Noël CASTELAIN

Né le 30 octobre 1917 à Niort (79)

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

Matricule FAFL 30.033

« Disparaît en Russie » le 16 juillet 1943 dans le secteur d'Orel

Pilote au Groupe de Chasse GC3 « Normandie »

Companon de la Libération

✞

« Mort pour la France » à l'âge de 25 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 : https://www.france-libre.net/
- 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 Poitevin 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
(03/2023)

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

1917 - SA NAISSANCE - Le 30 octobre 1917 à Niort, département des Deux-Sèvres, est né un enfant prénommé *Noël Xavier Michel,* fils de Xavier Michel Emile CASTELAIN et de Marie Reine Joséphine COURGEON.

Noël CASTELAIN, au cours de sa scolarité, suit ses études secondaires à Nantes à l'École Eugène LIVET de 1931 à 1934 où il obtient son Brevet Etudes Secondaires.

Il poursuit ses études au-delà du baccalauréat en entrant à l'École Nationale Professionnelle où il suit les cours de préparation au diplôme d'ingénieur aux Art et Métiers.

A la fin de sa formation professionnelle Noël CASTELAIN entre aux usines BRÉGUET et exerce le métier de dessinateur - agent technique.

SON SERVICE MILITAIRE

Le **23/11/1937**, Noël CASTELAIN se présente à l'Intendance militaire de Niort pour signer un engagement dans l'armée pour une durée de trois ans et demande à servir dans l'aviation.

Il est envoyé au Bataillon de l'Air 136 de la 36e Escadre Aérienne de Pau en qualité de soldat 2e classe.

Le **15/02/1939**, Noël CASTELAIN est déclaré apte pour devenir mitrailleur avion.

Le **01/04/1939**, il est admis au concours de l'école d'aviation d'Istres, il est affecté à l'École de Pilotage auxiliaire de Bourges en qualité d'élève-pilote.

Il effectue son apprentissage sur avions « Hanriot 182 et 192 », « Morane MS225 et 230 ».

Morane Saulnier MS-230

En **juin 1939**, il entre à l'école de formation des sous-officiers du personnel navigant.

LA FRANCE entre EN GUERRE

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

Le **01/12/1939**, Noël CASTELAIN est nommé au grade de sergent.

Le **23/12/1939**, il obtient son brevet pilote militaire.

Le **15/01/1940**, il est affecté à l'école de pilotage n° 3 d'Avord pour devenir pilote de chasse. Le terrain d'aviation d'Avord se situe à 20 km au sud-est de Bourges. L'école est commandée par le commandant DOMERC.

Les avions utilisés dans cette école aux commandes desquels il va se perfectionner : Morane-Saulnier MS406, Dewoitine 500 – 501 et 510, et « North-American NAA5 »,.

Parmi les moniteurs de vol il y a les sergents-chefs VEILLE et BERRE, le sergent DESPLANCHES, le sous-lieutenant HUGUET, les adjudants-chefs KARAC, GODIN, RICHET, MARAC et VOLETTE, le lieutenant CANDESSUS, les adjudants MYEAU, BENAUSSE, POCHET et SHOTT. En mars 1940 arrive un nouvel instructeur : le sergent René MOUCHOTTE.

Le **15/04/1940**, à l'issue des tests, Noël CASTELAIN, est classé pilote de chasse 9e sur 130. Il est admis à suivre la formation du Peloton des EOR (Élève Officier de Réserve) de la prochaine session.
Il aura volé sur avion Hanriot H182 et H192, Dewoitine D500, D501 et D510, Morane Saulnier MS225, MS230 et MS406, North-American NAA57.

Dewoitine D.500 *(jnpassieux.fr)*

Le **17/04/1940** - **SON MARIAGE-** À Nantes, Noël CASTELAIN prend pour épouse Mademoiselle Jacqueline Eugénie Marie Louise BARAUD.

Le **10/05/1940**, les troupes allemandes pénètrent la frontière au nord de la France et débutent leur invasion. Dès lors, c'est un exode de la population qui commence se dirigeant vers le sud et l'ouest pour tenter d'échapper à l'envahisseur.

Au matin du 10 mai entre 4h45 et 4h55 le terrain d'aviation d'Avord est la cible de cinq avions allemands qui larguent leurs bombes. Cinq militaires sont tués et deux sont blessés, tandis que trois bâtiments servant à l'instruction sont rendus inutilisables.

Le **11/05/1940**, « ALERTE » dans la matinée suivie d'un bombardement intense de la base d'Avord et d'une attaque sur la ville de Bourges par une trentaine de bombardiers de type *HEINKEL* escortés par des avions de chasse allemands. À Avord quatre militaires sont tués et dix autres sont blessés. À Bourges, malgré les tirs de la DCA (Défense Contre Avions) afin de repousser les assaillants, on dénombre deux civils tués et un blessé.

Les jours suivants plusieurs pilotes sont mutés en Afrique du Nord. Le sergent-pilote instructeur René MOUCHOTTE, le caporal-chef pilote François GEOFFRE DE CHABRIGNAC et les pilotes de chasse Léon OUGLOFF ROSTISLAV et Marcel PERRIN sont affectés à Oran en Algérie.

ORDRE de REPLI vers LA ROCHELLE

Le **18/05/1940**, l'école d'Avord doit préparer son départ pour un repli vers l'ouest et s'installer sur le terrain de la Jarne près de La Rochelle.

Le **19/05/1940**, tandis que les avions sont convoyés vers La Rochelle, le reste du personnel va les rejoindre par la route. Noël envoie une dernière lettre à son épouse ; elle ne le sait pas mais se seront les dernières nouvelles qu'elle aura de lui.

Le **20/05/1940**, l'école de pilotage d'Avord s'installe sur le terrain de La Jarne. Elle est rattachée à la 3e compagnie du Bataillon de l'Air 127 de la Rochelle. Il est désormais sous le commandement du capitaine HENNIART. Le personnel trouve à se loger au village d'Angoulins. Très rapidement les vols d'entrainement reprennent.

ORDRE de REPLI vers LE SUD

Le **15/06/1940**, certains généraux donnent l'ordre de rejoindre l'Afrique du Nord dans les plus brefs délais. Pour l'heure, le personnel de l'école d'Avord doit évacuer par ses propres moyens au plus vite et se diriger vers le sud jusqu'au village de Saint-Martin-de-Hinx situé dans les Landes à une distance de 350 km.

Le **16/06/1940**, sur les routes encombrées, le parcours est délicat parmi les civils en exode et la débâcle des armées. À leur arrivée à Saint-Martin-de-Hinx, ils sont hébergés chez l'habitant. Certains se sont installés à la maison « Finit » chez Mr et Mme BEDERE à l'entrée du village sur la route de Saint Vincent de Thyrosse.

Le **17/06/1940**, à 12h30 c'est la consternation, dans son discours radiophonique le Maréchal PÉTAIN, nommé la veille Président du Conseil, annonce à tous les français qu'il va demander à l'ennemi l'arrêt

des combats. Cette fois-ci, il est clair que la lutte ne pourra plus être organisée à partir du sol de France.

2- DÉSERTER pour ALLER COMBATRE

Le **18/06/1940**, alors que certains de ses camarades font le choix du port de Bayonne, Noël CASTELAIN décide de rejoindre le port de Saint-Jean-de-Luz et trouver un moyen de quitter la France.

À Saint-Jean-de-Luz, il règne une intense agitation. Les quais sont envahis par une foule de civils et militaires cherchant un moyen de quitter le pays.

Eté 1939 - Saint-Jean-de-Luz *(Coll. musée d'Aquitaine Bordeaux)*

A cette même période le gouvernement polonais, accueilli en France depuis l'invasion de son pays en octobre 1939, installé à Paris, puis Angers et finalement Bordeaux, refuse de déposer les armes contrairement à la demande du Maréchal PÉTAIN. Le Général polonais SIKORSKI a obtenu de l'aide des autorités britanniques pour évacuer ses troupes présentes sur le territoire français pour rejoindre les forces britanniques et continuer le combat auprès d'eux. Le ministère britannique des transports et de la guerre lance dès le 17 juin, dans le cadre de « l'Opération ARIEL », la réquisition d'un grand nombre de navires pour aller évacuer les troupes alliées belges, tchécoslovaques et polonaises à partir des ports français des côtes atlantiques et méditerranéennes. À l'ouest les évacuations ont lieux à partir des ports de St Nazaire, La Rochelle, Le Verdon, Bordeaux, Bayonne et Saint-Jean-de-Luz.

Sur les quais plusieurs centaines de soldats polonais sont présents en attente de pouvoir être évacués. Il y a également des diplomates et des fonctionnaires du ministère polonais des Affaires Étrangères qui attendent eux aussi pour embarquer. Plusieurs navires sont arrivés dans la rade pour les embarquer : le *Batory*, le *Castle Nairn*, le *Kelso*, et le *Sobieski*. Au port un ballet incessant de petits canots effectuant

des allers-retours pour mener les partants jusqu'à eux. L'accès aux quais est sévèrement contrôlé par des gendarmes français cherchant à empêcher l'embarquement de clandestins.
C'est avec la complicité de soldats polonais que Noël CASTELAIN va parvenir à embarquer sur un paquebot transatlantique, le « ***MS BATORY*** », battant pavillon polonais.

Le paquebot BATORY *(source : site derbysulzers.com)*

DÉPART pour l'ANGLETERRE

Le **21/06/1940**, le « ***MS BATORY*** » lève l'ancre tôt dans la nuit à destination de l'Angleterre. À son bord près de 3000 passagers, parmi eux quelques jeunes français qui s'engageront bientôt dans les FAFL : Claude SERF, Gaston KALIFA, Michel HINCELIN, Daniel THIRIEZ (†disp.), Godefroy LE GAL…

Le **23/06/1940**, le « *MS BATORY* » arrive à 20h45 devant le port de Plymouth au sud de l'Angleterre.

3- SON RALLIEMENT à LA FRANCE LIBRE

Le **25/06/1940**, après avoir été débarqué, les français qui désirent répondre à « l'Appel du Général de GAULLE » sont conduits par le train à Londres. À leur arrivée à la gare de Kensington, ils sont dirigés sur le Dépôt Central des Forces Françaises Libres installé dans un grand bâtiment appelé « Olympia-Empire-Hall ».

L'Olympia – Empire Hall *(chez.jeannette.fleurs.over-blog.com)*

Ce vaste hall d'exposition désaffecté nommé « Empire Hall », baptisé initialement et communément appelé « Olympia ». Il est situé dans le quartier londonien de Hammersmith. Ce vieux bâtiment

inoccupé vient d'être transformé en un vaste lieu d'accueil et d'hébergement. Recensés, enregistrés, les volontaires sont ensuite dirigés dans d'autres lieux en fonction de leur situation et de leur vœu.

Jeunes volontaires à l'Olympia - Empire Hall *(lappeldugeneraldegaulle.e-monsite.com)*

Noël CASTELAIN exprime sa volonté de s'engager dans les Forces Françaises Libres et demande à servir dans l'aviation. Il déclare être de religion catholique, avoir le grade de sergent pilote et totaliser 240h de vol à son actif, être détenteur du permis de conduire auto et moto.

Enregistré à la Compagnie de l'Air à Londres, le matricule FAFL n°30.033 lui sera attribué. Il est aussitôt dirigé vers la base RAF (Royal Air Force) de St-Athan située près de Cardiff au Pays-de-Galles où sont regroupés les aviateurs français et belges qui veulent poursuivre la lutte.

DIRIGÉ vers la BASE RAF de St ATHAN au PAYS-de-GALLES

Le **04/07/1940**, Noël CASTELAIN avec d'autres volontaires arrivent par le train à la gare du village de *Saint-Athan*. Ils sont conduits en car jusqu'à la base aérienne où ils sont accueillis par le capitaine OTTENSOOSER (*dit Commandant CHARLES*) qui a rejoint l'Angleterre par avion le 17 juin avec dix autres volontaires : Pol CHARBONNEAUX, Christian FOUCHER, Henri de la BRIERE, Roger MALBRANQUE (†), Simon STOLOFF, Xavier HAHN (†), Jacques BENTLEY, Jacques BACHY et LEFÈVRE.

La base aérienne est commandée par l'Air Commodore J.D. BOYLE, vétéran de la Première guerre mondiale. C'est une des plus modernes et importantes base aérienne de Grande-Bretagne, elle compte plus de 1500 personnels de la RAF. On y trouve deux églises, un cinéma, une piscine, un gymnase, une salle de musculation, des cours de tennis … Pour accueillir les aviateurs français et belges venus combattre, les Anglais ont libéré une série de bâtiments du « Camp Est ».

