



## SOMMAIRE

Préface . . . . .	3
Les Sangliers du Levant . . . . .	5
L'éphémère EC 4/4 Ardennes . . . . .	53
Une brève apparition sur F-84 . . . . .	56
La troisième et ultime renaissance de l'Ardennes, sur Mirage 5F . . . . .	89
Un félin pour l'Ardennes . . . . .	113
Un grand pas vers le passé, le Mirage III E devient la « nouvelle » monture des sangliers . . . . .	183
Le Mirage 2000 arrive à l'Ardennes . . . . .	223
Les traditions . . . . .	285
Annexes . . . . .	297
Remerciements . . . . .	316

### **Avertissement :**

*Le numéro mécanographique de l'unité est E.C 03.003 ARDENNES. Cette appellation, bien qu'étant administrativement correcte ne parle que très peu aux anciens, c'est de la terminologie de « pailleux » pour eux. Par respect pour ceux qui ont écrit les nobles pages de cette unité, nous avons décidé d'utiliser 3/3, et ainsi de suite pour les appellations des autres unités de l'armée de l'Air que nous pourrions évoquer dans le texte.*

## PREFACE

Lorsque Emmanuel Coris m'a proposé d'écrire une préface au très bel ouvrage réalisé à l'occasion des 80 ans de l'Ardennes, je me suis naturellement demandé ce qui justifiait un tel honneur. Certes, j'ai commandé cette unité à une époque pour la moins singulière mais d'autres officiers y ont eu un rôle qui a marqué son histoire récente : je pense à tous ceux qui furent engagés au Kosovo, en Afghanistan, en Libye, en Irak ou en Syrie. Les échanges que nous avons eus alors m'ont fait comprendre que, tout en étant un parmi de nombreux valeureux « cochons », j'avais connu cette unité de combat à un moment charnière de son existence. Cette période de profonde transformation de l'Ardennes avait résulté du contexte stratégique bouleversé de la fin de la Guerre froide mais aussi d'une rupture doctrinale et capacitaire radicale

dans l'armée de l'Air. Ainsi, l'Escadron de Chasse 3/3, dont les deux numéros d'identité sont indissociables de l'Ardennes, allait passer d'une conception du combat aérien qui n'avait pas vraiment changé depuis le milieu du XXe siècle, voire du dernier conflit mondial, à une nouvelle approche qui inaugurerait, avec quelques années d'avance, la guerre aérienne des premières décennies 2000. Ce passage de témoin entre deux siècles prit place au cours de mon commandement de l'unité et, de façon marquante, coïncida avec son 50<sup>e</sup> anniversaire. Ce moment symbolique intervint en 1993, voilà déjà 30 ans, et restera un des plus beaux moments humains de mon parcours d'aviateur. Il me permit, avant tout, d'avoir la chance inespérée de rencontrer une exceptionnelle figure de l'Ardennes en la personne de son créateur et premier commandant,



Le Cdt Laurent en compagnie du Col Vinçotte le 9 octobre 1993 à l'occasion du 50<sup>e</sup> anniversaire de la création de l'Ardennes. (Photo JP. Planchais)

Max Vinçotte, toujours fidèlement accompagné d'une dizaine de ses pilotes et mécaniciens des premiers jours de l'unité au Levant. Les mots seront toujours faibles pour traduire ce qui fut une vraie émotion et un instant privilégié de communion entre deux générations qui avaient connu l'Ardennes dans un environnement international, des défis sécuritaires, des moyens d'action mais aussi des modes de pensée tellement différents. Mais cette rencontre me permit de constater que les valeurs humaines des pères de l'Ardennes ne s'étaient pas dissipées avec le temps, et que nous partagions tous une même passion, une même hargne que celle de son éternelle mascotte porcine, et une adhésion commune à la devise qui

l'accompagnait : « *Ne recule, ni ne dévie* ». Cette réunion avec les anciens des escadrilles originelles de l'Ardennes, la Bleue et la Rouge, désignations qui rappellent leurs naissances au sein de la Royal Air Force, montra aussi combien un passage chez les « Cochons » marque définitivement les comportements et les âmes. Ce cinquantième anniversaire coïncida aussi avec la fin annoncée d'une longue parenthèse de 40 années de l'Ardennes sur chasseurs « non électriques », dont le Jaguar et le Mirage III E qui restent mes avions de jeunesse et de cœur. J'ai donc eu l'honneur de clore une « époque » et d'ouvrir la suivante en entamant la transformation de l'escadron sur Mirage 2000 tout en assurant la fin d'activité sur Mirage III E.



C'est en juin 1994 que je réalisai le dernier vol de l'unité et de l'armée de l'Air sur le légendaire Delta. Au-delà du matériel aérien utilisé, cette période apparut effectivement comme une forme de révérence à une façon de concevoir l'action aérienne qui, depuis la Seconde Guerre mondiale sur P-47 et la renaissance de l'unité en Allemagne sur réacteur Vampire en 1950 (l'Ardennes avait été dissoute en 1946), était restée assez homogène. Désormais, le 3/3 allait entrer dans l'ère de la guerre aérienne moderne et faire, à son niveau, ce que les Américains appelèrent « Revolution in Military Affairs ». De fait, le passage au Mirage 2000D n'allait pas se limiter à un seul changement de destrier mais conduisit à un bouleversement radical de l'unité. Les quelques pilotes et mécanos résiduels du « Vieux 3/3 » allaient se disperser dans l'armée de l'Air, seuls certains poursuivant leur parcours dans ce qui allait devenir le « Nouveau 3/3 ». Ils allaient se retrouver au milieu de nombreux équipages, officiers de renseignement, techniciens et personnels d'appui issus d'autres unités dont l'histoire et les références culturelles n'étaient pas les mêmes. De ce panachage, on pouvait alors craindre une dissolution de l'esprit « Ardennes » dans un ensemble culturel composite. Cette crainte fut amplifiée par la réorganisation opérationnelle de l'armée de l'Air qui fit disparaître, au même moment, les structures de commandement existantes, dont la mythique Force aérienne tactique (FATaC) à laquelle l'Ardennes obéissait. L'armée des Aviateurs se reconstitua alors en commandements opérationnels et organiques (1994) qui donnèrent naissance, entre autres, à la Force aérienne de combat (FAC) qui devint la tutelle du 3/3. Ces changements ne se limitèrent pas à des sigles et c'est toute une approche du combat dans la 3<sup>e</sup> dimension qui évolua, fruit de l'arrêt du conflit bipolaire avec l'URSS mais aussi des premiers enseignements des engagements nouveaux, comme celui de la guerre du Golfe de 1991, qui montrèrent le besoin urgent de modifier une posture de défense perdant de sa pertinence. Ces mutations conduisirent aussi et simultanément à la suppression de la notion d'escadre. Si elle donna aux escadrons de combat, dont l'Ardennes, une indépendance inhabituelle, elle obligea aussi les unités à rompre avec leur histoire séculaire qui unissait équipages et mécaniciens dans un même ensemble que furent successivement l'escadrille, le groupe ou l'escadron de chasse. En effet, la disparition du niveau escadre s'accompagna de la décision de rattacher les mécaniciens à une entité tierce, cette innovation portant en elle le risque majeur d'une perte de cohésion entre « ceux qui volent » et « ceux qui font voler ». Enfin, ultime transformation de cette époque des années 1993 et 1994, l'Ardennes se vit requérir l'ajout d'une troisième escadrille. L'unité, avec l'aide précieuse du Service historique de l'armée de l'Air, ne mit pas très longtemps à identifier, au panthéon des escadrilles dissoutes, une candidate que tout désignait pour rejoindre le 3/3. En effet, très rapidement la BR44 émergea comme une évidence : escadrille vouée à l'attaque au sol, comme l'Ardennes ; escadrille dont le symbole du « Sanglier assis sur fond vert » ne pouvait que rejoindre un escadron qui avait fait de la bête porcine sa mascotte ; escadrille qui s'est constituée en 1914, à partir de Lyon-Bron justement là où l'Ardennes, de retour du Levant, était parti à l'assaut de l'Allemagne en 1944 ; escadrille, enfin, dont le premier commandant s'appelait Max comme le créateur de l'Ardennes ! La BR44 allait donc devenir « la Verte » auprès des escadrilles historiques qu'étaient la « Bleue » et la « Rouge ». Toutes ces mutations organisationnelles et doctrinales auraient pu déstabiliser l'Ardennes et dissoudre à jamais l'esprit qui l'anima depuis un demi-siècle. Mais le miracle se produisit et, grâce à ses valeureux chefs qui me succédèrent, et que je salue avec beaucoup de reconnaissance, le « nouvel Ardennes » (re) trouva vite ses fondamentaux, et ses traditions furent non seulement préservées mais la rupture historique que connut l'unité incita assurément à les revigorer. Mieux, l'histoire ultérieure du 3/3 montra sa grandeur opérationnelle sur tous les théâtres

