



## PRÉAMBULE

*Les héros qui survivent ont l'opportunité de se faire mieux connaître, d'écrire des livres, d'incarner ces « revenus de l'enfer » qui, par leurs mots et leur présence enveloppée d'une aura exceptionnelle, nous interpellent en se figeant dans nos esprits.*

*Les autres, ceux qui ont eu moins de chance, se perdent dans les limbes de l'histoire, combien même leur épopée fût tout autant voire davantage prégnante et douloureuse.*

*Sans ce devoir de mémoire qui nous oblige et grâce auquel, sous la plume d'autres témoins, les oubliés ne le sont plus tout à fait, il y aurait comme une forme d'injustice par omission.*

*Le personnage dont il est question aujourd'hui m'a littéralement bouleversé et je suis fier d'apporter très humblement une pierre à son « mausolée ».*

*Il se rapporte directement au montage du **Spitfire Mk.XII que vous trouverez à la fin de cet article.***

*En vous remerciant par avance pour votre bienveillante et patiente lecture.*

Jean Pierre Edmond MARIDOR est né le 24 novembre 1920 à 22h30 à GRAVILLE 67 du boulevard Sadi-Carnot. Le quartier de Graville ou Graville-Sainte-Honorine se trouve à l'est de la ville du Havre en Seine-Maritime.



Son père possède à ce moment-là une épicerie, mais il exercera plus tard le métier de chauffeur routier pour le compte de Monsieur Yves DUBOSC, qui a une entreprise



de produits teinturiers et qui est aussi administrateur de l'aéro-club du Havre.

Tout enfant, sa première rencontre avec l'aviation, au cours d'un meeting, est pour lui un véritable coup de foudre. A 12 ans, il reçoit le baptême de l'air et, dès cet instant, sa courte existence sera consacrée aux choses de l'aviation.

Après l'obtention de son certificat d'études, l'élève studieux qu'il est (il était jusqu'alors toujours 1er ou 2ème de la classe) est naturellement orienté vers l'enseignement, mais entré à l'Ecole Supérieure du Havre, il accumule des notes désastreuses et durant des mois, il poursuit ses études sans grande conviction.

Son esprit est ailleurs, dans son monde à lui, celui des avions.

En désespoir de cause, son père l'autorise à s'inscrire à l'Aéro-Club du HAVRE et il prend possession de sa carte de membre n° 1008 qu'il garde précieusement sur lui.



Un autre baptême de l'air ne fait que confirmer la route qu'il s'est tracée et il ne s'en écartera plus. L'année scolaire terminée, son père apprend que Jean doit refaire une année d'études.

L'explication qui s'en suit entre le père et le fils se traduit par la conclusion que le désir de Jean est d'aller travailler. Il est alors employé chez Monsieur GASTE, ami de Monsieur MARIDOR, comme garçon coiffeur, non loin de l'aérodrome au terrain de Bléville inauguré dans les années 1928.

Il peut partager son emploi avec sa passion ; lorsqu'il entend passer un avion, il sort en courant du salon de coiffure, laissant le client avec le savon à barbe sur le visage et commente à qui veut l'entendre le type et les caractéristiques de l'appareil.

Le dernier client rasé ou coiffé, il saute sur sa bicyclette pour aller au terrain.



Là-bas, entre les avions, un chiffon à la main, il nettoie le pare-brise des avions ou se trouve dans le sillage de Camille surnommé "Camomille", le mécanicien.

Bientôt, tout ce petit monde adopte le jeune garçon haut comme trois pommes qui ne cherche qu'à rendre service.



Pour le remercier de son dévouement, les pilotes l'emmènent quelquefois dans leur avion.

Il se sent particulièrement à l'aise là-haut.

Très vite, le chef pilote, Paul GRIEU, qui est l'un des animateurs les plus réputés de l'aéro-club du Havre, remarque l'assiduité, la serviabilité et les qualités de Jean et s'intéresse à lui.



L'argent de poche du jeune homme lui sert à payer des heures de vols.