Bien que les conditions d'hébergement à Saint-Athan soient très bonnes, les jeunes français sont très impatients, soit de devenir pilote pour les novices, soit pour les expérimentés de pouvoir être intégrés rapidement dans une escadrille opérationnelle de la RAF.

Mais les choses ne sont pas aussi simples, ils doivent d'abord obtenir le brevet de pilote de la RAF après avoir suivi le parcours indispensable du cycle de formation. En commençant, pour la plupart, par

l'apprentissage et la maitrise de l'anglais, étape indispensable à leur intégration dans l'aviation britannique.

Baraquements en bois à « East Camp » où sont hébergés les aviateurs belges et français. (coll AM-FAFL)

Saint-Athan va être rapidement surnommée « Sainte Attente ». Confrontés à cette impatience certains vont demander à être incorporés chez les parachutistes, espérant ainsi pouvoir entrer plus rapidement en action pour aller combattre les allemands. Cependant la vie n'est pas aussi paisible que cela puisse paraitre car régulièrement en fin de journée retentit une alerte annonçant un bombardement imminent de l'aviation allemande.

Chaque soir des *Free French* descendent en autobus à BARRY ou à CARDIFF, pour passer un moment dans les « pub », ou les « dancings » fort prisés des jeunes aviateurs. A BARRY, il y a un pub bien connu des *Free-French* qui s'appelle le *Bindle's.* Certain soir un brave "clergyman" organise au Camp de St Athan des soirées dansantes, où il est possible de rencontrer des jeunes filles. Une généreuse initiative, dont l'alerte aérienne quasi quotidienne de onze heures du soir assure la bonne moralité, car elle oblige garçons et filles à rentrer chez eux…

Presque toutes les nuits un ou deux bombardiers allemands viennent larguer leurs bombes sur la base, fort heureusement bien souvent sans gravité. Un jour, les anglais ont installé des lumières mal camouflées sur le terrain de golf situé près de St Athan. La nuit suivante les bombardiers allemands sont pris au piège, ils larguent leurs bombes sur le terrain de golf. Le lendemain les anglais se disent ravis d'avoir ainsi gratuitement de nouveaux « bunkers » sur leur parcours.

L'accueil réservé aux jeunes français en exil par les civils comme par les soldats britanniques est véritablement chaleureux. À *Cardiff*, ville située à environ vingt kilomètres à l'est de *St Athan* se trouve un comité local de la Croix-Rouge et la Société franco-anglaise de la ville animé par *Monsieur Ragody*, un homme parfaitement francophone, qui organise pour le plus grand nombre possible de ces jeunes français loin de leur pays un accueil dans une famille anglaise le temps d'une « *Cup of Tea* », d'un diner ou d'un week-end. Plusieurs réunions sont organisées au « Club Français » et les femmes des familles anglaises qui y sont inscrites s'efforcent d'offrir de multiples cadeaux ; l'une d'elles ayant réussi à se procurer, en ces temps de pénurie et de restrictions, un coupon de tissu, ces "secondes mamans" confectionnèrent des pyjamas, un luxe princier pour ces jeunes aviateurs français en exil.

Noël retrouve Albert LITTOLFF, déjà célèbre dans l'aviation française, avec lequel il se lie d'amitié. Malgré son manque d'expérience, aidé par les conseils d'Albert, Noël réussit à faire partie des dix premiers sous-officiers choisis pour intégrer une unité de formation de la Royal Air Force (RAF).

Le **17/07/1940**, Noël CASTELAIN se présente à la visite médicale. C'est un homme de taille 1m82, 85kg, cheveux blonds, yeux bruns. Après examen il est reconnu « apte personnel naviguant ». Il est autorisé à rejoindre l'école d'entrainement opérationnelle de la RAF au « **6 OTU** » (Operational Training Unit).

AFFECTATION au n° 6 OTU de SUTTON BRIDGE

Le **20/07/1940**, Noël CASTELAIN arrive à la Base RAF de Sutton Bridge, situé à 150 km au nord de Londres sur la côte Est de l'Angleterre, afin d'intégrer le « 6 OTU » pour une durée de trois semaines sous les ordres du Group-Captain H.D. O'NEILL. Sont présents à cette école de formation opérationnelle des pilotes de diverses nationalités : polonais, tchèques, belges …, ainsi que des pilotes du Royaume-Uni et du Commonwealth.

Avec Noël, douze pilotes français : les adjudants-chefs James DENIS, Louis FERRANT et Roger SPEICH ; les adjudants George GRASSET et Albert LITTOLFF ; les sergents-chefs Robert GRASSET, Henri de MOLENES et Louis MOREL ; les sergents Jules JOIRE, Serge GUERNON, Xavier de SCITIVAUX et Claude DEPORT.

L'école comprend une trentaine d'avions de chasse du type *Hurricane Mk.I.* et quelques *North-American Harvard.* Des avions *Hawker-Henley* sont utilisés pour tracter les cibles lors des exercices de tir. Les pilotes vont recevoir une formation aux procédures de la RAF et aux techniques de pilotages nécessaires pour rejoindre une unité opérationnelle.

Avion de chasse « Hurricane Mk I » *(worldwarphotos.info)*

Le **31/07/1940**, Noël peut lire dans les journaux britanniques sa « condamnation à mort », en effet on peut lire la nouvelle suivante publiée en France : « tous les militaires déclarés rebelles qui ont rejoint une armée étrangère pour continuer à combattre sont condamnés à mort s'ils ne sont pas retournés en France avant le 15 août », cette déclaration provient du texte de loi du 29 juillet 1940 voté par le gouvernement de Vichy.

Le **01/08/1940**, il est nommé au grade de sergent-chef.

Noël effectue plusieurs vols sur « Harvard » et « Hurricane Mk I ». Sur le premier il effectue 5h10 de vol en double commande et 1h05 en solo, puis 16h15 en solo sur le second. Soit un total de 22h30 de vol.

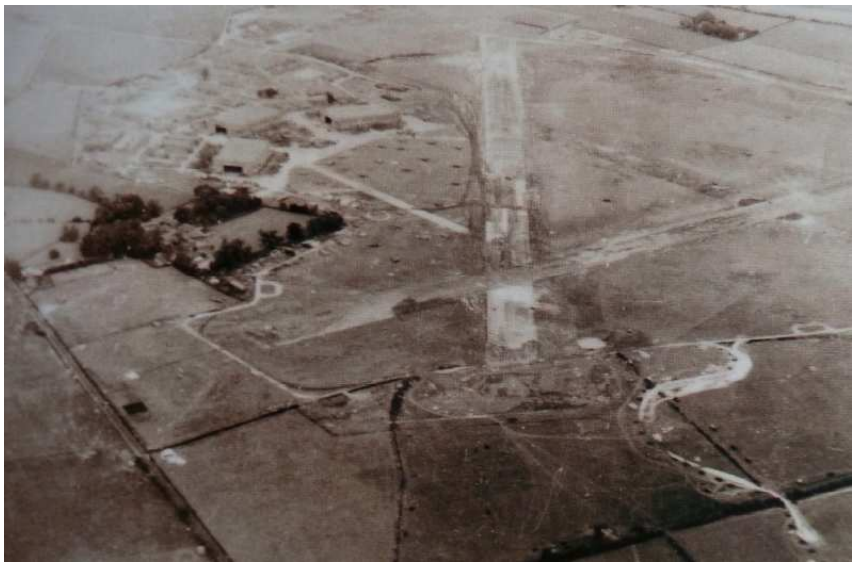
A la fin de la formation, il reçoit l'appréciation générale suivante : *« Dans la moyenne, devrait devenir un bon pilote de chasse ».*

Son stage terminé, il doit rejoindre la Base RAF de Odiham située à 75km au sud-ouest de Londres.

DIRIGÉ vers la BASE RAF d'ODIHAM

Le **11/08/1940**, Noël CASTELAIN arrive à la base RAF d'Odiham où sont regroupés des aviateurs belges et français.

Une école de formation franco-belge va voir le jour très prochainement. Encadrés par des moniteurs de vols et des instructeurs belges, français, et anglais, les élèves-pilotes vont pouvoir suivre les cours de la première étape de la formation de la RAF équivalent à un I.T.W *(Initial Training Wing : école d'initiation au pilotage).* Les premiers vols auront lieu sur les quelques avions amenés de France au moment de l'évasion de leurs pilotes vers l'Angleterre.



Base RAF d'Odiham (coll. AM-FAFL)

Le camp militaire d'Odiham ressemble à un vrai petit village avec ses rues, ses places, ses pelouses de gazon, ses terrains de tennis, ses bâtiments de brique, telles des maisons, pour abriter les mess, le PC, un poste de garde, un magasin … Sous des tôles ondulées s'ouvrent les escaliers qui mènent aux abris anti-aériens. Le terrain est admirablement camouflé avec des bosquets, des haies artificielles faites de trainées de goudron sur la piste, les hangars recouverts d'immenses filets verts. Ce dispositif de maquillage est efficace à tel point que l'on dit qu'à 300 mètres d'altitude on ne fait pas la différence avec le reste de la campagne environnante. C'est le premier terrain de la RAF à avoir bénéficié d'une piste en béton réalisée en 1938.

Sont déjà présents plusieurs moniteurs des écoles de pilotage venus de France tels que Georges LE DILASSER surnommé « le Colonel », Edouard PINOT dit « Bouboule », Julien LE TESSIER dit « Tonton », Marcel OLLIVIER dit « Pépère », GAUDARD dit Pierre Dac, Eugène SIGNEUX dit « Sisi », Edward LE METAYER dit « Sacha ».

Le **14/08/1940**, ce soir, à Londres est organisé pour les français libres « le bal des condamnés à mort », en effet c'est aujourd'hui que se termine l'ultimatum du gouvernement franco-germanique qui doit condamner à mort tous les militaires qui n'auraient pas déposé les armes et rejoint la France. Ici à Odiham, en ce qui concerne « les condamnés à mort » … tout le monde se porte bien.

Les élèves pilotes belges sont sous la responsabilité de leur officier le capitaine CAJOT pour un effectif d'une trentaine d'élèves. Quant aux élèves pilotes français ils sont sous la responsabilité du capitaine de RANCOURT, nouvellement affecté, pour un effectif également d'une trentaine d'élèves. Un officier britannique, le Flight-Lieutenant DAVIES, est nommé responsable de l'entrainement en vol. L'enseignement en vol sera assuré par des moniteurs français et belges. Des britanniques sont responsables de l'enseignement de l'anglais.

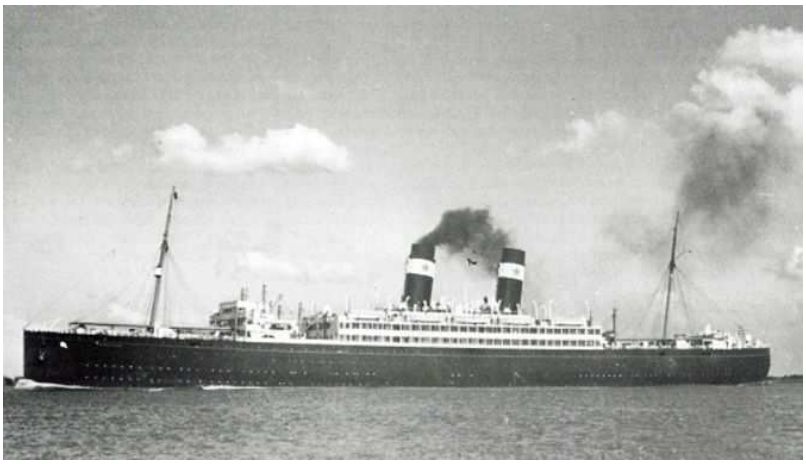
Le **18/08/1940**, Noël CASTELAIN se porte volontaire auprès du commandant Lionel de MARMIER qui est à la recherche de volontaires pour une expédition.
Sa candidature retenue Noël va être ajouté à la liste du personnel affecté au « Groupe de Combat n°1 », aussi appelé « GMC1 » : Groupe Mixte de Combat n°1. Le GMC1 vient d'être formé à Odiham sous les ordres du commandant Lionel de MARMIER pour participer à une opération baptisée MENACE. Les anglais vont baptiser cette unité « *First Fighter Group* », ou familièrement « *JAM Squadron* ». *JAM* qui n'est autre que la traduction de « confiture », mot qui aurait été choisi en référence à l'engouement prononcé par les français pour la confiture dont ils faisaient une consommation déraisonnable.

