune pilote de l'Aéronavale plein de cran et d'enthousiasme. Détaché dans la Fleet Air Arm et embarqué sur un porte-avions britannique, a participé aux opérations au large de la Sicile. A trouvé une mort glorieuse en service commandé."

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

6- LES DECORATIONS

- Croix de chevalier de la Légion d'Honneur à titre posthume (décret du 27/8/45)
- Croix de guerre 39-45 avec palme de bronze
- Médaille commémorative des services volontaires dans la France Libre

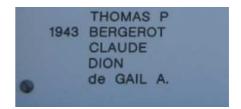




7- LES HONNEURS

- **Presqu'ile de CROZON**, département du Finistère (29), son nom est inscrit sur le *Mémorial de l'aéronautique navale* situé au Cap de la Chèvre.





(presqu-ile-de-crozon.com)

LE TREPORT, département de Seine-Maritime (76), son nom est inscrit sur la stèle du « Mémorial des FAFL disparus », érigée au bord de la falaise par l'association AM-FAFL, à la mémoire des 123 membres des FAFL disparus pendant la Seconde guerre mondiale, dont la cérémonie inaugurale s'est déroulée le samedi 25 juin 2022.





(Coll. AM-FAFL)



8- LA FAMILLE

1911 – MARIAGE de ses parents – Le 14/11/1911 à Paris 5^{ème}, *Pierre Jean <u>Albert</u>* BERGEROT, né le 27/02/1884 à Paris 11^e, ingénieur électricien des Arts et Métiers, École Centrale promotion 1904-1907, domicilié à Paris 19^e chez ses parents 6 rue Clavel, fils de *Gustave Louis* BERGEROT et *de Anne Marie Thérèse* VIMENEY, prend pour épouse *Marie Thérèse Charlotte* BOISSELIER sans profession domiciliée à Paris 5^e au 11 rue Val de Grâce, née le 22/07/1890 à Paris 13^e, fille de *Alfred Joseph François* BOISSELIER industriel et de *Léontine Amandine Amélie* PERRETTE.

1916 – GUERRE 14-18 - Décès de son père Pierre Jean Albert BERGEROT âgé de 32 ans, Lieutenant de réserve au 22^e RAC (Régiment d'Artillerie de Campagne) affecté à la section d'autocanons, tué à l'ennemi le 2 juillet 1916 à Béthelainville dans la Meuse (55). Décoré de la Croix de Chevalier de la Légion d'Honneur, il recu la citation suivante :

"Officier de la plus grande valeur. Technicien remarquable. S'est spécialisé dans le tir contre avion, et a obtenu depuis 4 mois, avec la section qu'il commande à Verdun dans un secteur très exposé, les résultats les plus satisfaisants. A abattu plusieurs avions dans nos lignes. S'est maintenu à son poste d'observation sous un bombardement d'une violence inouïe, donnant à tous le plus bel exemple de la bravoure et du sang-froid, et a eu les deux jambes et le bras droit emportés par un projectile ennemi."

1916 – SA NAISSANCE - Le 16 septembre 1916 à Paris 5^{ème} est né un enfant prénommé *Pierre Paul Albert* fils de *Pierre Jean Albert* BERGEROT né le 27/02/1884 à Paris 11^{ème} et de *Marie Thérèse Charlotte* BOISSELIER née le 22/07/1890 à Paris 13^{ème}.

1932 – Orphelin de père « Mort pour la France », Pierre est reconnu « pupille de la nation » le 20 juillet 1932 par le Tribunal civil de la Seine.

1939 - Sa mère, Mme veuve Marie BERGEROT, réside à Paris au 10 Avenue de Matignon.

1940 – SON MARIAGE – Le 4 mars 1940, à Paris 7^{ème}, *Pierre Paul Albert* BERGEROT prend pour épouse *Yvette Andrée* BLONDEL née le 11 juillet 1913 à Déville-Lès-Rouen, domiciliée à Paris rue de Lille étudiante, fille de *Raphael Alphonse André* BLONDEL décédé et de *Marie Madeleine Léontine Julienne* BUISSON domiciliée à Paris rue de Lille. Déclaration faite en présence de *Eugène* BOISSELIER, industriel, domicilié au 153 Boulevard de la Gare, et de *Claude Julien* BLONDEL architecte domicilié au 175 rue de Courcelles.

1941 - NAISSANCE de son fils, le 22/06/1941 à Neuilly-sur-Seine prénommé Jérôme Pierre Claude.

1943 - SA DISPARITION le 14/08/1943 en mer Méditerranée.



1945 – Son épouse, le Docteur Yvette BERGEROT, est domiciliée au 35 Boulevard St Michel à Paris. Madame Jeannine PATRIMONIO (? de sa famille) réside au 113 Bd St Michel à Paris.

1946 – Le jugement déclaratif du décès de Pierre BERGEROT, rendu par le Tribunal civil de la Seine le 31 mai 1946, est transcrit à Paris (5^e) le 28 août 1946 avec la mention « Mort pour la France ».

1966 – Son épouse Mme BERGEROT-BLONDEL Yvette Docteur en médecine adhère à Paris à la Société « Les amis de Flaubert ». Elle réside au 33, boulevard Saint-Michel, à Paris (5^e).

1978 - Décès de sa maman, Marie-Thérèse BERGEROT-BOISSELIER survenu à l'âge de 88 ans le 03/11/1978 à Lamalou-les-Bains (34).

1983 – Décès de son fils, Jérôme Pierre Claude BERGEROT chirurgien, survenu à l'âge de 42 ans le 28/11/1983 à Paris 5^e



Sources documentaires supplémentaires:

Archives IWM - Magazine Illustration n°5123

Sites WEB: Cieldegoloire.com - fr.wikipedia.org - commons.wikimedia.org - pwencycl.kgbudge.com - za.pinterest.com - rafchangi.com - armouredcarriers.com - rafmuseumphotos.com - presqu-ile-de-crozon.com - royalnavyresearcharchive.org.uk — memorial-caen.fr — geni.com - aerostele.net

Pour connaître les circonstances de la disparition de chacun des 123 inscrits sur le « MÉMORIAL des FAFL DISPARUS »

https://www.france-libre.net/hommages-aux-123-membres-des-fafl-disparus/