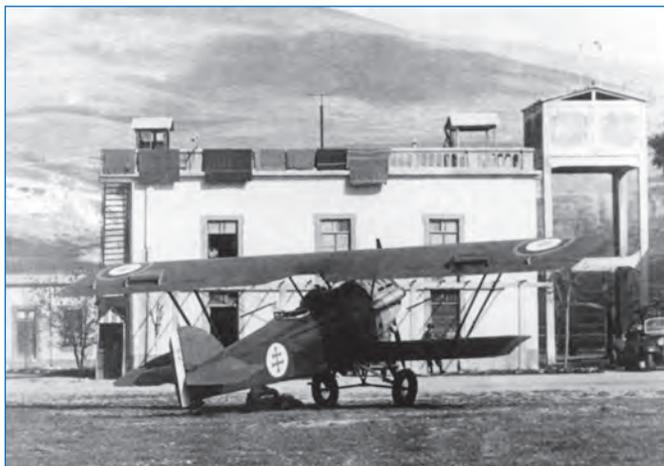
internationaux dont il retira une notoriété qui n'a jamais faibli depuis. Mais je n'en étais pas, même si j'eus l'honneur de commander le 1/3 après le 3/3 et d'observer, « de l'autre côté du mur », la façon dont l'Ardennes et ses nouveaux « Cochons » reprenaient le flambeau combattant, avec la fierté et la même abnégation que leurs Anciens. J'eus aussi le très grand bonheur d'accueillir un détachement de l'Ardennes à Manas au Kirghizstan alors que j'étais le commandant des forces françaises sur cette base aérienne coalisée d'où les Mirage 2000D effectuaient, en 2002, les premières missions de bombardement sur l'Afghanistan. De ce regard sur le 3/3 que j'ai toujours cultivé, je retire l'intime conviction que Max Vinçotte serait fier de la façon dont son « œuvre » a traversé le temps et a su garder sa superbe. Tous ceux qui ont servi le 3/3 jusqu'à mon commandement seraient également admiratifs, qu'ils soient ceux ayant opéré au Levant, en Russie (car, fait peu connu, l'Ardennes alimenta en pilotes et mécanos le Normandie-Niemen pour des rotations de plusieurs mois), en Europe pour la Libération de la France et la Guerre froide qui suivit, à Chypre (pour la campagne de Suez), ou en Afrique. Et comme moi, ils rêveraient avec nostalgie des jours passés dans ce groupe de combat devenu légendaire ! Pour prendre un peu de recul sur la place de l'Ardennes dans l'histoire de l'armée de l'Air, dont il est un des plus beaux fleurons combattants, je dois constater que le 3/3 m'est souvent apparu comme en étant une forme de modèle réduit. Ce fut d'abord une unité de combat qui a dû faire sa place dans un monde rebelle. Une unité qui, comme l'armée de l'Air au début des années trente, naquit sur une impulsion politique plus que militaire. À cet égard, je me rappelle mes échanges avec Max Vinçotte qui évoquait, certainement en les romançant quelque peu, les négociations franco-britanniques sur l'opportunité et les modalités de création d'une unité de combat dans le Coastal Command méditerranéen de la Royal Air Force. Jeune commandant baignant encore dans sa bulle opérationnelle, je compris alors que la naissance de l'Ardennes, comme celle de l'armée de l'Air, fut avant tout un acte géopolitique. Créé, l'Ardennes se construisit, comme tous les groupes de chasse de l'époque, sous la forme d'une structure de combat fortement intégrée sur le plan humain et technique. Tout comme l'armée de l'Air qui n'avait pas encore dix ans. Composée de jeunes combattants déterminés à balayer les mauvaises années de la défaite et de l'occupation, le groupe de chasse a, par besoin, cultivé, de façon parfois déconcertante pour ceux qui n'en furent pas, ce que j'appelle, quitte à user d'un oxymore, l'individualisme collectif ! ... Un très fort collectif au niveau du dispositif aérien engagé mais une nécessité de savoir décider et agir en autonomie dans son cockpit ou au sol pour obtenir les meilleurs effets opérationnels et survivre face à un ciel en feu. L'Ardennes, comme l'armée de l'Air, ne s'est jamais départi de cette marque sociologique et l'a même cultivée, parfois exagérément, donnant à ses pilotes et mécaniciens cet aspect à la fois retors voire imprévisible sur le plan individuel mais si collectivement fiable et efficace. Après avoir fêté le 80<sup>e</sup> anniversaire de l'Ardennes, tous se posent la question : y aura-t-il un 90<sup>e</sup> anniversaire ? Je n'ose penser le contraire. Mais, comme à chaque décennie de son existence, l'incertitude règne sur la forme future d'une armée de l'Air, et désormais de l'Espace, qui fait face à des défis immenses en avançant dans le siècle. Espérons que le Mirage 2000D ne soit pas le dernier chasseur à arborer le fier Sanglier. Mais n'y pensons pas. Goûtons aujourd'hui notre bonheur et savourons la grandeur de l'Ardennes.

**Général de corps aérien (2S) Jean-Marc LAURENT.**

**Commandant l'Ardennes de 1992 à 1994.**

## Les Sangliers du Levant

Au mois de mai 1943 est envisagée la constitution d'un nouveau groupe de Chasse formé par des pilotes gaullistes qui se trouvaient alors à Rayak, au Liban, sous l'impulsion du Lieutenant-Colonel Morlaix, chef d'état-major des Forces Aériennes Françaises Libres. Dans un premier temps les pilotes sans affectation s'entraînent au sein de l'École de Pilotage de Rayak sous le commandement du Capitaine Davy puis du Commandant Reginenti. Il faut réentraîner les pilotes dont certains n'avaient pas volé depuis trois ans. Les appareils de l'école sont constitués de quelques Monocoupe, de deux Caudron Luciole, de quelques Potez 25 et de deux Bloch 81. L'entraînement des pilotes de l'Ardenne s'effectuait sous les regards de l'Adjudant-Chef Ballatore et de l'Adjudant Tardy qui avaient plus de 3 000 heures de vol. Par la suite l'école de Rayak fut divisée en deux parties. L'École Élémentaire sous les ordres du Capitaine Ferrand et l'École de Perfectionnement commandée par le Capitaine Reginenti. L'École de Perfectionnement fut à son tour séparée en deux branches, le Perfectionnement Bombardement commandé par le Lieutenant Cornetel et le Perfectionnement Chasse dirigé par le Lieutenant Vanderpol assisté par le Lieutenant Savoyant.



*Potez 25 des Forces Aériennes Françaises Libres (F.A.F.L.) de l'École de Pilotage de Rayak devant le PC Base. (Photo DR Coll. S. Guillemin)*



*Le Lieutenant Henri Vanderpol participera lors de la création du Squadron Ardennes à l'entraînement de tous les pilotes. (Photo JMO Ardennes)*

Durant l'été 1943 le Général Valin, commandant les Forces Aériennes Françaises Libres, s'entretient avec l'Air Chief Marshall Sir Arthur Tedder, commandant en chef des Forces Aériennes de la Méditerranée. Au cours de cette conversation, le Général Valin demande à Sir Arthur Tedder d'envisager l'armement en appareil anglais de certaines formations stationnées au Levant. Ces formations ne seront constituées qu'avec le personnel disponible conservé jusqu'alors en réserve pour renforcer les groupes d'aviation prévus par le plan, de ce fait il ne pourra avoir qu'une existence provisoire. Après leurs échanges officieux, le 10 octobre 1943 le Général Valin informe le Général Bouscat, chef d'état-major de l'armée de l'Air à Alger, que la mise sur pied en Syrie d'un Squadron de chasse Français armé de 12 Hurricane Mk II C et autant en volant a été autorisé à titre temporaire par le Joint Air Commission Head Quarter. Une attribution de 25 appareils Hurricane Mk II C est réservée à ce Squadron à titre d'avions de première ligne et d'appareils en volant de remplacement. Des instructions sont envoyées au Quartier Général de la Royal Air Force au Moyen-Orient lui prescrivant de pourvoir à l'entraînement des pilotes de la nouvelle unité et à la livraison du matériel qui lui est nécessaire.

L'entraînement terminé, ce Squadron sera utilisé en opérations sous les ordres du commandement de la Royal Air Force au Moyen-Orient jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 1944, date à laquelle il sera dissous et son personnel réparti entre les unités de l'armée de l'Air française, conformément au plan d'organisation adopté par le commandement français. En octobre 1943, le Lieutenant-colonel Demozay alias Morlaix, qui commande les Forces Aériennes Françaises Libres au Moyen-Orient, valide la mise sur pied à Rayak d'un nouveau groupe de Chasse français et lui attribue le nom de "Groupe de Chasse Ardennes" selon la tradition des provinces françaises. Le nouveau groupe de Chasse ne sera jamais désigné au sein de la Royal Air Force que sous le nom de "Ardennes Squadron". À la fin du mois d'octobre, le Général Bouscat, commandant supérieur de l'air en Afrique du Nord vient d'Alger pour inspecter la Base de Rayak, il est accompagné du Lieutenant-colonel Thibaudet chargé des affectations du personnel navigant. Ce dernier reçoit tous les pilotes présents sur la Base de Rayak afin de recueillir divers renseignements, heures de vol, avions pilotés, différents stages suivis, etc. Suite à cela, quelques jours après, les pilotes disponibles apprennent qu'il allait leur être envoyé d'Alger un commandant de groupe ainsi que deux commandants d'escadrille afin de former une nouvelle unité.



Le 16 novembre 1943, arrivée du Capitaine Vinçotte à Rayak pour prendre le commandement du Groupe de Chasse Ardennes, accompagné du Lieutenant Boudier du II/5 qui prend en charge la 2<sup>e</sup> Escadrille. Il retrouve à Rayak les Lieutenants Nouvel, Savoyant et Vanderpol, le Sous-lieutenant Perez, les Aspirants Capiod, Coulombel et Varennes, les Sergents Anseaume, Bonnefoy, Collet Fauvel, Hans, Martel, Massart, Pauly et Trescases, et le Caporal-Chef Portes qui lui sont affectés pour constituer cette nouvelle unité. Le groupe est rattaché au 209 Squadron de la RAF basé à Haïfa et qui a pour mission la protection des côtes de Syrie et de la Palestine. Arrivée quelque temps après, en provenance du II/7, du Lieutenant Gruyelle pour prendre le commandement de la 1<sup>re</sup> Escadrille ainsi que le commandement en second du groupe.



*Le Cne Max Vinçotte, premier patron de l'Ardennes représenté ici par le Sgt Portes le 15 avril 1944 à Saint-Jean d'Acre. (Gouache G. Portes)*

Le 5 décembre 1943 débute la mise sur pied officielle du groupe de Chasse et l'entraînement aérien des premiers pilotes commence sur deux Hurricane (P2860 et P2993) et deux Harvard (809 et 813). Le réentraînement s'effectue sous le regard du Flight-Lieutenant Belleau, Canadien français détaché à Rayak par la RAF afin de les former au Training Anglais. Arrivée au groupe du Sergent De Blignères qui est affecté à la 1<sup>re</sup> Escadrille le 12 décembre 1943. Le lendemain un premier contingent de pilotes, composé des Lieutenants Boudier, Gruyelle et Vanderpol, de l'Aspirant Varennes, des Sergents-Chefs Anseaume, Fauvel et Massart et du Sergent Pauly, quitte Rayak pour Ismaïlia afin d'effectuer un stage d'un mois et demi au sein de l'O.T.U 71 de la R.A.F. Une semaine plus tard ils sont rejoints par les Lieutenants Nouvel et Savoyant, le Sergent-chef Hans et les Sergents Bonnefoy et Martel.