Le **30/08/1940**, la centaine de volontaires quittent Odiham, pour un voyage en train à destination du port de Liverpool. Le GMC1 est composé de quatre escadrilles : l'escadrille de chasse n°1 avec deux *Dewoitine 520*, l'escadrille de bombardement n°2 avec six *Blenheim*, les escadrilles n°3 et n°4 de reconnaissance et de bombardement composées chacune de six *Lysander*, et une section composée de deux *Luciole*. Le personnel a été doté quelques jours auparavant d'un paquetage contenant un

équipement colonial qui laisse penser à un voyage vers des contrées équatoriales. Cependant aucune information ne filtre sur les objectifs de « l'Opération MENACE ».

OPÉRATION MENACE – EXPÉDITION de DAKAR

Le **31/08/1940**, très tôt ce matin le personnel du GMC1 embarque pour la plupart sur le paquebot hollandais *SS PENNLAND*. D'autres embarquerons sur le second paquebot à quai, le *SS WESTERLAND* à bord duquel prendra place le Général de GAULLE.



Paquebot SS PENNLAND *(nautilusint.org)*

Noyés dans la brume, les navires lèvent l'ancre pour commencer à prendre le large. Ce que ne sait pas encore Noël CASTELAIN, c'est que cette expédition est une opération combinée avec d'une part des troupes de la marine et de l'aéronavale britanniques, et d'autre part des Forces Françaises libres composées de 1.440 hommes, dont les légionnaires de la 13e demie brigade de la Légion étrangère, et les aviateurs du GMC1.

En mer, ils rejoignent les autres navires qui vont constituer le convoi maritime de la « FORCE M » de l'expédition MENACE dans lequel se trouvent des navires des Forces Navales Françaises Libres : les avisos le Savorgnan-de-Brazza, le Commandant-Dominé, le Commandant-Duboc, le patrouilleur Président-Houduce, et les cargos Casamance, Fort-Lamy, et Anadyr. L'objectif du Général de Gaulle : débarquer à Dakar au Sénégal et rallier à sa cause les officiers supérieurs des troupes de l'Armée d'Afrique du Nord.

Le **23/09/1940**, le convoi de la « FORCE M » se présente devant le port de Dakar. Les premiers coups de canons se font entendre. Au bout de quelques heures d'affrontement, la tentative de débarquement reste vaine face à une défense acharnée. Le lendemain ordre est donné de renoncé à l'opération, et de reprendre la route cap au sud. L'opération a échoué, on l'appellera « L'échec de Dakar ».

Le **27/09/1940**, le convoi de la « FORCE M » se présente en baie de Freetown pour une escale de deux jours en Sierra-Léone.

Le **29/09/1940**, l'expédition reprend la mer à destination du Cameroun, pays d'A.E.F (Afrique Equatoriale Française) ayant rallié la cause de la France-Libre dès le 27 août.

DÉBARQUEMENT à DOUALA

Le **08/10/1940**, débarquement à Douala. Dès le lendemain débute le déchargement des caisses contenant les avions destinés au GMC1. Transportées jusqu'au terrain d'aviation, le remontage va pouvoir commencer. Noël CASTELAIN est affecté à la « section chasse » placée sous le commandement du lieutenant André FEUILLERAT, ancien élève de l'École de l'Air promotion 1937.

Port de Douala – débarquement des avions en caisses *(Coll J.W. Bentley)*

La CAMPAGNE du GABON

Voilà maintenant deux mois que le Cameroun, le Tchad, et le Congo ont rallié la cause de la France-Libre. Le refus du Gabon à les rejoindre, fidèle au Gouvernement de Vichy du Maréchal PETAIN, oblige le Général de GAULLE à engager ses forces armées pour conquérir le pays.

Le **26/10/1940**, un premier vol de reconnaissance du GMC1 sur le territoire du Gabon au poste militaire de Mitzic, occupé par des troupes vichistes. Un avion Lysander va effectuer la mission, à son bord le lieutenant pilote Yves EZANNO et le sergent mécanicien Robert LEFEVRE.

Le **28/10/1940**, une deuxième mission pour un Lysander du GMC1 consistant à une mission photo de reconnaissance du port de Libreville. Au dessus de la ville, le Lysander, piloté par le sous-lieutenant de THUISY et le Sous-lieutenant navigateur de PANGE, est pris à partie par les tirs de DCA du navire le « Bougainville » resté fidèle au Gouvernement de Vichy.

Le **30/11/1940**, premières missions pour deux bombardiers BLENHEIM du GMC1 larguant leurs bombes sur le terrain d'aviation de Gué-Gué à Libreville. Missions renouvelées le 1er, le 2 et le 5 novembre.

Terrain d'aviation de Douala - Remontage des bombardiers Blenheim (Coll. J.W. Bentley)

(† † †) Le **09/11/1940**, l'équipage **Jacques LE GUYADER** âgé de 22 ans, **André JACOB** âgé de 31 ans, **Maurice TAZZER** âgé de 26 ans, est désigné pour accomplir une mission de bombardement du terrain d'aviation de Libreville, toujours fidèle au Gouvernement de Vichy. L'avion ne revient pas de sa mission, les membres de l'équipage seront officiellement déclarés « porté disparu », leurs corps ne seront pas retrouvés.

(† †) **Le 11/11/1940**, l'équipage **Edouard GÉRARD** âgé de 23 ans et **Raymond LACOMBE** âgé de 25 ans, à bord d'un avion « Lysander » s'écrase au décollage du petit terrain de Kribi au Cameroun. Les deux aviateurs trouvent la mort.

Le **12/11/1940**, la force militaire vichyste du Gabon capitule à Port-Gentil.

(†) Le **19/11/1940**, le sous-lieutenant **André FEUILLERAT**, âgé de 21 ans aux commandes d'un avion de chasse « Dewoitine 520 » fraichement sorti de l'atelier de remontage, trouve la mort à l'issue d'une séance d'acrobatie.

DÉPART pour l'ÉGYPTE

Regroupés à Douala, un groupe d'aviateurs va être renvoyé en Angleterre, tandis que les pilotes de chasse vont être envoyés en renfort en Egypte pour constituer une nouvelle escadrille française. Avec Noël CASTELAIN il y a James DENIS, Louis FERRANT, son ami Albert LITTOLFF, Robert GUÉDON, et Xavier de SCITIVAUX.

DIRIGÉ vers l'OTU d'ISMAILIA

Début 1941, à leur arrivée au Caire, ils sont envoyés faire un stage de perfectionnement sur avion de chasse « Hurricane Mk.I » en OTU sur la base RAF d'Ismaïlia située au bord du canal de Suez à 100km au nord-est du Caire.

A Ismaïlia, ils font la connaissance des pilotes qui ont été à l'initiative de la création en Egypte, dès juillet 1940, du « FFF2 » (French Fighter Flight) qui vient d'être dissout. Ils sont là pour un stage de reconversion sur avion de chasse anglais « Hurricane Mk.I » ; parmi eux Jean TULASNE *(†disp.),* Christian COUDRAY *(†disp.),* André BALLATORE, Antoine PERONNE, Paul JACQUIER et Marcel LEBOIS *(†).*

La prise en main des chasseurs « Hurricane » par les pilotes aguerris ne posant pas de problème, certains effectuent des missions de chasse de nuit sur le canal de Suez.

Hurricane dans le ciel d'Egypte (IWM)

Le **17/01/1941,** Jean TULASNE est le premier pilote à pouvoir rejoindre une unité opérationnel de la RAF. Il est affecté au « 274 Squadron » qui se bat en Libye dans le secteur de Tobrouk.

En février 41, ils sont rejoints par d'autres pilotes des FAFL venant d'AEF (Afrique Equatoriale Française) : James DENIS, Albert LITTOLFF (†), Louis FERRANT, Noël CASTELAIN (†), Xavier de SCITIVAUX et Robert (?René) GUÉDON du « Groupe Mixte de Combat n°1 » (GMC1), ceux-là même qui avaient participé à l'expédition de Dakar et la Campagne du Gabon à l'automne 1940.

Le **15/03/1941**, à l'issue du stage d'entraînement à l'OTU d'Ismaïlia, les pilotes français sont scindés en deux groupes et chacun d'eux affecté dans un Squadron de la RAF. Les six premiers pilotes, dont Noël CASTELAIN, sont affectés au « 33 Squadron » opérant en Grèce qu'ils rejoignent après douze jours de traversée mouvementée. A leur arrivée, un ministre accrédité par le gouvernement de Vichy manifeste son opposition à la présence de ses aviateurs français forçant l'Air Vice-Marshal John D'ALBIAC à décider leur retour en Egypte.

CRÉATION de « l'Escadrille Française de Chasse n°1 » (EFC1)

Le **05/04/1941**, Noël CASTELAIN, et ses camarades, James DENIS, Louis FERRANT, Albert LITOLFF, Robert GUÉDON et Xavier de SCITIVAUX sont réaffectés au « **73 Squadron** » installé près de Tobrouk en Libye.

Le **09/04/1941**, les six pilotes français vont donner naissance à une escadrille « Free French » baptisée **« Escadrille Française de Chasse n°1 » (EFC1).** Elle est intégrée au dispositif de la RAF en composant le **« C Flight** » du « **73 Squadron** » et tout de suite engagée dans les combats en Libye.

Le **11/04/1941**, Noël obtient sa première victoire en abattant un avion de chasse allemand « Me 110 » au-dessus de Tobrouk.

Le **12/04/1941**, au cours d'une mission le sergent-chef René GUÉDON aux commandes de son « *Hurricane V7853* » est « porté disparu ». *(On saura plus tard qu'il a été fait prisonnier).*

Hurricane dans le ciel égyptien (commons.wikimedia.org)

Le **21/04/1941** - **ACCIDENT –** Au cours d'une mission Noël CASTELAIN, aux commandes de son ***Hurricane Mk II P5174,*** est touché par la « Flak » allemande. Il tente de regagner sa base, mais son avion, devenu incontrôlable, s'écrase au sol. Grièvement blessé avec une fracture ouverte du bras droit, Noël est récupéré et évacué le lendemain vers l'hôpital de Tobrouk.

Le **28/04/1941**, son état de santé oblige son transfert au Caire pour une admission au « 63 British General Hospital ».

Le **30/04/1941**, il est admis à « l'Hôpital du Caire ». Madame HANNAUX (mère du mécanicien Marcel HANNAUX) et Madame EPAULARD (épouse du directeur du Crédit Lyonnais du Caire) qui s'occupent activement des blessés alliés, parviennent à obtenir l'intervention du chirurgien le Professeur DUNET qui sauve le bras de Noël atteint d'une infection septicémique.

Le **01/05/1941**, Noël est nommé au grade d'adjudant.

Le **08/06/1941**, débute aux pays du Levant **l'Opération Exporter** menée sous le commandement en chef du Général britannique Henry M. WILSON. Des troupes britanniques, indiennes, australiennes et des éléments des forces françaises libres commandées par le Général Paul LEGENTILHOMME, vont affronter les forces françaises du régime de Vichy au Levant.

Le **23/06/1941**, pour leur participation à « la Bataille de Tobrouck », Noël CASTELAIN, James DENIS, Louis FERRANT, Albert LITTOLFF, Robert GUÉDON, Xavier de SCITIVAUX sont fait « Compagnon de la Libération » par le Général de GAULLE et seront décorés de la *Croix de la Libération*.

Le **30/06/1941**, Noël sort de l'hôpital pour une période de convalescence après deux mois d'hospitalisation.

Le **14/07/1941**, les forces française du régime de Vichy vaincues, les accords de l'armistice sont signés à Saint-Jean-d'Acre en Palestine, mettant fin au combats de l'Opération Exporter.

Le **18/08/1941**, en Egypte « l'EFC1 » doit quitter le « 73 Squadron ». Le personnel mécanicien a pour mission de rejoindre la Syrie. Les pilotes dans un premier temps, rejoignent le terrain *d'El Amiriya* situé près d'Alexandrie.

Le **27/08/1941**, une nouvelle escadrille de chasse est créée sur décision du Général de GAULLE. Elle est baptisée « *GC.1 ALSACE* » et sera composée uniquement de personnel français, elle volera sur du matériel fourni par la Grande-Bretagne et sera organisée selon la forme d'un Squadron britannique. Au même moment à Damas se forme le Groupe de bombardement n°1, baptisé « *GB.1 LORRAINE* », regroupant les éléments des Escadrilles FAFL de bombardement n°1 et n°2.