Sa soeur également lui paie quelques minutes de vols avec ses maigres économies, de même que son père et sa grand-mère.

Tout son être est tendu vers l'aviation et pénétré d'un ardent désir de voler. Bien qu'il s'applique à son travail, il ne s'exprime pourtant entièrement que sur le terrain d'aviation.

Un membre de l'Aéro-Club, Monsieur Yves DUBOSC, qui possède un avion de tourisme "CAUDRON AIGLON", décide de lui donner sa chance et l'emmène avec lui.

Très vite, Jean est à l'aise derrière les commandes de cet avion.



Les douze heures d'entraînement qu'il effectue ne peuvent malheureusement pas être homologuées pour la première partie du brevet car Monsieur DUBOSC n'est pas moniteur !

A l'issue de quinze autres heures contrôlées, Paul GRIEU prend alors Jean sur le "POTEZ 36" et décide de le lâcher immédiatement. A présent, seul maître de sa machine, il peut savourer les joies du vol en solitaire.

En décembre 1936, il remporte avec brio les épreuves du premier degré du brevet de pilote devenant ainsi le plus jeune pilote de France. Le résultat obtenu est tout à l'honneur de l'Aéro-Club et de son moniteur Paul GRIEU dont l'éloge n'est plus à faire.

LE PETIT HAVRE" le consacre avec cet article le matin du 7 février :



*« Le Havre peut être fier à son tour de posséder maintenant un des plus jeunes pilotes de tourisme de France, puisqu'un des jeunes élèves de l'Aéro-Club du Havre, Jean Maridor, qui vient tout juste d'avoir 16 ans, a passé ces jours-ci, avec succès, les épreuves pour l'obtention du brevet de tourisme premier degré. »*



Une seule ombre pour lui au tableau, il faut avoir dix-sept ans révolus pour que les services de l'Aéro Club de France vous délivrent le fameux petit bout de carton et les règlements sont formels !

Il sollicite une dispense, mais malgré la bonne volonté de tous, il est impossible à quiconque d'obtenir plus de six mois de dispense et il lui faut donc attendre ce délai pour pouvoir s'élancer sur la campagne et parfaire, à ce moment-là, son éducation de navigateur.

Ce succès ne fait qu'aviser sa passion pour le vol et il se destine à présent au métier de pilote d'essai.

Paul GRIEU lui conseille la section de l'aviation populaire du HAVRE qui vient d'être fondée. Au début, Jean est hostile à l'aviation populaire parce qu'il estime qu'elle est trop politisée, mais finalement, il décide tout de même de s'y inscrire.

Le brevet du premier degré lui est enfin remis par dérogation spéciale le 23 juin 1937.



Jean MARIDOR qui a atteint 32 heures de pilotage, ne cesse d'accroître le nombre de ses heures de vols sur "POTÉZ" ou "CAUDRON" ; il s'entraîne à la navigation.

C'est l'époque pendant laquelle il se met à administrer des baptêmes de l'air ; il emmène son père, sa soeur, sa grand-mère, ses cousins et bon nombre de personnes confiées par Paul GRIEU.

A l'occasion de l'arrivée de l'escadre américaine au HAVRE en 1938, Jean obtient de Paul GRIEU l'autorisation de retirer la portière du "POTÉZ 36" afin de pouvoir prendre des photos de la rade et de la ville.





Il emmène son copain Marceau mais les deux complices s'aperçoivent qu'un hauban gêne la visibilité. Loin de se décourager, Marceau attache une courroie à sa ceinture et donne l'autre extrémité à Jean puis sort de la carlingue en s'agrippant au hauban pendant que son compère pilote son avion d'une seule main.

Suite à ces péripéties, Monsieur MARIDOR demande à Paul GRIEU de ne plus permettre aux deux "fous" de se livrer à des aventures aussi périlleuses. Mais le jeune MARIDOR ne cessera plus désormais de se livrer à des figures acrobatiques qu'il affectionne particulièrement.