*Le Sergent-chef Maurice Anseaume, pilote de la 2<sup>e</sup> Escadrille sous le pinceau du Sgt Portes en avril 1944 lors de la période à Saint-Jean d'Acre. (Gouache G. Portes)*



*Embarquement du Flight-Lieutenant Belleau à bord d'un Thunderbolt de l'Ardennes avant de regagner le Canada en août 1944. (Photo C. Trescases)*

## 1944

Le 1<sup>er</sup> janvier 1944, le Groupe de Chasse Ardennes est enfin constitué administrativement. Un troisième contingent de pilotes part pour l'O.T.U 71 le 5 janvier, le Sous-lieutenant Perez, les Sergents-chefs Collet et Trescases accompagnés par le Sergent Portes. Départ de Rayak des Aspirants Capiod et Coulombel le 16 janvier pour le Training d'Ismailia. Arrivée en provenance du centre d'entraînement de l'O.T.U 71 d'Ismailia le 21 janvier

de deux officiers chefs de patrouille (les Lieutenants Nouvel et Savoyant), un officier (Sous-lieutenant Perez) et de six jeunes sous-officiers (les Sergents-chefs Collet, Hans et Trescases, les Sergents Bonnefoy, Martel et Portes). Le 22 janvier, le groupe apprend en lisant le tableau d'ordre (ordre n° 1059/RAF HQME) de la RAF que le 127 Squadron allait les accueillir et former des pilotes Français à Saint-Jean d'Acre.



*Le sergent-chef Trescases à bord de son Hurricane prêt à partir pour une mission.  
(Photo C. Trescases)*

Enfin le 1<sup>er</sup> février 1944, le groupe entre dans l'histoire à Saint-Jean d'Acre, détaché auprès du 127 Squadron de la R.A.F doté de Hawker Hurricane Mk II C et qui est rattaché au 209<sup>e</sup> Groupe. De ce fait, le Groupe Ardennes dispose du Flying Officer Child, comme officier de liaison auprès de la R.A.F afin de coordonner les opérations.

*Un Hurricane de la 2<sup>e</sup> Escadrille du Groupe Ardennes.  
(Gouache G. Portes)*





Départ en camion d'un détachement précurseur sous les ordres du Lieutenant Vanderpol qui regroupe les Sergents-Chefs Carrel, Claudel et Beauvillain accompagnés des Sergents Bonpu et Lumbroso ainsi que 12 soldats. Le même jour à 14h00, le Capitaine Vinçotte rejoint Saint-Jean d'Acre avec le Lieutenant Boudier à bord du Caudron Simoun n° 257. En fin d'après-midi arrivent en provenance de Rayak les Sergents-chefs Anseaume, Fauvel, Massart et le Sergent Pauly à bord d'un Potez 29 qui les a amenés le matin même d'Ismaïlia. Ils arrivent à Saint-Jean d'Acre cinq minutes après le camion du Lieutenant Vanderpol parti le matin.



*Salle pilote de la 2<sup>e</sup> Escadrille du Squadron Ardennes le 23 avril 1944 sur le terrain de Saint-Jean d'Acre. (Gouache G. Portes)*

Le lendemain, le Lieutenant Boudier convoie à Rayak le Hurricane Mk II C n° HW188, qui est le premier appareil du groupe. Le groupe à cette date dispose de six Hawker Hurricane Mk II C. Dès le 3 février, les vols individuels et de patrouille commencent au Groupe de Chasse Ardennes. Départ du Simoun n° 943 affecté pour les liaisons au Groupe Ardennes le 4, pour la ville du Caire, avec à son bord le Capitaine Vinçotte qui rentrera le lendemain sur Rayak. Pendant ce temps, à l'O.T.U 71 d'Ismaïlia le 5 février, lors d'un exercice de patrouille de combat, le Lieutenant Nouvel et le Sergent-chef Hans testent leurs parachutes à la suite de l'accrochage de leurs deux Hurricane. Le Lieutenant Nouvel se foule la cheville en touchant le sol. Le 7, le Capitaine Vinçotte apporte les insignes de l'unité aux personnels de l'Ardennes, représentant un sanglier en arrêt de couleur or sur un écusson de Florence à fond bleu pour la 1<sup>re</sup> Escadrille, rouge pour la 2<sup>e</sup> Escadrille et bicolore pour l'état-major et les services généraux. Le 11 février, une partie des pilotes en formation Training d'Ismaïlia regagnent le groupe via Rayak. Le surlendemain matin a lieu la distribution des insignes du groupe au personnel de la 2<sup>e</sup> Escadrille ainsi que de l'état-major et des services généraux, la 1<sup>re</sup> Escadrille n'étant pas encore totalement constituée les recevra plus tard. Au cours de la journée, le Lieutenant Boudier signe la première casse au sol, son appareil ayant eu la mauvaise idée de passer dans une ornière au roulage, le demi-train droit se replia dans son logement et le LB927 s'inclina vers la droite, coûtant une hélice ainsi que l'aile droite abîmée. Dans l'après-midi arrive le Lieutenant Duprat, officier mécanicien de l'Ardennes à la tête d'un convoi d'une dizaine de véhicules apportant l'outillage. Le 19 un autre Hawker Hurricane, le HV311 fourni par le 160 M. U., est convoyé par le Sergent Sirven. Le 20 février 1944, quatre autres pilotes ayant terminé le stage suivant à l'O.T.U 71 d'Ismaïlia arrivent accompagnés par un autre Chef de Patrouille, le Flight Lieutenant Belleau de la Royal Canadian Air Force. Celui-ci est détaché à l'Ardennes comme nouvel officier de liaison, cet officier a présidé auparavant à Rayak au réentraînement des pilotes sur Harvard. Le lendemain, la première mission de guerre est effectuée par le Lieutenant Boudier en protection d'un convoi de 6h00 à 7h10 avec un autre Hurricane du 127 Sqdn.



*Le Lieutenant Paul Boudier, premier commandant de la 2<sup>e</sup> Escadrille dessiné ici par le Sgt Portes le 25 avril 1944 à Saint-Jean d'Acre. (Gouache G. Portes)*

Le 22 février, l'Ardennes aligne six Hurricane opérationnels. À la date du 24 février 1944 l'activité aérienne de l'Ardennes se traduit par 124 sorties, représentant 101 heures de vol. Ces activités sont consacrées à des vols d'entraînement, à des exercices d'interception dirigée, à des missions de Défense Aérienne du Territoire et de protection de convois sur la côte orientale de la Méditerranée. Cependant les missions de Coastal Command dans un secteur parfaitement tranquille ne peuvent pas fournir aux pilotes la moindre occasion de rencontrer l'ennemi. Le lendemain, deux patrouilles sont assurées par les pilotes du Groupe Ardennes. Le samedi 26 février 1944, le Capitaine Vinçotte, le Lieutenant Boudier et le Flight Lieutenant Belleau vont à Rayak en Hurricane. Ils y apprennent la mort du Lieutenant Nouvel, survenue à l'O.T.U d'Ismaïlia, son Hurricane s'est mis en vrille et a percuté le sol. Le Lieutenant Nouvel est le premier pilote de l'Ardennes tombé en service aérien commandé. Le bilan de ce premier mois est de 131,35 heures de vol dont 122,50 dans l'unité comprenant 1,25 de mission et 8,25 heures de vol en dehors de l'unité, avec six Hurricane et un Caudron Simoun.

Le 3 mars, six nouveaux Hurricane destinés à la 1<sup>re</sup> Escadrille sont livrés en provenance de Tel pAviv par le Flight Lieutenant Belleau, le Sous-lieutenant Savoyant, les Sergents-chefs Anseaume et Hans, les Sergents De Blignères et Sirven alors que le BE408 est requinqué grâce à un moteur neuf. Le lendemain retour du Lieutenant Gruyelle et du dernier pilote en formation à l'O.T.U 71, ainsi le groupe se divise en deux escadrilles à 10 pilotes chacune. Tout le groupe est donc maintenant au complet.

Le 5 mars 1944, l'Ardennes organise la liste des pilotes affectés aux escadrilles du groupe. La 1<sup>re</sup> Escadrille "Hure bleue" est commandée par le Lieutenant Gruyelle et la 2<sup>e</sup> "Hure rouge" par le Lieutenant Boudier.

Les appareils sont peints aux couleurs Françaises avec une croix de Lorraine de fuselage entre la cocarde et la dérive.

Commandement : Cne Vinçotte	
1 <sup>re</sup> Escadrille - Ltt Gruyelle	2 <sup>e</sup> Escadrille - Ltt Boudier
Ltt Savoyant	Ltt Vanderpol
Stt Pérez	Aspt Capiod
Asp Varennes	Aspt Coulombel
Sgc Collet	Sgc Anseaume
Sgc Hans	Sgc Fauvel
Sgc Trescases	Sgc Massart
Sgc Pauly	Sgt Bonnefoy
Sgt De Blignère	Sgt Martel
Sgt Sirven	Sgt Portes

*Pilote du Squadron Ardennes posant devant un des appareils venant d'être livrés par les Anglais. (Photo DR Coll. JP. Porpé)*



*Hurricane Mk II C n° KX923 de la 1<sup>re</sup> Escadrille de l'Ardennes qui sera présent au sein de l'unité entre le 17 février et le 29 avril 1944. (Photo DR Coll. JP. Porpé)*





La 1<sup>re</sup> Escadrille est en opérations pour la première fois le 7 mars pour l'escorte d'un convoi de 5h55 à 6h55, puis onze autres missions sont effectuées durant le mois. Départ pour Beyrouth de six pilotes de la 1<sup>re</sup> Escadrille le 11 mars, elle doit assurer momentanément le service d'alerte à la place de certains pilotes anglais du 127 Squadron appelés à d'autres fonctions. Elle est commandée par le Flight-Lieutenant Belleau et sera relevée par la suite tous les dix jours. La première patrouille autonome est assurée par l'Ardennes le 14 par le Lieutenant Boudier et le Sergent-chef Fauvel de la "Hure rouge" de 5h35 à 6h50 pour l'escorte du convoi *Rose*.