Le **01/09/1941**, c'est la dissolution de l'EFC1. Le personnel va se regrouper sur la base aérienne de Damas en Syrie, pour former le nouveau Groupe de chasse « GC1 Alsace ». Le personnel traverse la Palestine en chemin de fer à travers le Sinaï jusqu'à Haïfa. Un changement de train est nécessaire à Haïfa pour prendre un petit tortillard, qui remonte la vallée du Jourdain en escaladant les plateaux du Hauran, et effectue une escale à Dhera avant d'atteindre Damas. Le personnel s'installe à Mezzé dans les bâtiments d'une antique caserne ottomane.

AFFECTATION au L.A.M (Lignes Aériennes Militaires)

Le **10/09/1941**, à Damas, Noël CASTELAIN est affecté au LAM (Lignes Aériennes Militaires de la France-Libre).

Le **15/09/1941**, le « Groupe de Chasse n°1 ALSACE » s'installe au Liban sur le terrain de Rayack.
Les forces françaises libres viennent tout juste de s'installer en Syrie et au Liban après le départ des troupes françaises du Gouvernement de Vichy consécutif aux accords de l'armistice signés à Saint-Jean-D'acre.

Rayack, est une petite bourgade, avec des bicoques construites en planches et tôles ondulées, boutiques et cafés aux enseignes prétentieuses. La base aérienne 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. 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 jonchent 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.

Malgré le désordre et l'abandon dans lesquels ils trouvèrent les Etats du Levant après la Campagne de Syrie, et grâce aux efforts du général CATROUX délégué général, du professeur René CASSIN permirent le redressement de l'administration civile, les généraux MONCLAR, de LARMINAT et COLLET réorganisent l'armée, et le général VALIN avec des hommes issus de milieux les plus divers réussit à constituer le *Groupe de chasse « Alsace».*

Le commandement du groupe est confié au commandant TULASNE qui va en assurer le commandement tactique, secondé par le commandant POULIQUEN Chef des moyens administratifs qui va se charger de l'organisation au sol. Le chef d'Etat-major est le colonel ASTIER de VILLATTE.

L'effectif du personnel compte 20 pilotes, 30 mécaniciens et 82 personnels administratifs et hommes de troupe.

Le **11/12/1941**, Noël CASTELAIN est affecté au « Parc » des LAM (Lignes Aériennes Militaires) sur la base de Rayack en qualité d'officier mécanicien, accepté pour devenir pilote réceptionnaire, sous réserve des résultats de sa prochaine intervention chirurgicale.

Terrain d'aviation de Rayack au Liban (aeriastory.blogspot.com)

- Au « Parc » les services techniques, avions, véhicules, mécaniciens, sont placés sous le commandement du lieutenant MICHEL avec sous ses ordres les mécaniciens : Raymond GEIGER, Georges CABILLE, Henri COLLOT, Louis COUTURIER, Jean-Michel BIGNALET-CAZALET, Jean DELPECH, TURCOT(?), André DUMAINE, Georges PITAULT, DUPUY, Roger

MONTI, Ladislas BUSZKO, Henri JOUBERT, Raymond LORRAIN, Yves BERTHELOT, KESSIER(?) et Gérard WATTEL.

- La section armement est confiée aux sergents Louis CHAÏLA et Henri VIGIER.
- La section radioélectricité est sous la responsabilité l'adjudant Paul EPERY.
- la défense du terrain par des volontaires libanais est sous le commandement du lieutenant Fotek ZOUAÏN d'origine italienne.

Sur le terrain de Rayack, le matériel qui est en grande partie celui abandonné par les forces des troupes vichystes du Général DENTZ, matériel usé ou saboté avant leur départ. Ainsi le Groupe «Alsace» a pu récupérer : 14 *Morane Saulnier MS 406* dont deux inutilisables, abandonnés par le Groupe de chasse « GC.1/7 » des Forces Vichystes à son départ de Syrie.

Certains avions de chasse MS406 portent sur les ailes des croix gammées, et aussi des drapeaux anglais, signes de victoires sur des avions ennemis : - 1 x Potez 29, - 8 x Potez 25 TOE, - 1 x Potez 29 - 1 x Curtiss H75 - 1 x Morane 230 - 1 x Dewoitine 520 - 1 x Caudron Simoun - 1 x Caudron Aiglon.

En revanche, aucun chasseur « Dewoitine 520 », ni bombardier « Glenn Martin » … qui ont été préalablement et prudemment ramenés en lieu sûr par les autorités de Vichy lorsque l'affaire du Levant prit une tournure défavorable.

Sont également récupérés 4 autres avions: 2 Farman 222, 1 Farman 223, 1 Dewoitine 338. Ils sont affectés au lieutenant-colonel De MARNIER qui a été nommé à Damas, commandant du LAM.

Tous ces avions ont combattu depuis 1939, ils sont usés, les moteurs n'en peuvent plus, les cellules des 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. D'autant plus que le commandant TULASNE, surnommé « le Père TUTU », entreprend de récupérer tous les appareils abandonnés, en plus ou moins bon état, sur les terrains divers du Liban et de Syrie.

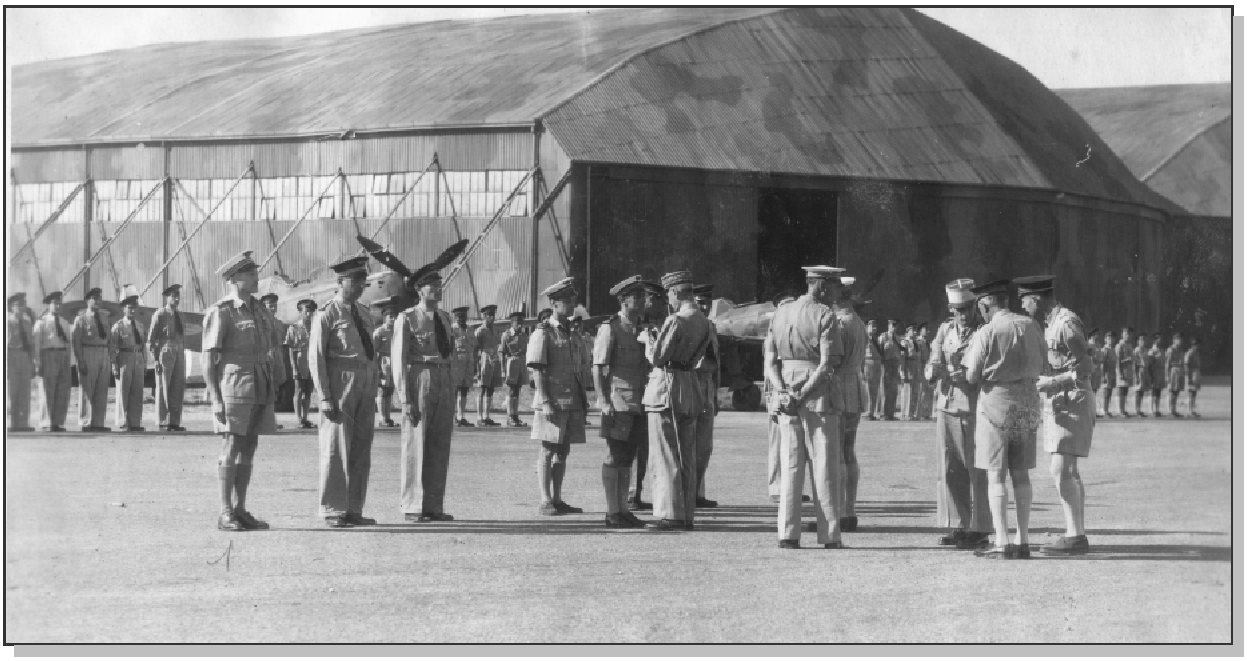
Outre la protection des côtes du Liban, le Groupe « Alsace » a désormais la mission d'assurer la défense des installations pétrolières d'Haïfa et la couverture de la navigation alliée en Méditerranée orientale, dans le même temps on forme les pilotes pour préparer le retour en Libye pour des opérations durant « la bataille du désert ».

Mais, 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.

Le **24/09/1941**, le général 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 de deux escadrilles, la 1ère escadrille « Strasbourg » commandée par le lieutenant James DENIS, la 2ème escadrille « Mulhouse » commandée par le lieutenant Albert LITTOLFF. Ces deux officiers comptent chacun huit victoires aériennes.

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, de Nouvelle Calédonie.

Le **01/10/1941** – **CÉRÉMONIE** - Le général CATROUX, délégué général de la France Libre au Levant, en présence des colonels Edouard CORNIGLION-MOLINIER, Jean ASTIER de VILLATTE, 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 BALATORE, James DENIS, Marcel LEBOIS, Albert LITTOLFF, et la 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 Général Catroux, derrière Ballatore, Lebois, et X
Au 1er plan de dos : Colonel NOEL *(Coll. famille Huin)*

Le **09/10/1941 – ACCIDENT**- Le lieutenant BERGEROT, alias de NORBERT, 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 au cours d'un vol d'entrainement à bord d'un *Morane 406* d'un blocage de freins à l'atterrissage, l'avion passe sur le dos. Grièvement blessé, fracture de la colonne vertébrale, il décède un peu plus tard à l'hôpital de Beyrouth. Agé de 32 ans il est le 1er mort du Groupe ALSACE.

Le **09/11/1941**, Noël CASTELAIN subit un examen clinique du médecin capitaine BERMANN, médecin-chef des FAFL en Moyen-Orient à l'hôpital Maurice ROTTIER à Beyrouth. La flexion de son coude droit est désormais limitée à 90 degrés, droitier il est devenu gaucher. Le médecin le déclare apte au pilotage sous certaines conditions en attendant son rétablissement définitif.

(†) Le **28/11/1941,** le groupe 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 Lybie. 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 à Ras-Zafarana en Egypte.
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 perd 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,** le sergent pilote **Marcel 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,** bloqué par une abondante couche de neige, le personnel de «l'Alsace» fêtait Noël. L'ambiance est joyeuse, le sergent **Gérard WATTEL** 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 WATTEL, tire un coup de revolver. Hélas, la balle atteint ce dernier en plein ventre. Il est transporté à l'hôpital de Damas où 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 a pris un sacré coup de vieux après ce drame. Gérard WATEL était âgé de 21 ans.

HIVER 1942 - TERRAIN de RAYACK

Le **03/01/1942** - La tempête de neige fait rage depuis deux jours. 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.

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 !.

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

Rayack - Bonhomme de neige en préparation *(Coll. famille Huin)*

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 d'Abu-Sweir près d'Ismaïlia distant environ de 550 km. Tous les véhicules partent en convoi pour un voyage qui va durer deux jours. Des équipages sont formés pour leur conduite, il s'avère pour certains que cela va être leur première expérience de la conduite de gros camion. Le convoi s'ébranle dans la matinée sous une pluie battante.

Le **15/03/1942**, Noël CASTELAIN est promu au grade d'adjudant-chef.

Le **17/03/1942**, le lieutenant ZBORSTYN et le soldat GALLEY arrivent sur la base aérienne de Rayack.

Le **01/04/1942**, il est affecté à Damas au GMI (Groupement mixte d'instruction).

Le **30/04/1942**, Noël CASTELAIN rejoint le « Parc » de la base aérienne de Rayack.

Le **08/04/1942**, le médecin commandant FITOUSSI déclare Noël CASTELAIN totalement apte au pilotage.

AFFECTATION au GROUPE de CHASSE n° 1 (GC1) « ALSACE »

Le **18/06/1942**, Noël CASTELAIN, Daniel FRY et Max ANDRÉ sont mutés au « GC1 » actuellement en Egypte, installé en repli sur le terrain LG.229 (LG = Landing Ground) situé en bord de mer près de l'étang d'Idku à 30 km à l'Est d'Alexandrie. Sur cet aérodrome sont déjà stationnés le « 335 Squadron grec » et le « 80 Squadron » équipé de *Hurricane MK II*. Le travail principal est maintenant la protection du port d'Alexandrie et l'interception des avions de reconnaissance ennemie.

Le commandant POULIQUEN établi une note précisant la nouvelle composition du *Groupe de Chasse « GC.1 ALSACE »* et de ses deux escadrilles. Il prendra le commandement du Groupe, qui sera assuré ultérieurement par le capitaine DENIS. Noël est affecté à la 2e escadrille.