Cette année-là, Charles LINDBERGH, qui avait réussi en 1927 la traversée sans escale de l'Atlantique Nord de NEW-YORK au BOURGET à bord de son "SPIRIT OF SAINT LOUIS", se pose en visite au HAVRE. Jean a la très grande fierté de lui être présenté.



Le 6 septembre 1938, par un temps épouvantable mais fort de ses 75 heures de vols, il effectue le circuit DIEPPE-ABBEVILLE-BERCK-LE HAVRE sur un avion "SALMSON Cri-Cri".



Au retour, épuisé et malade par l'effort fourni et transi de froid, il obtient son brevet de pilotage du second degré avec les félicitations de Paul GRIEU très fier de son élève.

Mais un événement dramatique va changer le cours de cette belle histoire dans laquelle le jeune homme évoluait jusqu'à présent.



Le 15 février 1939, alors que Paul GRIEU rentre du Bourget et de Buc à bord de son "FARMAN 402", une épaisse brume recouvre toute la région du Havre. On allume des feux pour aider le chef pilote à repérer la piste. Au bout d'une heure, à court d'essence, en tentant un atterrissage désespéré, l'avion fauche deux arbres et on retire des débris Paul GRIEU qui n'a plus que dix minutes à vivre.

Pendant la longue veillée funèbre qui s'en suit, Jean se tient devant le cercueil, au garde à vous. Pour la première fois, il sait maintenant que l'aviation n'est pas le



sport qu'il a tant aimé, mais qu'il lui faudra compter sur les risques, les innombrables difficultés à vaincre et les multiples épreuves à surmonter.

Cette tragique expérience vient de façonner le caractère du jeune pilote pour qui le combat vient de débuter.



Il s'inscrit alors au concours d'entrée à l'Ecole de l'Air à ISTRES pour la session 1939.

Avec méthode et persévérance, il prépare les différentes épreuves.

Il suit des cours par correspondance à l'école Universelle, travaille très tard la nuit et pratique tous les exercices sportifs prévus au programme. Il court ainsi tous les jours plusieurs kilomètres, pratique la gymnastique dans le grenier et fait d'étonnants débuts en natation.

Il se partage ainsi, jour après jour, entre son travail, l'aérodrome, les études et le sport, avec toujours une chanson sur les lèvres. Il s'achète un harmonica qui le suivra jusqu'en Angleterre.



En mai 1939, il est reçu brillamment au concours d'entrée à l'Ecole de l'Air à ISTRES, mais il continue à fréquenter assidûment l'aérodrome de BLEVILLE, accomplissant le 13 août sa centième heure de vol.

Le 27 août 1939, il vole quarante minutes sur "CAUDRON 275", du HAVRE à ROUEN : c'est le dernier épisode aéronautique de sa vie du temps de paix.



Le 30 août 1939, à 19 ans, il s'engage pour cinq ans dans l'Armée de l'Air.



Le 2 septembre, Jean MARIDOR rejoint la base de TOURS alors que la mobilisation générale est décrétée.

Il découvre avec ses camarades des conditions de vie difficiles et ce n'est pas une chambre confortable qui les attend mais une grange et des paillasses entourées des



animaux de la ferme.

Mi-septembre, ils rejoignent l'Ecole Civile de Pilotage d'ANGERS (anciennement Compagnie Française d'Aviation) installée à AVRILLE.



L'existence qu'il mène durant la drôle de guerre ne le déçoit pas : il peut se donner entièrement à son amour pour l'aviation, il vole, trop peu encore à son gré ; il monte et démonte des moteurs et des avions ; il est dans son élément.

Il correspond avec sa famille et avec Jacqueline, la secrétaire de l'Aéro-Club mais également avec son vieux copain Marceau à qui il raconte, en lui demandant de ne pas les répéter à sa famille, ses péripéties aux commandes du Morane 230.