Le Sergent-chef Fauvel de la 2<sup>e</sup> Escadrille dans le cockpit d'un Thunderbolt de l'Ardennes. (Photo M. L'Épée)

Le 22 mars 1944, le Lieutenant Savoyant n'est pas rentré à la base de Beyrouth après une mission effectuée en compagnie du Flight Lieutenant Belleau. L'appareil est cassé, mais le Lieutenant Savoyant n'a rien de grave. Le samedi 25, relève du détachement de Beyrouth par la 2<sup>e</sup> Escadrille, le Lieutenant Boudier s'y rend avec son HL932 décoré depuis peu de l'insigne de la 2<sup>e</sup> Escadrille et baptisé "White Christmas". Le Groupe Ardennes assurera durant le mois neuf autres escortes de convois. Au cours du mois de mars 1944, vingt-cinq sorties de guerre sont effectuées représentant 21 heures de vol consacrées essentiellement à des couvertures de convois, des "sweeps" et des décollages sur alerte. L'entraînement s'accélère et représente 155 heures de vol.

Mercredi 5 avril 1944, le Capitaine Gruyelle arrive dans la matinée par la voie des airs à Beyrouth accompagné du Lieutenant Savoyant pour relever les "Hure Rouge". Les autres pilotes de la 1<sup>re</sup> Escadrille, quant à eux, arrivent par camion. Le lendemain, l'Aspirant Coulombel est victime d'une crevaison au décollage, en vol il fait examiner train sorti les dégâts sur son Hurricane par le chef de patrouille. Après inspection, il se pose ensuite sans aucun dommage. Le 7 avril, le Sous-lieutenant Pérez et le Sergent-chef Massart effectuent une mission pour la protection du convoi *Commotion*. Le 13, le Lieutenant Vanderpol de retour d'Alger informe ses camarades que le groupe est envisagé d'être équipé dans quelques semaines du Bell P-63 Kingcobra pour l'attaque au sol en Italie. Départ le lundi 17 d'un groupe de pilotes de la 2<sup>e</sup> Escadrille afin de relever le détachement de Beyrouth. Le lendemain arrive l'Adjudant Laimé de l'escadrille des Sioux du G.C II/5 qui rejoint le Groupe Ardennes. Accueilli par le Lieutenant Boudier ancien du G.C II/5, il est naturellement affecté à son escadrille. L'Adjudant Laimé ce jour-là affirme que le groupe doit être équipé de Republic P-47. Le 21 avril, au cours de l'après-midi, l'Ardennes reçoit la visite de l'Air Vice Marshal Langford Sainsbury, commandant la R.A.F au Moyen-Orient. Il apprend au groupe qu'il ne sera plus rattaché à la R.A.F au cours du mois de juin. Après s'être entretenu avec l'Air Vice Marshal, le Capitaine Vinçotte part à Rayak faire une

visite d'adieux au Lieutenant-Colonel Morlaix appelé à Alger au poste de chef de cabinet du Général Bouscat. Le lendemain, une patrouille composée du Capitaine Gruyelle et de l'Adjudant Laimé décolle à l'aube avec pour mission d'escorter l'appareil du Lieutenant-Colonel Morlaix. Cette patrouille accompagnera le Lockheed du Lieutenant-colonel Morlaix de Rayak à Nazareth. Le 23 avril 1944, l'Adjudant Laimé trouve la mort accidentellement à Beyrouth au cours d'un exercice de voltige sur Hawker Hurricane. L'Adjudant Laimé amorce un tonneau à basse altitude et arrivé sur le dos interrompt inexplicablement sa manœuvre, puis passe en retournement. Il ne peut redresser à temps, part en vrille et percute le sol.

Arrivée le mercredi 26, de l'Adjudant-Chef Poincenot du II/3 qui est affecté à la 2<sup>e</sup> Escadrille. Deux jours plus tard, les Sergents-Chefs Anseaume et Massart accompagnés du Sergent Portes partent pour Beyrouth afin de relever une partie des pilotes de la 1<sup>re</sup> Escadrille. Le 29, une autre mission est assurée par les Hurricane BP119 et KX923, c'est la dernière mission du groupe qui a été informé le 21 par l'Air Vice-Marshall Langford-Sainsbury de son prochain départ. Durant le mois d'avril, deux missions de guerre sont réalisées, par contre l'activité d'instruction devient importante avec 269 heures de vol en 336 sorties.

L'Ardennes resta à Saint-Jean d'Acre jusqu'au 30 avril 1944 où durant ces trois mois il eut le temps de s'organiser, tout le monde apprit à se connaître et à s'apprécier. L'activité aérienne comportait des exercices et des protections de convois en mer. Presque tous les pilotes furent lâchés de nuit et le renfort d'Afrique du Nord vint peu à peu. En effet à la date du 30 avril, le groupe reçut un télégramme qui donnait à l'unité 48 heures pour faire mouvement. Les préparatifs se déroulèrent rapidement, les appareils furent convoyés au Sud du Caire et tout le personnel se retrouva à Aboukir à 20 km d'Alexandrie.



Le Sergent-chef Massart de la 2<sup>e</sup> Escadrille, dessiné ici par le Sgt Portes le 17 avril 1944 à Saint-Jean d'Acre. (Gouache G. Portes)



Restes du Hurricane de l'adjudant Laimé qui trouve la mort accidentellement à Beyrouth au cours d'un exercice de voltige le 23 avril 1944. (Photo M. Gruyelle et C. Trescases)



Le Sous-lieutenant Poincenot de la 2<sup>e</sup> Escadrille avant son départ comme moniteur à Kasba-Tadla le 31 janvier 1945. (Photo M. L'Épée)

Le 1<sup>er</sup> mai 1944, les quatre appareils (Capitaine Belleau, Sergent-chef Massart et Sergents De Blignères et Portes) en poste à Beyrouth regagnent le terrain de Saint-Jean d'Acre, quant au reste du personnel, il le rejoint en camion. Le mardi décollage des 10 appareils à 10h20 qui gagnent Ismaïlia d'une traite. Après un déjeuner rapide les Hurricane du groupe partent à 13h00 pour le terrain d'Héroulân à une cinquantaine de kilomètres au Sud du Caire. Le 4 mai, les pilotes convoyeurs prennent le train pour un camp de transit à Aboukir à 20 km d'Alexandrie, ils sont rejoints le lendemain par l'échelon roulant. Le 13 mai 1944, départ en train pour Port-Saïd, où l'Ardennes doit embarquer. Le 14 mai, un premier échelon comprenant un officier et 74 hommes du groupe de Chasse embarque à Port-Saïd sur un transport anglais pour l'Algérie. Le reste des pilotes de l'Ardennes embarque dans la soirée sur un transport britannique qui appareillera le lendemain. Le Groupe Ardennes venant du Moyen-Orient a débarqué son personnel à Oran le 21 mai 1944 à 19h00, après un voyage sans histoire. Dirigé sur Bône-les-Salines dès le 24, il a pris en compte les 11 Hurricane Mk II C du G.C III/3 Dauphiné et 13 P-40 du G.C II/5 Lafayette. Le Groupe de Chasse Ardennes est rattaché provisoirement pour l'occasion à la Section d'Aviation Côtière de Bône (Bône Fighter Command) dont l'élément Français est sous les ordres du Commandant Stehlin. Elle commence le 28 mai 1944 à assurer une mission de Coastal Command dans un rayon de 70 miles du Cap Bougaroun à l'île de la Galite où elle effectue cinq sorties. Le lendemain, le groupe assure trois patrouilles de couverture de convoi, alors qu'à Bône les mécaniciens réceptionnent les P-40 ainsi qu'un Douglas A-24.

Désormais l'Ardennes a la garde du secteur, le matériel est vieux mais le moral est bon. Le mercredi 31 mai 1944, le Sergent-chef Pauly éclate un pneu au décollage mais parvient à maîtriser son Hurricane jusqu'à l'inévitable cheval de bois. Au cours de la journée, la mécanique rend disponible le premier P-40 du groupe, le Capitaine Vinçotte essaie donc le 42-10693 suivi par le Capitaine Gruyelle quelque temps après. Au cours du mois de mai 1944, le Sergent-chef Collet quitte la 1<sup>re</sup> Escadrille pour s'entraîner à Meknès suivi du Sergent Sirven qui lui est versé sur sa demande dans le bombardement.