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 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 Noël** - Chef pilote (†disp.) et Sgt/c MONIER Charles
- Cap MILLET André (†disp.) et Lt ESNAULT Jacques (†)
- Lt ANDRE 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.).

La maintenance est désormais organisée de la sorte :

- un échelon lourd est organisé à El-Firden près du Canal de SUEZ
- un échelon léger sera présent avec le groupe sur le terrain d'Idku.

Insigne du GC1 ALSACE

Pilotes du GC1 Alsace

Louchet †, Léon †, Mailfert, Poznanski †, Tourtelier, Littolff †, Tulasne †, Ezanno, Raoul-Duval, Brisdoux †, Leplang †, Giocanti.

Le **26/06/1942**, le sous-lieutenant Gérard LÉON ramène du terrain de Fuka le dernier *Hurricane* réparé en décollant juste à temps au moment où les allemands pénètrent à l'autre bout de la piste. Le sous-lieutenant André COLIN est blessé au cours d'un combat aérien par un « Bf109 ». En soirée l'adjudant-chef Marcel LEBOIS et LÉON parviennent à secourir un *Blenheim* en difficulté attaqué par trois chasseurs allemands. Les combats sont très durs.

Le **27/06/1942,** missions de reconnaissance de colonne de chars. Une première patrouille composée des sous-lieutenants BRISDOUX et Bernard LOUCHET rencontre des « Bf109 » ; les *Hurricane* sont totalement surclassés, LOUCHET rentre avec son empennage en mauvais état, un énorme trou est visible dans sa gouverne de profondeur. Henri LAFONT et Daniel THIRIEZ sont attaqués par cinq *Messerschmitt*. Le combat est inégal face à des avions plus rapides et une puissance de feu redoutable. Le *Hurricane* de THIRIEZ est touché, il vient de recevoir un obus dans son aile droite. Il décide de rompre le combat. Poursuivi il est pris à partie une seconde fois. Son avion est touché et le pilote est blessé par les tirs de son assaillant. Au cours du combat son *Hurricane* s'est retrouvé sur le dos et THIRIEZ le redresse in extrémis avant d'effectuer un atterrissage forcé. Le corps du pilote est criblé d'éclats d'obus. Henry LAFFONT, son chef de patrouille lui aussi abattu, a réussi à se poser, mitraillé au sol par son poursuivant.

En fin d'après midi, une autre patrouille double composée de : capitaine EZANNO / sergent-chef MONIER et lieutenant RAOUL-DUVAL / lieutenant CASTELAIN, ne trouve pas la patrouille LAFONT / THIRIEZ qui devait être relevée, et pour cause.

(† †) Vers 19h00, le groupe ALSACE est de nouveau en deuil. Vers 19h00, le lieutenant Raymond DERVILLE rentre seul d'une patrouille double, son avion légèrement touché. Parti une heure plus tôt pour assurer la protection d'un convoi anglais avec le sous-lieutenant LOUCHET, l'aspirant Maurice MAILFERT, sous-lieutenant COLIN. Surpris par des « Bf109 » au-dessus de Maaten-Bagusch,

André COLIN âgé de 27 ans est tout de suite abattu. **Bernard LOUCHET** tire sur un « Bf109 » avant d'être à son tour touché et part en vrille … Maurice MAILFERT fonce à son secours et remporte une victoire très curieuse : un « « Bf109 » s'étant mis dans la queue de son chef de patrouille, il ajuste son tir et lui envoie à deux reprises une rafale ; l'Allemand tente de se dérober. Conscient des performances inférieures de son Hurricane, MAILFERT éperonne sans hésitation son adversaire et lui sectionne le fuselage d'un coup d'aile. L'avion allemand chute et percute le sol ; quant à MAILFERT, touché au cours du combat par la DCA anglaise, doit se poser en plein désert train d'atterrissage rentré avec une aile sérieusement endommagée. Il atterri à côté de l'épave de l'avion de son camarade LOUCHET, qu'il retrouve mort et l'enveloppe dans son parachute avant de l'enterrer. Il était âgé de 25 ans.

Malgré la présence d'un vent de sable, l'équipe de secours au sol retrouve les avions de LAFONT et THIRIEZ. Les pilotes sont ramassés par les brancardiers et conduits dans un premier temps dans un hôpital de première urgence pour recevoir les premiers soins. Daniel THIRIEZ blessé par vingt-cinq éclats dont deux à la tête, les autres sur le côté droit de son corps, aux hanches et aux pieds ; il finit par sombrer dans le coma. Une journée très triste pour le groupe qui perd cinq avions et deux pilotes.

REPLI sur le TERRAIN LG.20

Le **29/06/1942**, désormais il n'y a plus que huit pilotes opérationnels au Groupe ALSACE. Une retraite précipitée est organisée pour rejoindre le terrain LG.20 en bord de mer distant de 20km vers le nord. Au cours du déplacement de nuit, l'échelon roulant subi une fois de plus un bombardement …. qui heureusement est sans victime.

Le **31/07/1942 – ACCIDENT -** Le sergent-chef Charles MONIER en voulant se poser ne peut s'arrêter en bout de piste et termine sa course au bord du lac d'Idku. Le pilote réussit à quitter son cockpit après que son avion soit passé sur le dos et commence à s'engloutir.

Le mécanicien Jean DELPEH devant un Hurricane du GC Alsace (Coll. famille Huin)

(†) Le **31/07/1942,** le lieutenant **Jacques ESNAULT** 29 ans, jeune pilote venant d'Indochine, nouvel arrivant du GMI de Damas à l'Alsace au retour d'un vol de nuit se trouve en panne d'essence et s'écrase dans le lac d'Idku, situé près de la base. Tout le monde se précipita à l'eau pour porter secours au pilote. Son corps est dégagé après trois heures d'efforts. Le malheureux a péri sous un mètre d'eau, emprisonné dans son cockpit. Les sauveteurs ont dû défoncer la carlingue à coup de pioche pour sortir le cadavre arc-bouté contre le tableau de bord.

Le **04/08/1942**, le Groupe Alsace se replie dans la banlieue sud d'Alexandrie sur le terrain de Maryut.

Le **03/08/1942**, le capitaine DENIS prend le commandement du Groupe, alors que le commandant POULIQUEN part à son tour en Russie pour rejoindre le Groupe «Normandie», à cette occasion 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 2ème fois à l'Ordre de l'Armée de l'Air. Les pilotes EZANNO, LITTOLFF et MONIER sont décorés de la DFC (*Distinguished Flying Cross)* par les autorités britanniques.

Le **22/08/1942**, Noël reçoit l'appréciation suivante du lieutenant-colonel CORNIGLION-MOLINIER commandant les FAFL en Moyen-Orient :

> *« Depuis son arrivée au GC1 en opérations, où il occupe le poste de chef pilote de la 2e escadrille, l'adjudant CASTELAIN n'a cessé de faire preuve de la plus haute valeur morale et des plus brillantes qualités de pilote. Mérite hautement de passer officier ».*

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

Le **30/08/1942**, le Groupe « Alsace » va devoir se retirer des théâtres d'opérations. Le personnel va 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 **02/09/1942,** le GC Alsace est regroupé au terrain de « Point kilo 8 » près du Caire.

Noël CASTELAIN reçoit de la part du lieutenant-colonel de MARMIER les appréciations suivantes dans son dossier administratif :

- Valeur morale : *très élevée. Sentiment patriotique exacerbé par la défaite dans une âme de véritable combattant. S'est embarqué dès le lendemain de l'armistice pour l'Angleterre où il a été l'un des tous premiers pionniers des FAFL.*

- Valeur militaire : *Engagé volontaire le 23 novembre 1936, admis à l'EOR sans concours. Valeur militaire incontestable et consacrée par des faits d'armes répétés.*

- Valeur professionnelle : *Pilote de Chasse d'une classe indiscutable. A abattu 2 appareils ennemis aux cours des opérations des FAFL en Libye (1 Me110 et 1 Ju87). Pilote fin, précis, et remarquablement doué.*

- Culture générale : *diplômé d'Ecole professionnelle Arts et Métiers, ne manque pas une occasion de s'instruire davantage dans toutes les branches de la technique moderne.*

- Appréciation générale : *Parmi les jeunes as de la France Libre, momentanément éloigné des champs de bataille à la suite de sa blessure n'aspire qu'à se perfectionner tout en se rendant utile avant de reprendre sa place au combat. Candidat ayant toutes les qualités de futur officier largement consacrées au feu*

A Beyrouth le 02/09/1942 - signé De MARMIER

Appréciation du Commandant des FAFL du territoire :

Depuis son arrivée en opérations, où il occupe le poste de chef pilote de la 2ème escadrille, l'Adjudant Castelain n'a cessé de faire preuve de la plus haute valeur morale et des plus brillantes qualités de pilote. Mérite hautement de passer officier.

A Beyrouth le 22/08/1942 - signé Lt-colonel CORNIGLION-MOLINIER

VOLONTAIRE pour LA RUSSIE

Durant l'hiver 1941-42, de Gaulle propose aux Soviétiques l'envoi sur le front de l'Est d'une escadrille de chasse composée de personnel français pour combattre auprès d'eux les allemands. Bien avant que les accords entre le Général de Gaulle et les Soviétiques ne soient signés, des listes de pilotes sont établies. Dès le 25 février 1942 une 1ère liste est remise aux Russes. C'est le capitaine de corvette André JUBELIN qui doit commander le nouveau Groupe de Chasse n°3 (GC3), assisté par le commandant TULASNE. Au printemps 1942, Joseph STALINE donne son accord de principe à l'envoi d'un groupe de chasse en URSS avec quatorze pilotes et une quarantaine de mécaniciens, plus le personnel administratif. Soit un total de soixante-deux volontaires. Le GC3 sera une unité française sous commandement français, intégrée à une division soviétique.

Le Général Martial VALIN, commandant les FAFL, rend visite au Groupe ALSACE. Il confirme la création d'un Groupe de Chasse n°3 baptisé « NORMANDIE » et recherches des volontaires. Cinq pilotes de l'ALSACE se portent volontaires: Noël CASTELAIN, Albert LITTOLFF, André POZNANSKI, André PREZIOSI et Raymond DERVILLE.

Le **05/09/1942,** 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.

RETOUR à RAYACK au LIBAN

Le **08/09/1942**, à l'aube les huit camions « Ford V8 » sont alignés prêts à partir pour rejoindre la Syrie. Le soir le convoi arrive à Beyrouth et s'installe dans une caserne. Le Groupe est dirigé sur les bases de Rayack au Liban, et Mezzé-Damas en Syrie pour prendre du repos dit de « fin de campagne ». Bon nombre du personnel va en profiter pour aller se détendre en allant découvrir le Liban et la Syrie.

Le **15/09/1942**, Noël CASTELAIN est nommé au grade d'aspirant.

AFFECTATION au GC3 NORMANDIE

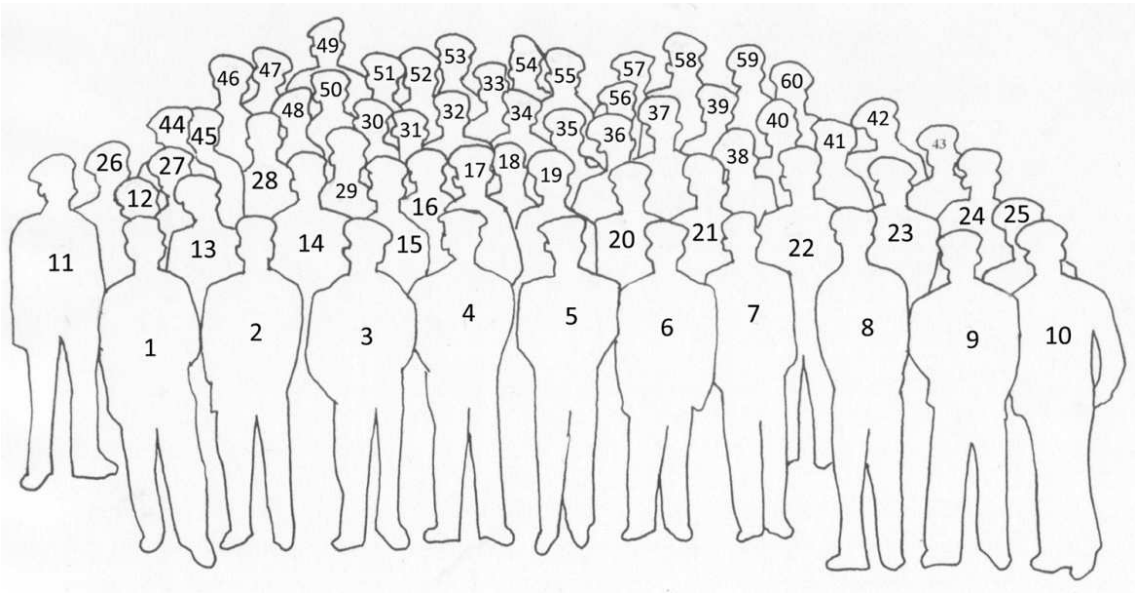
Le **19/10/1942**, Noël CASTELAIN est muté GC3 (Groupe de chasse n°3) « Normandie ». Il sera enregistré à la Compagnie de l'Air au Moyen-Orient, avec le matricule FAFL 40.126. Avec lui le sergent Albert HENRY, le sergent mécanicien-avion André PEYRONNIE, le caporal-chef Guy ZUKANOVICH et le caporal Pierre GALLAY au Service Général.
À Rayack, les préparatifs au départ ont commencés dans l'attente des visas soviétiques.