*"Hier j'ai encore failli me casser la gueule, fin comme du sel. J'ai volé sur MORANE 230. Le zinc n'était pas assez chaud, j'ai décollé avec 450 tours de moins... Une paille !... En bout de terrain, il y a un talus de chemin de fer. Les copains m'ont vu sauter de justesse, en faisant des paf paf..."*

Le 16 février 1940, à la suite des examens de fin de peloton, il est classé numéro 1 de sa promotion appelée "PROMOTION Z".



Sont également arrivés en première position Raphaël LOMBAERT et le célèbre Roland de La POYPE, Compagnon de la Libération, qui s'est distingué en Russie dans l'escadrille française "Normandie-Niemen" en totalisant 16 victoires.

Staline lui a décerné l'Ordre de Lénine avec Etoile d'Argent et l'a élevé au titre de "Héros de l'Union Soviétique".



Après la guerre, Roland de La POYPE fondera le parc d'attraction « Marineland » d'Antibes et sera Maire de Champigné (Maine et Loire).

En tant qu'industriel, il mettra au point des emballages plastiques alimentaires (Société d'Etudes et d'Applications du Plastique) et ira beaucoup plus loin avec la création de la non moins célèbre "Méhari" Citroën.



A l'issue de son classement, Jean Maridor est affecté avec le grade de caporal à l'aviation de chasse à ETAMPES. Il écrit à son ami Marceau ces quelques lignes :

*"J'ai une mauvaise nouvelle à t'annoncer :*

*1. Je suis accepté dans la chasse avec le numéro UN.*

*2. Je suis le major de ma promotion.*

*Juge de ma tristesse devant pareilles choses !*

*Je doute de moi, je me sens incapable de bousiller un Boche... J'ai la frousse de me faire descendre...*

*Mais assez de blagues ! Mon vieux... La vie est merveilleuse !"*

Ses moniteurs l'avaient surnommé : *"Celui qui ne veut pas arrêter les vrilles"*

Sa passion avérée du pilotage, s'il maîtrise toutes les figures de la voltige aérienne, il continue cependant de se perfectionner et un jour, Jean décolle avec son "MORANE 191".

Or, lorsque l'avion repasse au-dessus de ses camarades restés au sol, il n'y a plus personne à bord !



L'explication est simple car Jean vient de passer de la place arrière à la place avant en se faufilant entre les haubans de l'appareil, et comme il n'est pas très grand, personne n'a pu le voir.

Après quoi, le 16 mars, il rejoint l'Ecole d'ETAMPES où, à son amère déception, les vols sont interdits durant une longue période. Le 21 mars, il part en permission pour dix jours au Havre.

Durant son séjour, son père lui demande ce qu'il compte faire si la France devait perdre la guerre.

Il répond : *"Je n'accepterais jamais de vivre sous la botte des nazis ..."*.

Le 31, le moment est venu pour lui de se séparer de sa famille qui l'accompagne au train qui doit le mener à Paris. Ce sera la dernière fois qu'ils auront l'occasion de se voir ...





Arrivé à Etampes, de longues séances de cours pour la préparation au peloton de sergent l'empêchent de voler.

Il écrit à ses parents le 21 :

*« Ça m'énerve à un tel point que je loupe tous mes tirs, en ce moment. Je m'en fous de leur grade de sergent et de tout ce qu'ils peuvent nous donner... Mais qu'ils nous fassent voler ! »*

Finalement, les vols recommencent le 22 avril, mais l'armée allemande se rapproche et le 18 mai, l'Ecole part pour LA ROCHELLE. Les bombardements atteignent même LE HAVRE et Jean s'inquiète pour sa famille.

*"Les Boches commencent à sortir de vieux zincs. Il suffit de tenir deux mois et ils seront foutus."*

Les mauvaises nouvelles qui affluent sont dénaturées par les mensonges de la propagande qui laisse subsister des espoirs insensés !

Le 13 juin, à la Rochelle, en qualité de major de sa promotion, il se voit affecter un "DEWOITINE D 500", qu'il étrenne aussitôt ; cet événement ranime toute sa foi en une possible victoire.