Le seul document iconographique en notre possession attestant la décoration d'un Curtiss P-40 du G. C III/3 Ardennes. (Gouache G. Portes)

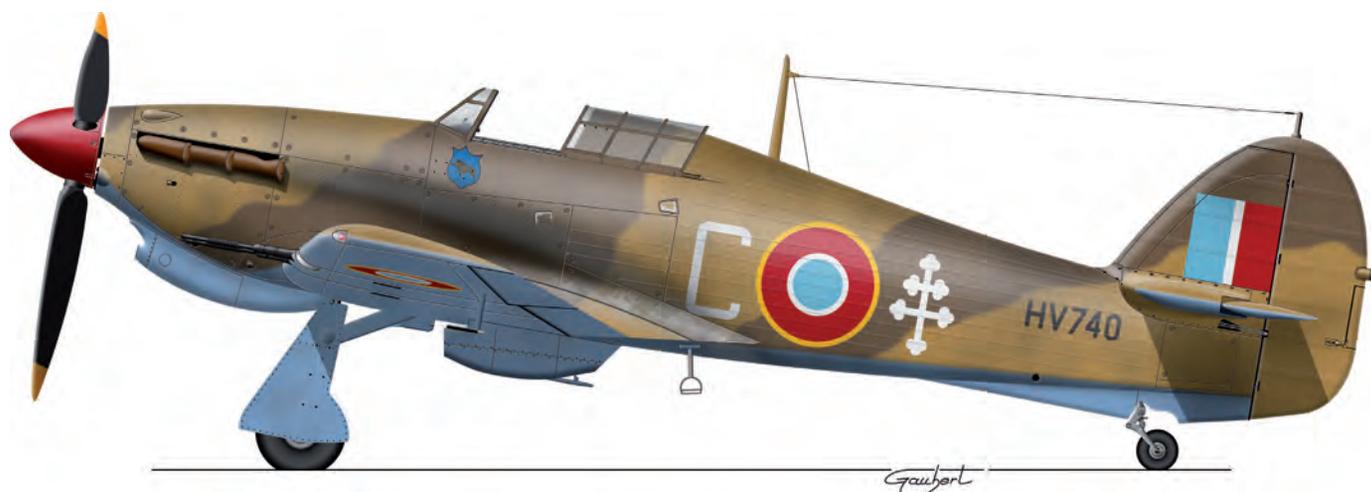


Le 1<sup>er</sup> juin 1944, le Lieutenant Kann du Groupe de Chasse II/3 rejoint l'Ardennes, il est aussitôt porté sur les ordres de vol et va reconnaître le secteur. Le lendemain l'Adjudant Metger prend le commandement de la section mécanique Curtiss. Le samedi 3 juin, le Capitaine Belleau et le Lieutenant Vanderpol sont lâchés à leur tour sur P-40. Les pilotes de l'Ardennes sont divisés en deux sections, la première fera cinq heures de vol, lâché, virages, voltige puis laissera la place aux suivants. Lorsque les deux sections auront fait leurs heures, tout le monde travaillera ensemble en patrouille serrée, de combat, de tir. Le lendemain, trois patrouilles de Hurricane couvrent le convoi *Abinger*. Mardi 6, le Sergent Trescases au cours d'un atterrissage avec vent de travers sur la piste de Bône-les-Salines sur le P-40 L n° 42-10700, embarque et n'ayant pu redresser, fauche le train. Le lendemain, l'Ardennes gagne dans ses rangs le Sous-lieutenant De Brémond d'Ars ancien du G.C II/5, après une interruption de vol de cinq mois. Dans la soirée deux patrouilles emmenées par le Capitaine Vinçotte partent protéger le convoi *Cinderella*. Le 9 au soir, le Lieutenant Boudier et le Sergent Portes, revenu de permission, effectuent la couverture du convoi *Cormoran*. Le Groupe de Chasse Ardennes effectua quatre missions en 18 sorties de couverture de convoi entre le 1<sup>er</sup> et le 10 juin. Au cours de cette période deux missions de décollage sur alerte en quatre sorties ont été exécutées, représentant 21,25 heures de vol de guerre et 54,45 d'heures de vol d'entraînement.

Le 10 juin 1944, l'Ardennes est rattaché à la 4<sup>e</sup> Escadre de Chasse qui fait partie de la nouvelle armée de l'Air Française, c'est vraisemblablement à cette date qu'il recevra le numéro d'unité III/3 Ardennes. Le 12 juin, l'Aspirant Fareu se joint au Groupe de Chasse III/3 Ardennes. Au cours de la journée du 17 juin, la couverture des convois *Tendense* et *Chouvalier* est respectivement assurée par le Capitaine Gruyelle, le Sergent-chef Anseaume, l'Adjudant-Chef Poincenot et le Sergent-chef Pauly. Deux jours plus tard arrive le Lieutenant Trémolet qui commandait la 2<sup>e</sup> Escadrille du G.C II/5 et qui assumera les fonctions d'officier d'opération au sein de l'Ardennes. Entre le 11 et le 20 juin 1944, l'Ardennes effectue cinq missions de couverture de convoi en 10 sorties et neuf sorties en une mission au profit de l'Air Sea Rescue. Arrive courant juin un 2<sup>e</sup> échelon, comprenant notamment tout le matériel roulant de l'Ardennes parti d'Alexandrie le 20 mai. Elle reçoit ses P-40 le 18 juin 1944 directement à La Reghaïa, à ce moment-là le parc aérien du Groupe de Chasse III/3 Ardennes comprend 14 Hurricane Mk II C, 13 Curtiss P-40 et un Douglas A-24 (42-54502) avant de regagner Bône.



Le sous-lieutenant Marcel Fareu trouvera la mort lors d'une collision aérienne avec le Sergent Rosier le 6 juin 1945. (Photo Michaud)



Hawker Hurricane Mk II c HV740 codé C de la 1<sup>re</sup> Escadrille du Squadron Ardennes en février 1944 sur le terrain de Saint-Jean d'Acre.

Mercredi 21, l'Ardennes effectue deux protections de convoi, le *Snoolana* et le *Liftshaft*. Le lendemain le groupe accueille un nouveau pilote, le Lieutenant Brian du G.C I/5 qui commandera la 1<sup>re</sup> Escadrille. Le Capitaine Gruyelle devient à cette date le commandant en second du Groupe de Chasse III/3 Ardennes. Durant cette journée le Sergent-chef Anseaume est lâché sur le P-40 L n° 42-10647, mais lors de l'atterrissage à Bône le train s'efface et le Curtiss glisse comme un bolide sur les grilles en PSP sur 300 mètres. Le 23 juin, le Lieutenant Trémolet et le Sergent-chef Hans couvrent le convoi *Warday*. Le lendemain le convoi *Abinger* est à nouveau couvert pour l'occasion par le Commandant Vinçotte et le Sergent-chef Pauly. Dimanche 25 juin l'Ardennes est renforcé par des Bell P-39 du G.C III/6 Roussillon. Le Capitaine Vinçotte en profite pour en faire un tour. Le Sous-lieutenant Michel Capiod embarque au décollage de Bône sur P-40 L et la carrière du 42-10651 se termine parmi les meules de foin. Le lendemain a lieu au sein du groupe l'arrosage de la prise de commandement de la 1<sup>re</sup> Escadrille par le Lieutenant Brian et le commandement en second du Capitaine Gruyelle. Le soir une patrouille composée du Capitaine Boudier et du Lieutenant Pérez couvre *Goldrock*. Le 27 juin 1944, le Sous-lieutenant Kann sur le LD106 a le train gauche de son Hurricane qui rentre à l'atterrissage sur la piste de Bône, ce qui occasionne une sortie de piste sans gravité pour le pilote. De ce fait tous les Hurricane partent en révision de train. Pour terminer le mois de juin, le 30, l'Adjudant-Chef Poincenot fait une magnifique démonstration de prise de terrain hélice calée sur Hurricane, son moteur l'ayant lâché. Au cours du mois de juin 1944 des changements et des affectations nombreux dans le personnel du Groupe de Chasse III/3 Ardennes font état de 25 pilotes répartis de la façon suivante :



*Le Capitaine Georges Brian pose sur l'aile d'un Thunderbolt de l'Ardennes. Le 25 juin 1944 il prit la direction de la 1<sup>re</sup> Escadrille avant de devenir commandant en second du groupe le 25 décembre 1945. (Photo M. L'Épée)*

État-Major - Cne Vinçotte	1 <sup>re</sup> Escadrille - Ltt Brian	2 <sup>e</sup> Escadrille - Ltt Boudier
Cne Gruyelle - <i>Adj Cdt de Groupe</i>	Ltt Savoyant	Ltt Vanderpol
F/Lt Belleau - <i>Adj Cdt de Groupe</i>	Ltt Pérez	Slt De Brémond d'Arès
Ltt Trémolet - <i>Officier OPS</i>	Slt Kann	Slt Capiod
F/O Thomas - <i>Officier de Liaison</i>	Slt Varenne	Slt Coulombel
	Asp Fareu	Adc Poincenot
	Sgc Hans	Sgc Anseaume
	Sgc Pauly	Sgc Fauvel
	Sgc Trescases	Sgc Massart
	Sgt De Blignières	Sgt Martel
		Sgt Portes



*Mécanicien au travail sur un Hurricane sur le terrain de Saint-Jean d'Acre le 26 avril 1944. (Gouache G. Portes)*



Le 1<sup>er</sup> juillet 1944, 20 sorties d'entraînement sont réalisées sur Hurricane et P-40 en 23,35 heures de vol, alors que le Sous-lieutenant Gisclon du Groupe de Chasse II/5 Lafayette arrive au groupe pour faire un exposé sur les Thunderbolt et le futur travail de l'Ardennes. Le 3, le Lieutenant Trémolet revient de la liaison faite à Oran-la-Sénia avec le A-24 du groupe tandis que d'autres pilotes de l'Ardennes effectuent 12 sorties. Mais le Lieutenant Savoyant a le demi-train gauche du Hurricane KW856 qui s'affaisse à l'atterrissage sur la piste de Bône. Le 5 juillet 1944, le Capitaine Vinçotte convoie de Casablanca le premier P-47 n° 42-26518 destiné au groupe, alors qu'une couverture du convoi *Sperry* est effectuée par le Lieutenant Brian et le Sous-lieutenant Coulombel. Le lendemain le P-47 est briqué en vue de l'inspection des Lieutenants-colonels Murtin et Thibaudet ainsi que de la visite du Commandant Arnaud. Le 7 juillet, cinq pilotes du groupe sont lâchés sur le P-47 (Cne Gruyelle, Lt Trémolet, Slt De Bremond d'Ars, Lt Brian et Asp Fareu). Mais malheureusement un accident endeuille l'Ardennes, le camion du ravitaillement se retourne du côté de Morris et le Sergent Lequint est tué alors que le Caporal Bastien est blessé. Au cours de cette journée la protection du convoi *Dribble* est réalisée par le Flight-Lieutenant Belleau et le Sergent-chef Massart. Le 8, départ pour Casablanca du Capitaine Gruyelle avec le Sous-lieutenant De Bremond d'Ars et l'Aspirant Fareu pour aller chercher trois P-47. Durant cette journée le Flight-Lieutenant Belleau, le Lieutenant Boudier et le Sous-lieutenant Kann sont lâchés sur P-47. Départ pour Casablanca dans la journée de l'Aspirant Savoyant qui va chercher l'échelon roulant américain du groupe. Le Capitaine Vinçotte est convoqué à Alger le 9 juillet pour lui annoncer que le groupe de Chasse n'aura pas les P-47 car ils sont réservés au G.C I/4 Navarre mais il en profite quand même pour ramener un autre P-47. On l'informe aussi que l'Ardennes prendra la place à la Réghaïa dans les missions de Costal Command dédiées au Navarre. Entre-temps les Lieutenants Kann et Vanderpol couvrent le convoi *Chadbanou*. Lundi 10, le Flight-Lieutenant Belleau et le Sous-lieutenant Coulombel assurent la protection du convoi *Cinderella* alors que le Lieutenant Boudier et le Sergent-chef Trescases s'occupent de *Tea Party*. Le 11 juillet 1944, le Sous-lieutenant Capiod sur le Hurricane HL781 est victime d'une panne sèche et doit effectuer un atterrissage forcé à 41 km au Sud-Est de Bône, alors que les deux P-47 présents au groupe décollent pour la Corse et le II/3 Dauphiné. Le Sergent-chef Massart convoie un P-40 au Navarre comme appareil qui leur servira de transition entre P-39 et P-47, il en profite pour être lâché sur Airacobra le lendemain. Jeudi 13 juillet 1944, les pilotes du Groupe de Chasse Ardennes s'entraînent pour le défilé prévu