Octobre 1942, présentation de personnel du GC-3 avant son départ au Général de Gaulle en visite.

De gauche à droite : Tulasne †, Littolff †, Préziosi †, Derville † qui salue, et Poznanski † .*(Coll. Mamet)*

Le **09/11/1942**, une photo du groupe de volontaires pour la Russie. Sont absents pour être en mission : Albert PRÉZIOSI pilote, Marcel HANNAUX mécanicien, Jean de PANGE pilote et Michel SCHICK interprète.

(p) = pilote, (m) = mécanicien, (*) = Ne partiront pas pour la Russie.



1 : Bizien Yves (p) , 2 : commandant Denis (Etat-Major, extérieur au G.C.3), 3 : colonel Gence (Etat-Major, extérieur au G.C.3), 4 : colonel Corniglion-Molignier (commandant des FAFL au Moyen-Orient, venu pour remettre son fanion au G.C.3), 5 : commandant Pouliquen (1er cdt du G.C.3), 6 : Tulasne Jean (p), 7 : Littolff Albert (p), 8 : Derville Raymond (p), 9 : Michel Alexandre (Responsable du personnel technique), 10 : de La Poype Roland (p), 11 : Gelibert Jean (m), 12 : Larrivet Denis (m), 13 : Saliba André (m), 14 : Stakhovitch Alexandre (interprète), 15 : Albert Marcel (p), 16 : Eidel Roger (m), 17 : Durand Albert (p), 18 : Longchamp Antoine (m), 19 : Lefèvre Marcel (p), 20 : Mahé Yves (p), 21 : Carrel Armand (m), 22 : Lebiedinsky Georges (médecin), 23 : Béguin Didier (p), **24 : Castelain Noël (p)**, 25 : Poznanski André (p) (caché en partie par de La Poype), 26 : Peyronie André (m), 27 : Abad Joachim (m), 28 : Darenlot Jean (m), 29 : Saliba Benoît (m), 30 : Vidal Maurice (m), 31 : Trolliet Raymond (m), 32 : Lefèbvre André (m), 33 : Chamballu François (m), 34 : Germain Ferdinand (*), 35 : Tourtelier Roger (m), 36 : Duprat Louis (chef mécanicien), 37 : Masurel Georges (m), 38 : Gelin Edouard (m), 39 : Goulin Daniel (m), 40 : Risso Joseph (p), 41 : Mounier Georges (m), 42 : Giovancarli

Laurent (m), 43 : Deguilhem-Pemillat Hubert (m), 44 : Calorbe Jean (m), 45 : Morisson Roger (m), 46 : Gouverneur Pierre (m), 47 : Audibert Jean (m), 48 : Abichou Daniel (m), 49 : Jacquier Yves (m), 50 : Galley Pierre (m), 51 : Matter Oscar (*), 52 : Leloup Guy (m), 53 : Marcelin Georges (m), 54 : Zukhanovitch Guy (m), 55 : Touvrey Roger (m), 56 : Carme Robert (m), 57 : Henry Albert (m), 58 : Turcaud Jean (m), 59 : Weill Gérard (m), 60 : Lumbroso Armand (m).

DÉPART pour LA RUSSIE

Un détachement du personnel du « Normandie » dont les mécaniciens et les quatorze premiers pilotes volontaires vont quitter le Liban pour rejoindre la Russie. Un voyage de deux semaines qui va leur faire parcourir la distance de 5.300km. Parmi les quatorze premiers pilotes, il y a « Les Anglais » ainsi nommés car venant d'Angleterre : RISSO Joseph, MAHÉ Yves, BÉGUIN Didier (†), ALBERT Marcel, LEFEVRE Marcel (†), DURAND Albert (†), BIZIEN Marcel-Yves (†disp.), De La POYPE Roland ; et « Les Libyens » : DERVILLE Raymond (†disp.), PREZIOSI Albert (†disp.), POZANSKI André (†disp.), CASTELAIN Noël (†disp.), TULASNE Jean (†disp.), LITTOLFF Albert (†).

Insigne du GC3 NORMANDIE

Le **14/11/1942**, ils quittent Rayack à destination de Bagdad en Irak à bord de trois avions *Dakota* américains. La distance parcourue est de 750km.

Le **15/11/1942**, déplacement de Bagdad jusqu'à Bassora par voie ferrée. La distance parcourue est de 540km.

Le **17/11/1942,** déplacement en camions de Bassora jusqu'à Ahvaz en Iran. La distance parcourue est de 180km.

Le **18/11/1942,** déplacement par voie ferrée de Ahvaz jusqu'à Téhéran. La distance parcourue est de 700km.

Le **27/11/1942,** déplacement de Téhéran jusqu'à Bakou en Azerbaïdjan à bord de trois *Dakota* soviétiques. La distance parcourue est de 540km.

Le **28/11/1942**, vol pour rejoindre Ouralsk (Oural) au Kazakhstan avec une escale à Gouriev (Atyraou). La distance parcourue est de 1250 km.

Le **29/11/1942**, vol pour rejoindre Kouïbychev (Samara) en Russie. La distance parcourue est de 240km.

Le **30/11/1942,** vol à destination de Moscou distant de 850km. Atterrissage sous la neige pour une brève escale avant de repartir pour l'aérodrome d'Ivanovo situé à 250km au nord-est de Moscou où se trouve le centre d'entraînement de l'aviation de chasse soviétique.

INSTALLATION du « GC3 NORMANDIE »

Le **02/12/1942,** en dépit de l'extrême rigueur de l'hiver, les pilotes à peine installés débutent l'entraînement sur des avions russes à double-commande de type « YAK-7 ».

Avion de chasse YAK1 à Ivanovo *(rc230-normandieniemen.com)*

Le **15/12/1942**, Noël CASTELAIN est promu au grade de sous-lieutenant à titre temporaire.

En JANVIER 1943, les pilotes du GC3 Normandie réceptionnent leurs avions : le « **YAKOVLEV Yak1b** ». Le « YAK 1 » est un avion de chasse russe qui peut atteindre une *vitesse* de 580 km/h. Son armement est composé d'un canon de 20mm tirant à travers le moyeu de l'hélice et deux mitrailleuses de 7.62 mm. Au nez de l'avion, la casserole d'hélice est peinte aux couleurs du drapeau français par trois anneaux bleu, blanc, rouge. L'entrainement des pilotes est confié au commandant TULASNE et au capitaine LITTOLFF.

En février 1943, le commandant POULIQUEN quitte l'escadrille, affecté à la mission militaire française de Moscou. Le commandant Jean TULASNE prend le commandement de l'unité. La vie quotidienne et opérationnelle est très dure : températures, nourriture, difficulté d'adaptation. Les pilotes rencontrent des problèmes de navigation pour retrouver leur terrain au milieu de ces énormes étendues enneigées.

Le **11/03/1943,** le Général russe commandant de la région aérienne de Moscou inspecte l'escadrille. Il est ébloui par la qualité de la démonstration des Français.

Le « GC3 NORMANDIE » est OPÉRATIONNEL

Le **14/03/1943,** le commandant TULASNE déclare l'escadrille prête au combat.

Le **16/03/1943,** la dotation en « Yak » atteint quatorze appareils.

Au premier plan : Marcel ALBERT et Alexandre STAKHOVITCH (interprète)
Debout de gauche à droite : Marcel LEFEVRE (†), Raymond DERVILLE (†), Albert PREZIOSI (†), Jean TULASNE (†), Albert MIRLESSE, Albert LITTOLFF(†) et André POZNANSKI (†).

Le **19/03/1943,** le commandement supérieur des forces aériennes soviétiques et le général PETIT, chef de la Mission militaire à Moscou, déclarent l'escadrille apte au combat.

Le **22/03/1943,** l'escadrille GC3 « Normandie » s'envole avec ses quatorze *Yak* 1 vers sa première base opérationnelle près de Polotniani-Zavod à 20 km au nord de Kaluga et une centaine de kilomètres au sud-ouest de Moscou. Passant ainsi sous le commandement opérationnel de l'Armée de l'air soviétique, intégrée à la 303e Division Aérienne du Général ZAKHAROV. Ils vont combattre aux côtés du 18ème Régiment d'aviation de la Garde russe.

« YAK1b » du « GC3 Normandie » *(Coll. fam. Bizien)*

Au dégel du printemps les terrains deviennent particulièrement boueux, il ne faut pas moins de trois hommes sous chaque aile pour rouler les avions sur la piste. Les premiers vols ont lieu. Les pilotes du *Normandie* se font accompagner d'avions-guide soviétiques pour les aider à se familiariser avec leur zone d'opération.

LES PREMIÈRES VICTOIRES

Le **05/04/1943,** une patrouille française escorte pour sa première mission trois bombardiers « Pe2 » soviétiques.

Au retour de la mission, ils sont pris à partie par deux avions de chasses allemands « Fw190 ». Le premier s'écrase en flammes des suites des tirs à très courte distance d'Albert PREZIOSI**,** le second « Fw190 » est abattu par Albert DURAND qui voit l'avion allemand dégager en piqué, laissant trainer dernière lui une épaisse fumée noire**.**

Des félicitations sont transmises au GC3 « Normandie » pour ces premières victoires.

Le commandant TULASNE, commandant le personnel du GC3 « Normandie », résume ainsi la situation :

Conditions générales de travail :

L'escadrille est arrivée au front en plein dégel, c'est à dire, la plus mauvaise période de l'année russe. La température assez froide nécessite toujours une mise en route des moteurs assez longue (eau chaude et huile chaude). Les mécaniciens fournissent un travail d'environ quatorze heures par jour. Le déplacement des avions au sol entre les alvéoles et la piste demande souvent trente à quarante minutes et l'aide de tout personnel de l'escadrille, ceci pour tous les avions, avant et au retour de la mission

L'installation :

Le personnel soviétique a libéré le seul bâtiment confortable de la base pour y installer les Français. La nourriture est excellente à tous points de vue : quantité et qualité, vin assez souvent, vodka pour les pilotes et les mécaniciens chaque fois qu'il y a une mission de guerre.

Le moral des Français :

Il est excellent. Evidemment, les conditions de travail en URSS en plein hiver paraissent plus dures aux pilotes venant directement d'Angleterre, habitués qu'ils étaient aux terrains bien aménagés avec mess et logements confortables, la grande ville et les distractions à proximité, les survols de territoire ennemi par groupe de 50 à 150 avions. Néanmoins, ils s'habituent rapidement à ces nouvelles conditions de guerre.

Première impression du commandement soviétique :

En moins d'un mois, Normandie a conquis l'estime de tous. Les bombardiers soviétiques, protégés par l'escadrille, n'ont eu aucune perte. Le commandement soviétique a été très impressionné par la tenue du groupe, la qualité du commandement et des pilotes, l'organisation des missions, la tactique des combats et il a donné des instructions aux commandants du 29ème régiment auquel appartient Normandie pour étudier et prendre exemple sur les Français.

LES PREMIÈRES PERTES

(† † †) Le **13/04/1943**, au retour d'une mission de chasse libre au-delà de la ligne de front sur un secteur conquis par l'armée allemande, trois pilotes sont « portés disparus » : Raymond **DERVILLE** âgé de 29 ans, Marcel Yves **BIZIEN** âgé de 22 ans et André **POZNANSKI** âgé de 21 ans.
Aucun des corps ne sera retrouvé.