Il écrit une lettre à ses parents sans savoir qu'aucune illusion ne lui est à présent plus permise :

*"J'ai vu des pilotes qui reviennent du front et qui y retournent. Ils m'ont dit que pour un zinc descendu chez nous, il y en a cinq chez les Boches. D'autre part, il paraît qu'il n'y a rien derrière leurs premières lignes. Toutes leurs troupes sont en avant. C'est pour cela qu'il faut espérer et tenir. Nous les aurons."*

Mais il est trop tard !

De repli en repli, suivant la débâcle de nos armées, l'école se transporte alors à SAUBRIGUES dans les LANDES.

Pour se venger de sa honte, le suprême recours du caporal MARIDOR sera à présent le combat :



*"Mes chers tous,*

*C'est avec une infinie tristesse que je vous écris aujourd'hui. Je ne sais pas ce que nous allons devenir, mais j'ai grand espoir que tout n'est pas fini.*

*Il faut avoir beaucoup de courage pour regarder la situation en face.*

*Je vous quitte en vous embrassant bien fort.*

*Jean.*

P.S. : *"J'espère continuer la lutte là où nous le pourrons."*

Cinq camarades (Gérard Léon, Roland Leblond, Maurice Traisnel, Claude Béasse et René Le Bian) forment avec Jean Maridor ce qu'eux-mêmes appellent "la patrouille ».



Le 24 juin au matin, ils quittent l'école à pied, rencontrent un détachement de soldats polonais qui se dirige vers SAINT-JEAN-DE-LUZ où il doit s'embarquer pour l'Angleterre ; les six compagnons décident de faire comme eux, se procurent une voiture américaine laissée à l'abandon, gagnent le port où, dans un premier temps, l'embarquement leur est refusé.

Leurs camarades polonais leur donnent des insignes portant l'aigle impérial qu'ils accrochent sur leur veste et un béret kaki qu'ils coiffent sur leur tête.

Ils choisissent ensuite un nom à consonance slave et peuvent enfin, grâce à ce subterfuge, embarquer à bord de l'"ARANDORA STAR" qui quitte peu après, la terre de France.



Les amarres sont larguées et le bateau quitte le quai. Des six camarades qui regardent la terre de France s'éloigner en ce 24 juin 1940, seuls Traisnel et Leblond reviendront.

Dans le port de LIVERPOOL et après avoir remis leurs casquettes et leurs insignes qu'ils avaient enlevés avant d'embarquer, on les conduit dans un camp près de LIVERPOOL où ils retrouvent des milliers de leurs compatriotes évadés de France ou



rescapés de DUNKERQUE.

Quelques jours après, ils découvrent l'existence du général de Gaulle en entendant son Appel diffusé dans les haut-parleurs du camp.

Engagé dans les Forces aériennes françaises libres (FAFL) avec le grade de caporal-chef, Jean MARIDOR, avec "la patrouille", rejoint à la fin de septembre 1940 l'école élémentaire d'entraînement aérien d'ODIHAM, au sud de READING.



Promu sergent en octobre 1940, il est ensuite affecté à l'école d'entraînement de TERN HILL, près de SCHREWSBURY, où il arrive le 2 avril 1941.

Quelques jours plus tard, le 9 avril, sentant qu'il va être engagé prochainement dans une lutte sans merci, il fait le sacrifice de sa vie et adresse à ses parents une lettre qui contient ses adieux suprêmes qui sera ouverte le 3 août 1944, jour de sa mort :

*"Mes biens chers parents,  
J'espère que vous n'aurez jamais à recevoir cette lettre, mais, si cela était, dites-vous que votre fils est mort heureux, ayant fait son devoir.  
Depuis que je suis en Angleterre, je ne cesse de penser à vous, mes chers parents, et j'apprécie combien vous avez été bon pour moi.  
Je suis un de ceux qui sont morts pour la liberté et, croyez-moi, je meurs heureux, car j'aurai au moins servi à quelque chose dans ma vie.  
Aussi, mes chers parents, ne soyez pas malheureux.  
Je vous embrasse tous bien fort ainsi que ma petite soeur Thérèse, grand-mère Saysset, et toute la famille.  
Votre fils,  
Jean"*

Le 15 mai, le sergent MARIDOR vole pour la première fois sur un "HURRICANE".