Le Sergent-chef André Hans examinant la carte avant de partir en mission du Costal Command au cours de l'été 1944.  
(Photo C. Trescases)

le lendemain. Le Capitaine Vinçotte et le Sergent-chef Pauly assurent quant à eux la couverture de *Ghost*. Le Lieutenant Vanderpol sur le H-75 n° 296 du Colonel Thibault tombe en panne près de Maison-Blanche et se pose sur le gésier à deux kilomètres au sud-ouest du terrain. Mais malheureusement la fin de cette journée est marquée par la destruction de la tente pilote de la 1<sup>re</sup> Escadrille. Le feu a ravagé tout ce qu'elle contenait et entre autres les journaux de marche du groupe et ceux de la 1<sup>re</sup> Escadrille. La fin de journée voit le retour des trois pilotes partis à Casablanca, qui ont livré leurs P-47 au G.C I/4 Navarre à la Réghaïa.



Une vue d'un Airacobra de la 2<sup>e</sup> Escadrille du Groupe de Chasse Ardennes, réalisée par le Sergent Georges Portes.  
(Gouache G. Portes)

Le lendemain, onze Hawker Hurricane de l'Ardennes décollent pour défilé au-dessus de Bône-les-Salines. Le soir deux patrouilles, les Lieutenants Brian et Pérez, couvrent *Lily* alors que le Lieutenant Trémolet et le Sergent-chef Hans s'occupent du convoi *Hindhead*. À la Réghaïa le Capitaine Gruyelle et le Lieutenant Vanderpol prennent en main le P-39. Arrivée le samedi 15 juillet du Lieutenant Bruyère, premier pilote du groupe à s'être perfectionné en Amérique, il est affecté à la 2<sup>e</sup> Escadrille. Quant au Sergent-chef Pauly il est lâché sur P-39 à la Réghaïa. Le lendemain, le Lieutenant Savoyant et les Sergents De Blignièrès et Martel convoient trois P-40 à la Réghaïa où les deux premiers seront lâchés sur P-39. Le 17 juillet le Groupe de Chasse Ardennes fait mouvement avec ses 12 Hurricane sur la Réghaïa, le Lieutenant Paul Boudier et le Sergent De Blignièrès en profitent pour être lâchés sur Airacobra. Quant à l'échelon roulant, il s'élance vers la fin de matinée vers la Réghaïa, à leur arrivée ils trouvent les Sergents-chefs Tanguy du II/5, Denaix et Réale du II/3 qui sont affectés au groupe. Ils ont tous les trois participé aux opérations en Italie sur P-47, les Sergents-Chefs Denaix et Tanguy vont

à la 1<sup>re</sup> Escadrille et le Sergent-chef Réale part pour la 2. Le Groupe de Chasse III/3 Ardennes apprend qu'il doit être l'unité de chasse française suivante à percevoir des Republic P-47. À la Réghaïa, le Groupe de Chasse III/3 est affecté temporairement à la 3<sup>e</sup> Escadre de Chasse qui est rattachée elle-même au 338 Wing américain opérant dans le cadre des Forces aériennes alliées d'Aviation Côtière en Méditerranée (Mediterranean Allied Coastal Air Force). Le lendemain les lâchés sur les anciens Airacobra du Navarre continuent avec le Lieutenant Bruyère, le Sous-lieutenant Coulombel, l'Adjudant-Chef Poincenot, le Sergent-chef Réale et le Sergent Portes. Mais dans la soirée, le Sous-lieutenant Coulombel se tue accidentellement lors d'un passage en rase-mottes à un kilomètre au sud-ouest de Tipaza avec le Bell n° 42-18742. Au cours de cette journée le Sergent-chef Maulandi du Lafayette est affecté au groupe. Le 20, les Sergents-Chefs Fauvel et Maulandi sont lâchés sur P-39, alors que d'autres pilotes assurent la protection des convois *Panthaine* et *Batten*. Quant au Lieutenant Pérez, il fausse le train de l'Airacobra n° 42-18730 sur le terrain de la Réghaïa à la suite d'un décrochage à l'atterrissage.



P-39 N 42-18730 de l'Ardennes portant encore les anciens marquages du Groupe de Chasse I/5 Champagne. Le lieutenant Pérez eut un accident avec cet appareil le 20 juillet 1944 sur le terrain de la Réghaïa. (Photo C. Trescases)

Deux jours plus tard, à la Réghaïa, lors d'une mise en route par le soldat de 2<sup>e</sup> classe Voglimacci, le P-39 n° 42-18734 emboutit le 42-18777, alors que la 1<sup>re</sup> Escadrille assure la protection du convoi *Finnigan*. Le 23 juillet 1944, le Sous-lieutenant De Brémond d'Ars et le Sergent Portes assurent la couverture du convoi *Astwood*. Le lendemain, le Sous-lieutenant Capiod arrivé avec l'échelon roulant est à son tour lâché sur P-39, mais il effectue un atterrissage dur. Le Capitaine Vinçotte estime donc qu'un stage au C.I.C training P-39 de Meknès lui sera profitable. Ce même jour, l'Ardennes prend en compte le P-47D n° 42-26165 que le G.C I/4 a laissé sur place, le Lieutenant Trémolet l'essaie dans l'heure et

effectue 25 minutes de vol. Le 26 juillet, le Lieutenant Vanderpol, l'Adjudant-Chef Poincenot et le Sergent-chef Massart sont lâchés sur l'unique P-47 de l'unité. Et au cours de cette journée la protection du convoi *Groom* est assurée par deux patrouilles légères. En fin d'après-midi du 27, le Flight-Lieutenant Belleau et le Sergent Martel décollent pour couvrir *Branch*, mais se reposent pour ennuis électriques. L'Adjudant-Chef Poincenot et le Sergent-chef Massart prennent l'air à leur tour pour la protection d'*Eastcheap*, mais la patrouille se repose aussi, ennuis moteurs. Le lendemain, le Flight-Lieutenant Belleau essaie le Razorback et le Sergent Martel est lâché dessus.



Le Sergent-chef Fauvel est à son tour lâché sur Republic le 30 après un vol de 55 minutes. Au cours du dernier jour du mois de juillet 1944, le groupe de Chasse effectue la couverture du convoi *Tambourine* avec deux patrouilles (Lt Trémolet, Lt Vanderpol, Lt Bruyère et l'Adc Poincenot), et le Sergent Portes est à

son tour lâché sur P-47. Le 21 juillet 1944, le groupe prend en compte les appareils du I/4 Navarre, soit 21 Airacobra, un Hurricane et un A-24. Durant le mois de juillet, le Groupe de Chasse III/3 Ardennes malgré son mouvement sur la Réghaïa aura effectué 562 heures de vol en 455 sorties.



Dans l'habitacle, le Sergent-chef Massart de l'Escadrille «Rouge» du G. C III/3 Ardennes. (Photo M. L'Épée)



Bell P-39 N 5-BE 42-18742 de la 2<sup>e</sup> Escadrille qui fut détruit le 18 juillet 1944 à Tipaza lors d'un passage à basse altitude, entraînant le décès du Sous-Lieutenant Coulombel.



Le Bell P-39 N Airacobra n° 42-18738 codé A du Groupe de Chasse III/3 Ardennes fut la monture du capitaine Michel Gruyelle en juillet 1944. Il porte encore sur la portière l'insigne de la SPA 153 de sa précédente affectation. (Photo DR Coll. S. Guillemin)