Le **16/04/1943**, le « Normandie » se déplace sur le nouveau terrain de Mozalsk situé à 40km de la ligne de front. Il rejoint le *29e Régiment de chasse soviétique*. Le personnel est logé dans les maisons évacuées par les habitants. Durant les deux semaines suivantes le « Normandie » effectue 72 sorties de reconnaissance de secteur, de missions de chasse libre, protection de troupes terrestres et décollages sur alertes.

Le **01/05/1943**, pour marquer le jour de la fête internationale des travailleurs, l'intendance soviétique fait parvenir aux Français quelques bouteilles de vin.

Le **02/05/1943**, dix missions de couverture des troupes terrestres sont effectuées. Marcel LEFEVRE abat un avion ennemi « Heinkel 126 ».

Le **03/05/1943**, quatorze missions de couverture des troupes terrestres sont effectuées. Lors d'une patrouille, Marcel LEFEVRE, qui fait équipe avec Roland de LA POYPE, abat un avion « Me109 » au cours d'un combat aérien. Une heure plus tard, lors d'une autre patrouille Noël CASTELAIN, en collaboration avec son ami Albert LITTOLFF, abat un avion ennemi « Heinkel 126 » dans la région de *Spass-Demiensk*.

YAK du GC 3 « Normandie »

Le **07/05/1943**, en deux jours, 47 missions d'escorte de bombardiers et de chasseurs, et le mitraillage de l'aérodrome de Spas-Demiensk. Yves MAHÉ ne rentre pas, il est déclaré « porté disparu » *(fait prisonnier il réussira à s'évader en août 1944).*

Le **13/05/1943**, trente missions se sont succédées durant les trois derniers jours.
Le sous-lieutenant BERNAVON vient d'arriver au « Normandie ».

Le **14/05/1943**, pour son 1er vol d'essai sur « YAK 1 », BERNAVON détruit son avion à l'atterrissage à cause d'une panne mécanique. Le pilote est blessé à l'arcade sourcilière et la base du nez fendu (quinze jours d'hôpital).

Le **15/05/1943**, sept missions de chasse libre au cours de la journée. Noël CASTELAIN, qui fait toujours équipe avec son ami Albert LITTOLFF, abat un avion ennemi « Me110 » dans le secteur de l'axe routier Varsovie / Mouliatino.

Le **20/05/1943**, le « Normandie » se déplace vers le sud pour rejoindre le terrain de *Kozelsk* situé à 250 km au sud-ouest de Moscou. En dix jours, il aura effectué 43 missions de reconnaissance de secteur, de missions de chasse libre, d'escorte d'avions, de protection de troupes terrestres et décollages sur alertes. Deux pilotes sont arrivés en renfort : Maurice BON et Alexandre LAURENT.

Voilà de quoi ne pas réjouir ceux du « Normandie », on apprend que le maréchal KEITEL, chef de l'Etat-Major suprême allemand, a signé un ordre stipulant que « *tout pilote de « Normandie » fait prisonnier doit être fusillé sur le champ ».*

Le **02/06/1943**, le « Normandie » se déplace sur le terrain de Khationki (Khatenki) situé à 10 km vers le nord où il retrouve le 18e Régiment de l'aviation de chasse soviétique commandé par un As de l'aviation russe, le colonel Anatoli GOLOUBOV.

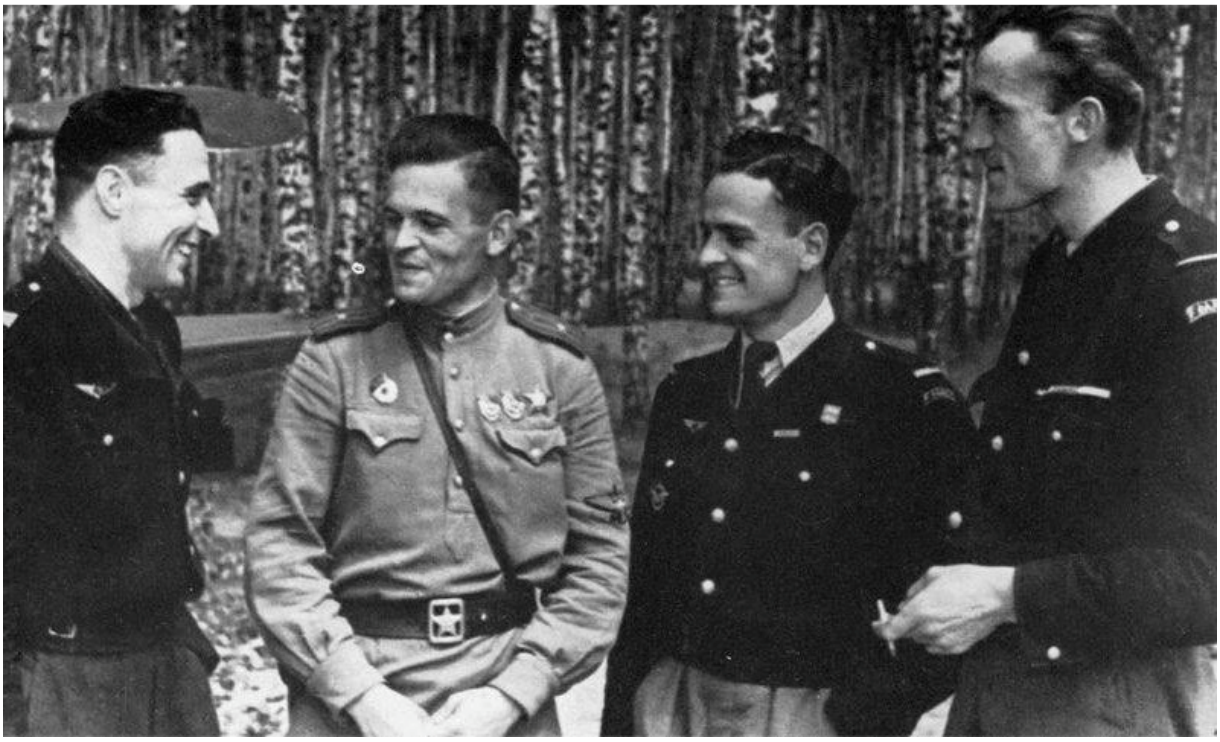
Le **09/06/1943**, neuf pilotes sont arrivés en renfort : le commandant Pierre POUYADE, le capitaine Charles de FORGES, les lieutenants Gérard LEON, Jean de TEDESCO, Henri BOUBE, le sous-lieutenant Léo BARBIER, les aspirants Jacques MATHIS, Firmin VERMEIL, André BALCOU, et Anatole COROT interprète. Vingt-quatre missions de chasse libre sur le front effectué par « le Normandie » en quatre jours.

Le **12/06/1943**, quinze missions de chasse libre sur le front en deux jours. Lors d'une patrouille, Marcel LEFEVRE et son équipier Roland de LA POYPE se partagent une victoire en abattant un avion de reconnaissance allemand « Fw189 ».

Le **15/06/1943**, vingt missions de chasse libre sur le front en deux jours. Lors d'une patrouille, Noël CASTELAIN et son équipier Albert LITTOLFF se partagent une victoire en abattant un avion de reconnaissance allemand « Fw189 ».

Le **16/06/1943**, quatre missions de chasse libre sur le front. Lors d'une patrouille, Marcel ALBERT, et son équipier Albert PREZIOZI, se partagent une victoire en abattant un avion de reconnaissance allemand « Fw189 ».

Le **23/06/1943**, trente missions de chasse libre et décollages sur alerte en une semaine.
Le commandant TULASNE abat un « Fw190 », le lieutenant BEGUIN endommage un « Fw189 », et le sous-lieutenant LEFEVRE endommage un « Fw190 ». Vols d'entrainement pour les derniers arrivés.



Albert PREZIOSI, pilote russe, Marcel ALBERT et Noël CASTELAIN

Le **05/07/1943**, arrivée de douze « YAK 9 ».

Le **08/07/1943**, soixante-quatorze missions de reconnaissance de secteur et de missions de chasse libre en deux semaines.

Le **09/07/1943**, le journal soviétique « la Pravda » publie le nom de cinq officiers français décorés de « l'Ordre de la Guerre pour le salut de la Patrie » : le commandant TULASNE, le capitaine LITTOLFF, les sous-lieutenants DURAND, DUPRAT et LEFEVRE.

LA BATAILLE de l'OREL

Le 10/07/1943, au sud-ouest de le Russie, dans la région de Koursk, débute la « Bataille de l'Orel ». Les Allemands tentent depuis le 5 juillet, avec « l'opération Citadelle », de reprendre l'offensive après la défaite de Stalingrad. De nombreux bataillons russes avec plusieurs centaines de milliers d'hommes, près de deux mille chars et quatre mille avions sont lancés dans la contre-offensive. Ainsi débute la plus grande bataille de chars de la Seconde guerre mondiale.
Dès lors, on demande aux pilotes français de participer à la couverture aérienne des troupes au sol engagées sur le front.

Le **13/07/1943,** en fin de journée, Albert LITTOLFF, Noël CASTELAIN et Albert DURAND ont abattu chacun un appareil ennemi au cours d'une mission d'escorte de bombardiers russes. En quatre jours, le « Normandie » totalise 112 sorties avec 17 victoires aériennes.

Une des dernières photos de Noël CASTELAIN au Groupe de chasse « Normandie »

Le **14/07/1943**, jour de notre fête nationale pour les Français. Dans la matinée, les aviateurs du « Normandie », avec leurs camarades soviétiques, se sont réunis dans une clairière pour une brève cérémonie. Un drapeau tricolore est hissé en haut d'un mât de fortune. Le commandant TULASNE a pris la parole et par des mots simples a su toucher le cœur de chacun. Une Marseillaise entonnée par tous, mécanos et pilotes, a clos la cérémonie.

- (**†**) A **14h00,** sept pilotes du « Normandie » partent escorter des bombardiers. Au cours de la mission un combat est engagé avec quatre « Me110 ». POUYADE et BEGUIN se partage un « Me110 » abattu, ALBERT abat le second. Au cours de la bataille aérienne un de leurs camarades est porté disparu, il s'agit de **Jean de TEDESCO.**

- A **19h30**, neuf pilotes du « Normandie » partent escorter des avions soviétiques. Un combat est engagé avec des « Fw190 ». Noël se retrouve séparé d'Albert LITTOLFF son équipier de toujours en attaquant un « Fw190 » qui prend feu et explose en l'air. Noël CASTELAIN enchaine en attaquant un « Ju87 » en train de bombarder des troupes soviétiques au sol. Isolé du reste du groupe Noël tarde à retrouver sur sa base et finit par se poser sur un terrain voisin. Il regagne sa base dans la nuit.

Le dîner de fête du « 14 juillet » organisé par les Français est entaché, par l'absence de leur camarade Jean de TEDESCO toujours « porté disparu ». Le Général ZAKHAROF commandant la 3ème Région Aérienne et une vingtaine d'officiers soviétiques sont invités au repas. Le général prend la parole pour lire un télégramme de félicitations du Général CROMOV commandant la 1ère Armée Aérienne :

> *« Je vous prie d'accepter mes vives félicitations pour la Fête Nationale française. Je crois dans l'avenir lumineux de la France Combattante. Je regrette que les opérations ne me permettent pas de féliciter personnellement ceux qui portent avec honneur la brillante tradition aéronautique française, les dignes continuateurs de la glorieuse escadrille des Cigognes ».*

*Joseph RISSO, **Albert DURAND** (†), Noël CASTELAIN (†)*

Le **15/06/1943**, vingt missions de chasse libre sur le front en deux jours. Lors d'une patrouille, Noël CASTELAIN et son équipier Albert LITTOLFF se partagent une victoire en abattant un avion de reconnaissance allemand « Fw189 ».

Au cours d'une mission d'escorte de bombardiers « le Normandie » engage le combat avec deux « Me110 », le capitaine de FORGES en endommage un, le commandant TULASNE poursuit le second et l'oblige à se poser sur le ventre.

Le **16/07/1943,** Noël CASTELAIN va participer à une nouvelle mission.

Il ne le sait pas … ce sera la dernière.

4- SA DERNIERE MISSION

Vendredi 16 juillet 1943, pour la 2nde mission de la journée, le « GC3 Normandie » doit participer à une mission de couverture des troupes terrestres. Noël CASTELAIN en fait partie.