Au 1<sup>er</sup> août 1944, le III/3 Ardennes dispose de 21 P-39, de huit Hurricane Mk II C, de deux Douglas A-24 et d'un P-47, mais perd le P-39 n° 42-18744 du Sergent-chef Trescases percuté par le Beaufighter n° EL158 de l'USAAF sur le terrain de La Réghaïa lors d'une alerte au sol. Le lendemain, des pilotes de Meknès viennent chercher des Hurricane en compte au groupe et le soir le convoi *Pasture* est couvert par le Sous-lieutenant De Brémond d'Ars et le Sergent Martel ainsi qu'une patrouille du G.C II/6 Travail. Au cours de cette journée, les Lieutenants Brian, Boudier et Trémolet sont promus au grade de Capitaine. Le 3 août, lâché de nuit sur P-39 du Sous-lieutenant De Brémond d'Ars, du Sergent Martel et du Sergent-chef Massart. Ce dernier voit la chape de son pneu lui passer devant le nez au moment du décollage. Il parvient à se poser sans frein gauche, sort de la piste et arrête le Bell sans le mettre sur le ventre. Le lendemain, deux patrouilles composées du Sergent-chef Massart, du Sergent Portes et du Lieutenant Vanderpol avec un pilote du II/6 effectuent la protection du convoi *Deuce*. Le samedi 5 août 1944, le Flight-Lieutenant Belleau quitte le Groupe pour le Canada via un transit sur l'Angleterre. Au cours de cette journée la 1<sup>re</sup> Escadrille effectue la protection du convoi *Gaberdine*, alors que les deux derniers Hurricane de l'Ardennes partent à Oran convoyés par des pilotes du I/5 Champagne. Le lendemain, le Lieutenant Vanderpol et le Maître Guyot du II/6 sont expédiés en protection d'*Haukey*, le soir *Haukey* est à nouveau couvert par le Lieutenant Bruyère et le Sous-lieutenant De Brémond d'Ars puis par le Sergent-chef Massart et le Sergent Martel. Arrivée le 7 du Lieutenant Moret venant du G.C II/5 Lafayette qui est affecté comme commandant en second de la 1<sup>re</sup> Escadrille. Le 10 août le Maître Guyot, pilote détaché à l'Ardennes, racle le belly-tank de son Airacobra 42-18732 sur les grilles de la piste de la Réghaïa. Le lendemain, le Groupe de Chasse III/3 Ardennes effectue la protection du convoi *Ghost*. Le samedi 12, l'Aspirant Elmlinger rejoint le Groupe de Chasse Ardennes et en profite pour être lâché le jour même sur P-39. Le lendemain le Capitaine Trémolet et l'Aspirant Fareu couvrent *Tendancy*, alors que les pilotes de la 1<sup>re</sup> Escadrille s'occupent d'*Amadillo*. Le 15, deux patrouilles légères de protection de la 1<sup>re</sup> Escadrille s'occupent de la couverture de *Skunk*.



L'Aspirant Georges Elmlinger, surnommé Ignace par les copains, qui sera affecté au sein de la «Rouge». (Photo JMO Ardennes)



C'est au Sergent Georges Portes de la 2<sup>e</sup> Escadrille que nous devons les gouaches illustrant cette partie du livre. (Photo JMO Ardennes)



Restes de l'Airacobra 42-9383 du Sergent Portes de la 2<sup>e</sup> Escadrille qui percute un talus le 1<sup>er</sup> septembre 1944 à la suite d'une panne moteur au décollage de la Réghaïa. (Photo C. Trescases)

Le 16 août, l'Adc Poincenot et le Sgt Georges Portes couvrent le convoi *Landowner* suivis du Capitaine Vinçotte et du Sergent-chef Fauvel. Alors que les pilotes de la unité ont la responsabilité d'*Amusement*. Le 18 août 1944, le groupe de Chasse apprend que 25 P-47 lui sont affectés, 13 doivent être convoyés par les Américains de Brindisi alors que les 12 autres sont en cours de montage à l'A.I.A d'Alger Maison-Blanche. Il est également prévu que l'échelon volant de l'Ardennes fera mouvement vers la France en même temps que les échelons volants des autres groupes de la 3<sup>e</sup> Escadre de Chasse. Le 21, la 1<sup>re</sup> Escadrille assure la protection des convois *Batten* et *Lily*. Les 23 (un appareil) et 24 août (quatre appareils), l'Ardennes perçoit cinq P-47D-28 flambrants neufs de Casablanca, premiers appareils de la dotation, mais ce n'est encore qu'une illusion. Au cours de cette journée le convoi *Tysail* est sous la protection de l'Ardennes. Le 25 au soir, le Groupe de Chasse III/3 apprend que les P-47D-28 qui lui étaient destinés seront livrés au Groupe I/4 qu'ils doivent rejoindre en Corse. Il ne reste plus à l'unité en fait de P-47, que quatre appareils poussifs (P-47D-22) à peine bons pour l'entraînement. Le lundi 28, l'Aspirant Elmlinger est lâché sur P-47, son vol est suivi d'une reprise en main du Sergent-chef Maulandi et d'un vol d'entraînement du Sergent Portes. Le soir, le Groupe de Chasse III/3 Ardennes protège *Archiedry* qui ramène le gouvernement provisoire en France, hélas la première patrouille est prise dans une épaisse brume et la seconde patrouille, quant à elle, est annulée. Le lendemain arrivé de l'Adjudant Vié, affecté à la 1<sup>re</sup> Escadrille depuis début juin et qui sera lâché sur P-39 le 30. Le 31 août 1944, deux patrouilles de deux P-39 Airacobra effectuent la protection du convoi *Tambourine*. Malgré ces aléas l'Ardennes aura assuré 555 sorties durant le mois d'août 1944.

Accident mortel le 1<sup>er</sup> septembre 1944 à la Réghaïa, le Sergent Portes de la 2<sup>e</sup> Escadrille à bord du P-39 n° 42-9383, peu après le départ pour un vol d'essai, percute un talus à la suite d'une panne moteur au décollage.

Le lendemain les P-47 de la dotation normale annoncés ne sont toujours pas arrivés. Le groupe ne commence pas moins à se préparer au grand départ. Malgré la perspective de voler encore quelque temps sur des P-39 usagés, les pilotes ne cachent pas leur joie. C'est le Groupe de Chasse II/6 qui exécutera les missions allouées jusque-là au III/3. Le 7 septembre, départ de l'échelon roulant acheminé par la route et qui arrive le lendemain à Oran-la-Sénia alors que l'élément transporté sur voie ferrée arrive le 10.



Détail du cône de l'hélice avec la bouche du canon de 37 mm sur l'Airacobra «A» de l'Ardennes. (Photo C. Trescases)

Suite à une note du 9 septembre 1944 de l'état-major du 3<sup>e</sup> Bureau, dès que le Groupe de Chasse III/3 Ardennes sera équipé en P-47 il pourrait être affecté au Tactical Command à la 4<sup>e</sup> Escadre de Chasse. Le Caporal-chef Volant en provenance du C.I.C intègre la 1<sup>re</sup> Escadrille. Les pilotes de l'Ardennes revolent sur Airacobra équipés de moteurs neufs tous rodés et sur les vieux P-47 revenus de la 4<sup>e</sup> Escadre de Chasse utilisés pour l'entraînement. Certaines cellules ont des réactions un peu bizarres, mais les moteurs tournent bien. Le 10 septembre au soir, le groupe accueille le Sergent-chef Jean-Baptiste Claveau comme nouveau pilote qui est affecté à la 2<sup>e</sup> Escadrille. De bon matin le lendemain, une partie des mécaniciens de l'Ardennes partent pour l'A.I.A de Maison-Blanche afin de procéder au montage des P-47D-28. La mécanique voit l'arrivée de l'Adjudant-Chef Genèze qui a, par le passé, travaillé sur les deux Simoun affectés au groupe à l'automne 43 à Rayak. En fin d'après-midi, le Sergent-chef Claveau prend en main le P-47, plein d'enthousiasme, il passe un tonneau sur la piste à une altitude à laquelle le personnel au sol peut aisément voir le travail. Ce ne fut pas vraiment apprécié, le Sergent-chef Claveau restera au sol pendant 15 jours. Le 12 septembre 1944, arrivée du Sous-lieutenant Pailloncy à la 2<sup>e</sup> Escadrille, il sera lâché le lendemain sur P-47. Pendant ce temps, les vols d'entraînement sur P-39 et sur les P-47 usagés se poursuivent à la Réghaïa. Le 13, le Capitaine Brian accompagné de l'Adjudant Vié livrent à la base de Meknès, pour le G.C II/9 Auvergne qui se reforme, deux premiers Airacobra. Le lendemain, le Sergent De Blignères emmène à Meknès un autre P-39 du groupe au profit du G.C. II/9 Auvergne. Le 16, les deux premiers Republic P-47 neufs arrivent de Maison-Blanche sous un temps radieux entre les mains du Lieutenant Vanderpol et du Sergent-chef Massart et on procède au rodage des moteurs dès le lendemain. Quant aux autres P-47, ils seront livrés les jours suivants, à cadence lente et les vols d'entraînement et de rodage se succéderont sur ces appareils. Au cours de la journée du 16, l'échelon roulant et ferré embarque à Oran-la-Sénia pour gagner la France. Les deux échelons arrivent à Marseille le 20 septembre avant d'être regroupés à Salon de Provence le 24. Le 25 septembre, sept pilotes de renfort arrivent au groupe, venant des centres d'entraînement d'Amérique. Trois vont à la 1<sup>re</sup> Escadrille (Slt Rombi, Asp Derreumaux et le Sgt Dussel) et les quatre autres (Slt Sarrabayrouse, Asp Kerlovéou, Sgc Neys et Sgt L'Épée) à la deuxième. Le 27, le Capitaine Boudier annonce qu'il doit quitter le groupe à la suite d'une visite médicale qui l'a jugé trop fatigué pour continuer le combat. Il laisse donc le commandement de la 2<sup>e</sup> Escadrille au Lieutenant Moret à qui avait été confié jusqu'alors le commandement en second de la 1<sup>re</sup> Escadrille. Les lâchés sur P-47 des nouveaux arrivés sont effectués et le Sergent-chef Roger Neys éclate un pneu à l'atterrissage. Le 28, l'entraînement et les vols de rodage du III/3 Ardennes sont terminés, l'échelon volant fait ses préparatifs en vue du départ fixé pour le lendemain à 8h00. Mais le lendemain, les 13 appareils de l'Ardennes sont contraints de rebrousser chemin sur la Réghaïa du fait d'une météo désastreuse, après 1h30 de vol. Le 30 septembre à 11h00, départ du groupe pour Bône pour faire les pleins puis direction Salon de Provence d'une traite, les pilotes ont du mauvais temps jusqu'aux côtes de Sardaigne, puis temps radieux jusqu'à Salon de Provence où ils se posent à 17h00.

Au cours de la première semaine du mois d'octobre 1944, le Groupe de Chasse Ardennes, aménage ses installations, alors que les mécaniciens s'occupent de réviser les Thunderbolt malgré le matériel resté en grande partie à quai. Les pilotes s'improvisent peintres et passent des heures le pinceau à la main, penchés sur des croix de Lorraine et des sangliers. Le Groupe de Chasse III/3 Ardennes se reconstitue lentement et la pluie qui tombe sans arrêt pendant plusieurs jours rend la piste inutilisable. Le 8 octobre, le Capitaine Vinçotte avec six pilotes ramène de Casablanca via la Réghaïa et Cagliari cinq Thunderbolt du groupe qui atterrissent sur le terrain de Marignane, alors que deux appareils se sont déroutés pour cause de panne, l'un à Cagliari et l'autre à Alghero.



*Le sous-lieutenant Roger Pailloncy de la 2<sup>e</sup> Escadrille sera le dernier pilote perdu par le Groupe de Chasse III/3 Ardennes au cours de la guerre, le 2 mai 1945. Lors d'une mission météo, il percute le sol près de Saint-Margen à cause du brouillard. (Photo JMO Ardennes)*



*Le Capitaine Henri Vanderpol de la 2<sup>e</sup> Escadrille, après avoir participé à la création du Groupe, y restera jusqu'au 25 octobre 1945. (Photo M. L'Épée)*



*Arrivé le 25 septembre 1944, le Sous-lieutenant Sarrabayrouse est affecté au sein de la 2<sup>e</sup> Escadrille. (Photo M. L'Épée)*



*Le Thunderbolt 72 sur le terrain de Dôle-Tavaux, arborant le premier modèle de sanglier. (Photo C. Trescases)*



*Les Sergent-chef Pauly et Hans posent à l'automne 1944 devant le 44-20015 qui leur est attribué au sein de la «Bleue» et qu'ils partagent aussi avec le Sergent Dussel. (Photo C. Trescases)*

Le 11 octobre 1944, le Sergent De Blignères ramène à Salon-de-Provence le dernier appareil du groupe depuis l'A.I.A de Casablanca. Le 14 octobre, le Capitaine Vinçotte décide de déplacer les appareils se trouvant sur le terrain de Marignane vers la piste d'Istres-Le Vallon à cause du temps qui rend la piste de Salon trop molle. Le 16, le terrain de Salon-de-Provence continuant à être impraticable, le groupe gagne celui du Vallon. Il y apprend qu'il doit se tenir prêt à faire mouvement dans les 24 heures qui suivront l'arrivée de l'ordre de départ pour la zone des opérations. Mercredi 18 octobre, l'après-midi est consacrée à une nouvelle opération de peinture, sur les avions cette fois avec pinceaux, pots et pochoirs, ainsi que le lendemain. Le 21 octobre 1944, le groupe est prêt à partir, entre-temps les vols d'entraînement sur P-47 ont recommencé. Deux jours plus tard, départ de l'échelon précurseur pour Lyon-Bron. Le 24, arrivé au sein de la 2<sup>e</sup> Escadrille du Caporal-chef Véricel breveté en mai 1940 et réentraîné à Kasba-Tadla, il se présente au Lieutenant De Brémond d'Ars. Au cours de la journée, départ de l'échelon roulant qui arrive à Lyon-Bron le lendemain à midi. Le jeudi 26 octobre, le reste des appareils du Groupe de Chasse Ardennes se déplace à Lyon-Bron dans l'après-midi par flight isolé sous la direction du Capitaine Vinçotte. Ils arrivent sur un terrain complètement détruit par les combats avec une piste très boueuse et le Sergent De Blignères emboutit au départ du Vallon la guérite de la garde avec le 44-19691 qui a son hélice endommagée. Le 30 octobre 1944, départ pour Ambérieu du III/3 avec ses 24 Republic P-47. Les Thunderbolt se posent dans l'après-midi sur la longue mais étroite piste en grilles PSP qui ne possède pas de dégagement. Le groupe de Chasse est cantonné à Ambronay et les pilotes logent dans le village de Saint-Jean-le-Vieux. Les opérations du groupe, la salle pilote et la popote de l'Ardennes sont groupés dans le petit château de Hauterive entouré d'un parc des plus agréables. Le lendemain, le Groupe de Chasse III/3 Ardennes effectue sa première mission au-dessus de la France (Cne Vinçotte, Lt Perez, Cne Brian



*Le Capitaine Brian s'entretient avec le Cne Vinçotte sous le regard du Lt Moret, commandant en second de la «Bleue».*  
(Photo DR Coll. S. Guillemin)

et Asp Fareu) en liaison avec quatre P-47 du G.C II/5, par un temps assez mauvais. Objectif touché, voie ferrée détruite à Gérardmer dans les Vosges. La réaction anti-aérienne fut très vive sur Münster, ils s'occupent aussi de couper la voie ferrée entre Sélestat et Colmar qui était leur objectif secondaire. Puis chaque jour malgré un hiver des plus rigoureux dans le froid et la neige le dur labeur des mécaniciens, des radios, des armuriers permettent aux pilotes de l'Ardennes d'effectuer les missions d'attaque au sol. Le Groupe de Chasse III/3 Ardennes est désormais affecté à la 4<sup>e</sup> Escadre de Chasse.

*Équipe des armuriers du Groupe de Chasse III/3 Ardennes dirigée par l'adjudant Paul Grandclerc.* (Photo P. Grandclerc)





Le 1<sup>er</sup> novembre 1944, la patrouille du Lieutenant Moret (Lt Vanderpol, Slt Elmlinger et le Sgc Neys), qui protège une expédition de bombardiers sur le pont de Vieux-Brisach, fait la connaissance de la flak, intense et précise sur l'objectif et sur l'itinéraire de retour en Alsace occupée. Le mauvais temps les oblige à se dérouter sur Dijon. Le lendemain, le mauvais temps persiste, ce qui ralentit fortement les opérations de l'Ardennes. Le 3, le flight commandé par le Capitaine Trémolet accompagné par le Sous-lieutenant Pailloncy, le Sergent-chef Massart et le Sergent Claveau décolle pour bombarder un pont à Gérardmer, mais la météo médiocre les oblige à lâcher leurs bombes dans la nature au nord-ouest de Thann. Huit Thunderbolt couverts par quatre autres effectuent le bombardement d'un pont

sur le Rhin devant la ville de Mulheim le 4 novembre, mais l'objectif est complètement bouché par le mauvais temps et les pilotes larguent leurs bombes à l'est du Rhin en territoire allemand. Au cours de cette journée, l'escadre a la visite du Général De Gaulle. Les jours suivants le mauvais temps s'installe dans la plaine d'Alsace. À l'occasion de l'armistice de 1918, l'Ardennes participe au défilé organisé dans la commune d'Ambronay. Le 14 novembre, l'Adjudant Vié et le Sergent-chef Denaix sont nommés Sous-lieutenants. Le lendemain c'est au tour de l'Adjudant-Chef Poincenot de la 2<sup>e</sup> Escadrille d'être nommé Sous-lieutenant. Jusqu'au 16, un temps affreux interdit de nombreuses missions, les premières chutes de neige importantes se produisent le 10.



*Le 92, Thunderbolt 44-19692 de la 1<sup>re</sup> Escadrille ; cet appareil n'aura pas une carrière longue dans l'Armée de l'Air, il sera réformé en septembre 1949 après seulement 79,20 heures de vol. (Photo C. Trescases)*

Le 17 novembre 1944, l'Ardennes effectue plusieurs missions, bombardement de la voie ferrée à l'Est d'Altkirch, mitraillage de camions dans la région de Cernay et accompagnement de Maraudeurs français. La 1<sup>re</sup> Escadrille voit l'arrivée ce même jour de l'Aspirant Rolland venant du C.I.C de Meknès. Le lendemain, deux patrouilles doubles bombardent un fortin dans la région de Montbéliard puis effectuent un straffing sur la route reliant Belfort à Delle. Au cours de cette attaque, deux bombes vont au but sur le fortin et cinq véhicules sont en flammes (trois légers et deux camions). Lors du straffing, un des Thunderbolt a un demi-plan fixe arraché du fait de la DCA légère et moyenne assez dense. Le 19, bombardement de la gare de Dannemarie où cinq bombes coupent la voie ferrée. Au retour du vol les pilotes effectuent une reconnaissance armée sur le canal du Rhône au Rhin. Quant au Capitaine Trémolet il a conduit, au milieu d'une réaction anti-aérienne ennemie particulièrement violente, l'attaque de voitures blindées dont plusieurs sont endommagées et d'une colonne de camions dont tous sont laissés en flammes. Le lendemain, reconnaissance armée sur les secteurs de Cernay, Colmar, Fribourg et Mulhouse, le bilan de la journée est de trois trains détruits, 11 voitures en flammes et de quatre voitures hippomobiles détruites. Le 21 et jusqu'au 24, nouvelle période d'inaction pour le III/3 imposée

par le mauvais temps. Le 25 novembre 1944 l'Ardennes, lors d'une reconnaissance armée, effectue un straffing dans les secteurs Bâle, Fribourg et du Rhin, trois wagons en feu, six camions en feu, un véhicule léger en feu et deux camions touchés. Le lendemain, le III/3 accompagne des bombardiers pour l'attaque des batteries de DCA lourde de Neuenburg. Le 27 novembre 1944, de nouveau le mauvais temps, aggravé par le brouillard, va s'installer dans la région interdisant toute activité aérienne jusqu'à la fin du mois. Pendant les sept journées volables du mois de novembre 1944 où les missions de guerre ont été possibles, le Groupe de Chasse III/3 Ardennes a exécuté 116 sorties représentant 246, 10 heures de vol.

Le 2 décembre 1944, Le Capitaine Gruyelle accompagné par les Sous-lieutenants Denaix et Fareu et d'autres pilotes, participe au bombardement avec succès de la gare d'Istein, en Allemagne et au mitraillage d'un convoi de véhicules sur la route de Kembs à Blodelsheim, en dépit d'une violente réaction de la DCA. L'appareil du Lieutenant Fareu est légèrement atteint par la DCA lors du passage retour au-dessus du Rhin après l'attaque du pont de Brisach. Huit Thunderbolt participent à la deuxième mission du jour lors d'une reconnaissance armée sur la route de Neuenburg à Brisach. Malheureusement le groupe