Avion YAK du Groupe de chasse « Normandie » (greenmats.club)

Il est **14h00** lorsque huit avions « YAK 3 » du « GC Normandie » décollent du terrain de Mozalsk.

Arrivés sur zone quinze avions ennemis sont aperçus dans le secteur de Krasnikovo. Ce sont des bombardiers en piqué « Junker Ju87 » spécialisés dans l'attaque de chars.

Albert LITTOLFF, Noël CASTELAIN, Gérald LÉON sont les premiers à attaquer, suivis par Pierre POUYADE et Adrien BERNAVON. POUYADE réussi à descendre un « Ju87 » au cours de son attaque.

L'escorte des bombardiers intervient aussitôt et contre-attaque. LITTOLFF et CASTELAIN se retrouvent pris à partie par trois avions de chasse « Focke-Wulf Fw190 ».

Quant à LÉON, il est pourchassé par trois autres « Fw190 » mais réussit au cours du combat à abattre deux avions ennemis. De son coté, Jean TULASNE réussi à abattre un « Fw190 ».

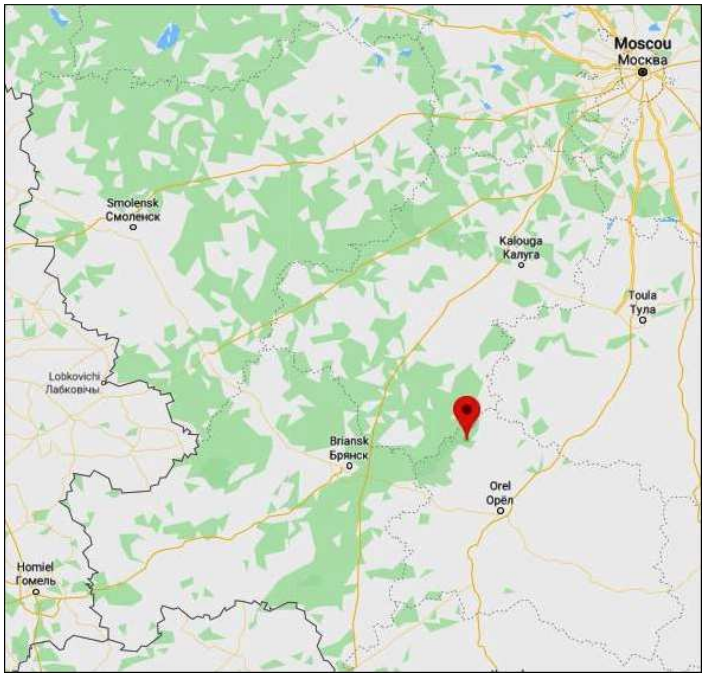
Alors qu'il se retrouve isolé Paul de FORGES est pris à partie par deux « Fw190 », cependant il réussi à échapper à ses assaillants et en endommage un.

À l'issue du combat, de retour à leur base, cinq YAK viennent se poser. Trois avions sont manquants, il s'agit de ceux de BERNAVON, LITTOLFF et CASTELAIN.

Les recherches entreprises le lendemain ne permettront pas de retrouver les épaves, ni de connaître le sort des pilotes. **Noël CASTELAIN** âgé de 25 ans, **Albert LITTOLFF** âgé de 31 ans, et **Adrien BERNAVON** âgé de 30 ans, seront officiellement déclarés « **porté disparu** ».

Leurs corps n'ont pas pu être retrouvés.

Estimation du lieu des combats à 50 km au nord de la ville d'Orel.



(Concernant Albert LITTOLFF son corps sera retrouvé dans une forêt dix-sept ans plus tard, en 1960)

Le sous-lieutenant Noël CASTELAIN

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

« Disparaît en Russie » le 16 juillet 1943 dans le secteur d'Orel

✝

« **Mort pour la France** »

à l'âge de 25 ans

Crédité de 7 victoires aériennes homologuées,

il totalisait plus de 1100h de vol et 129 missions de guerre.

5- LES CITATIONS

CITATION à l'ordre des Forces Françaises Libres,

l'Adjudant CASTELAIN Noël pour le motif suivant :

« Pilote de chasse d'un courage et d'un allant remarquable. Du 10 au 21 avril, a participé à plusieurs attaques et piqués sur les colonnes ennemies, détruisant une grande quantité de matériel. Le 11 avril, au cours d'un combat aérien, a abattu officiellement un avion ennemi (Messerschmitt 110). Le 21 avril au cours d'une patrouille, a eu son avion atteint par la DCA, au cours de l'atterrissage a été grièvement blessé. »

Le 28 avril 1941, signé le Général d'Armée CATROUX

Cette citation comporte l'attribution de la Croix de la Libération.

CITATION à l'ordre de la Zone aérienne le 18 mai 1943,

le Sous-lieutenant CASTELAIN Noël pour le motif suivant :

« Le 3 mai 1943, au cours d'une mission de couverture sur les lignes a participé à la destruction d'un HEINKEL126 "

CITATION à l'ordre de l'Armée aérienne,

le Sous-lieutenant CASTELAIN Noël pour le motif suivant :

« Pilote de chasse adroit et plein d'allant. En patrouille sur le front a rencontré un Me110 accompagné d'un Me109. A réussi, pour une manœuvre habile, à attaquer le Me110 et à le descendre dans les lignes amies avant que la protection n'ait pu intervenir ».

Le 29 juin 1943, signé le Général de Brigade Aérienne VALIN commandant les FAFL

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

CITATION à l'ordre de l'Armée aérienne le 15 septembre 1943,

le Sous-lieutenant CASTELAIN Noël pour le motif suivant :

« Le 13 juillet 1943 a abattu seul un Me 110 au cours d'une mission de protection. Le 14 juillet 1943 a abattu seul un FW 190. Le 16 septembre 1943 a abattu seul un Me110 au cours d'une mission de couverture sur le front, portant ainsi à 7 le nombre de ses victoires. A trouvé la mort glorieuse le même jour au cours d'un engagement dans la région d'Orel. »

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

CITATION à l'ordre de l'Escadre - OG n ° 20 du 22 octobre 1943,

le Sous-lieutenant CASTELAIN Noël pour le motif suivant :

« Le 15 juin 1943 le capitaine Littolff chef de patrouille et son équipier le sous lieutenant Castelain au cours d'une mission de chasse libre sur le front soviétique au nord de Briansk ont attaqué et abattu au cours d'une attaque convergente classique un FW 189. Patrouille de très grande valeur qui abat à coup sûr tous les avions rencontrés »

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

CITATION à l'ordre de l'Armée - décret du 22 octobre 1947,

le Sous-lieutenant CASTELAIN Noël pour le motif suivant :

« Officier alliant aux plus belles qualités de courage et de sang froid et d'allant, une maîtrise incontestée de l'art du pilotage. Titulaire de 7 victoires aériennes officielles, a participé depuis son engagement aux FAFL datant du 29 juin 1940 aux campagnes de Grèce, Libye, Egypte et Russie. A disparu en combat aérien dans la région de Krasnikovo le 16 juillet 1943. »

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

6- LES DÉCORATIONS

- Croix de Chevalier de la Légion d'Honneur à titre posthume (décret 22/10/47)
- Croix de la Libération (décret du 11/10/43)
- Croix de guerre 39-45 - Trois palmes et une étoile de bronze
- Médaille coloniale - agrafe Libye
- Médaille commémorative des blessés de guerre
- Médaille commémorative des services volontaires dans la France-Libre
- Décoration soviétique de l'Ordre de la Guerre patriotique 2ème degré (5/5/65)

7- LES HONNEURS

- **1944** - Le 9 décembre 1944, le Général de GAULLE avait inscrit ces mots sur le journal de marche du GC3 devenu Régiment NORMANDIE-NIEMEN *: « Sur la terre russe martyrisée comme la terre française et par le même ennemi, le régiment Normandie, mon compagnon, soutient, démontre, accroît la gloire de la France ».*

- **2019** – Le 18 octobre 2019, la ministre des Armées, madame Florence Parly, a remis solennellement à la première année de l'Ecole de l 'Air le fanion de *l'Escadrille Française de Chasse n°1*. L'EFC1 est désormais réactivée au sein des armées. Les élèves officiers de première année portent ainsi pendant un an la fourragère de l'Ordre de la Libération.

- En **RUSSIE** à **MOSCOU**, son nom est inscrit sur la plaque d'un mémorial situé à la Résidence du Normandie-Niemen au n°29 du Quai Prechistenskaya au bord de la rivière Moskova.

(creuse-resistance.fr)

- En **FRANCE, LES ANDELYS,** département de l'Eure (27), son nom est inscrit au Mémorial du Normandie-Niemen, Rue Raymond Phelip.

(Photo Michel Marie - aerosteles.net)

- **DUGNY- LE BOURGET,** département de la Seine-Saint-Denis (93), son nom est inscrit sur une plaque commémorative devant l'entrée du Musée de l'Air et de l'espace.

(aerosteles.net - photo Ph. Jegousse)

- **DUGNY- LE BOURGET** (93), son nom est inscrit sur une plaque commémorative pour honorer, parmi les pilotes, les « As de la guerre », située au Musée de l'Air et de l'Espace dans le hall de l'ancien aérogare.

(Photo Philippe Frilley – memorialgenweb.net)

- **NANTES,** département de la Loire-Atlantique (44), à l'École Eugène LIVET son nom est inscrit sur une plaque commémorative pour honorer les anciens élèves de l'école « Morts pour le France ».

.

(Coll. JP Fitamen) *(Photo jean Grolier – memorialgenweb.net)*

- **LE TRÉPORT,** département de la 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.

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

Le Mémorial du Tréport *(Coll. AM-FAFL)*

8- LA FAMILLE

1917 – **SA NAISSANCE** - Le 30 octobre 1917 à Niort, département des Deux-Sèvres, est né un enfant prénommé *Noël Xavier Michel,* fils de Xavier Michel Emile CASTELAIN et de Marie Reine Joséphine COURGEON.

1937 – Noël CASTELAIN déclare son père être décédé d'un accident et sa mère bien portante. Il déclare également avoir une sœur.

1938 – Sa future belle-mère, Madame *Marguerite Marie Louise* BARAUD DUPONT, ouvrière d'usine est domiciliée à Nantes 15 rue Kervégan. Son mari *Pierre* BARAUD forgeron âgé de 50 ans décède le 25/06/38 à son domicile, déclaration faite à la Mairie en présence de Augustin RYO 46 ans manœuvre, habitant la même adresse.

1940 – **SON MARIAGE** - Le 17/04/1940, à Nantes, Noël CASTELAIN prend pour épouse Melle *Jacqueline Eugénie Marie Louise* BARAUD célibataire coiffeuse à Nantes, fille de feu *Pierre Emile Eugene Barnabé* BARAUD et de *Marguerite Marie Louise* DUPONT sa veuve.

1945 - Le maire de Nantes est avisé officiellement le 15 juin 1945 de la disparition du sous-lieutenant Noël CASTELAIN. Sa mère, Mme CASTELAIN, réside au 1 rue Léon Séché à Paris 15e.

1947 – Son épouse, Mme Jacqueline CASTELAIN née BARAUD, habite 15 rue Kervégan à Nantes et n'a pas d'enfant à charge.

1947 - L'avis officiel de décès de Noël CASTELAIN est établi le 6 mai 1947, avec la mention « Mort pour la France ».

1946 - Mme CASTELAIN (mère) est remarié à Mr George DUPREZ, ils résident au 1 place du Général Beuret à Paris 15e.

1948 – Le 7 juin 1948, le commandant MAILLARD remet à Mme DUPREZ-CASTELAIN les décorations de son fils, à son domicile au 366 bis rue de Vaugirard à Paris 15e.

1950 – Sa sœur Mme MEYER-CASTELAIN demande que soit procédé le règlement de la succession de son frère.

<u>Sources documentaires supplémentaires</u>:

Archives famille Boyer-Thomas – Archives famille Huin – Revue Icare n°62 63, 64, 65, 67, 70 - Extraits du livre d'Yves Donjon avec la courtoisie de son auteur - Journal de marche du GC3

Sites WEB : reseau-canope.fr - icaruswings.unblog.fr - cieldegloire.com - francaislibres.net histoire-et-philatelie.fr - wrecksite.eu - convoyweb.org - absa3945.com - greenmats.club - lappeldugeneraldegaulle.e-monsite.com - imgrumsite.com - britisharmedforces.org – aerosteles.net - normandieniemen.free.fr - aeriastory.blogspot.com - fcafa.com

Pour connaitre 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/