Il lui fallait à présent dominer l'énorme puissance de cet avion.

Le commandant MOUCHOTTE notait dans ses carnets : "C'est l'enfer que l'on déclenche en appuyant sur un bouton".



Le 14 juillet, il rejoint l'école de chasse OTU (Operational Training Unit) n° 52 de Debden (transférée le 15 août à Aston Down) où le beau temps lui permet de voler presque sans interruption.

Il y est rompu de toutes les manières aux exigences de la guerre aérienne.



Mais le 23 août 1941 survient le premier drame qu'aura à connaître notre pilote en cette période de guerre. René Le Bian, son camarade d'exil, trouve la mort en percutant une montagne alors qu'il est en stage d'entraînement à la 5 Service Flying School de Ternhill.

Très affecté au point de prendre le risque de faire parvenir par l'intermédiaire de la Croix Rouge un télégramme à sa famille restée au Havre, il cherchera à s'assurer que les parents de René ont bien été informés de la mort de leur fils :

*"Avez-vous communiqué la triste nouvelle aux parents de René ? J'étais vraiment peiné car j'ai perdu là mon meilleur camarade"*

Il est finalement muté, le 26 août 1941, au squadron 615 "County of Surrey", unité de chasse d'élite désignée dans la Royal Air Force sous le nom de "Squadron Winston Churchill", puisque le parrain de ce squadron n'est autre que Winston Churchill.



Il se sent à l'aise dans cette existence rude et saine où il poursuit son existence solitaire.

Muté au 615 Squadron volant sur Hurricane II, il obtient une première victoire aérienne le 14 octobre 1941 : un He.59 abattu en coopération avec un autre pilote près d'Ostende.

L'unité est bientôt stationnée à MANSTON et a déjà en son sein plusieurs pilotes français dont René MOUCHOTTE qui commandera plus tard le squadron 341 ou Groupe de Chasse Alsace.



Le sergent MARIDOR exécute enfin ses premières missions de guerre : des attaques de "bateaux-flak" puissamment armés, cibles redoutables entre toutes. Il participe aussi à un premier combat aérien au-dessus de la Manche.

Le 22 septembre 1941, il écrit à BEASSE et LEBLOND qui sont encore en école :

*"Je vous avoue c'est plutôt casse gueule car ces salauds ont une de ces D.C.A. ; lorsque tu attaques, tu as l'impression de piquer dans un enfer dont tu ne sortiras pas vivant. En plus de cela, ces salauds de Messer (Messerschmitt 109) te piquent dessus et te mitraillent. Tu dois les ignorer et lorsque tu as fini avec les ships, tu n'as plus de munitions alors ça barde ! Rentrée en rase flotte et en zig zag avec les Messer au cul. En somme, c'est absolument au poil."*



Bien que tous volent sous d'autres cieux, "la patrouille" n'a maintenant plus qu'une existence virtuelle, mais elle est cependant toujours d'actualité. A cette époque, Béasse, Leblond, Traisnel sont encore à l'école.

Léon vole au Groupe de Chasse n° 1 "Alsace" qui vient d'être constitué au Moyen-Orient à Rayak, dans la Plaine de la Bekaa au Liban (plus tard il sera affecté au Groupe de Chasse n° 3 "Normandie" où il tombera au champ d'honneur).



Il prend part, le 1er octobre 1941, à l'attaque de huit bateaux « flak » au large de DIEPPE ; les huit sont incendiés, dont un par MARIDOR, malgré le déchaînement des projectiles qui accueillent les avions.

Après ses premiers succès, il écrit le 30 octobre une lettre rageuse à son camarade BEASSE :

*"Les pauvres imbéciles élèves pilotes d'Odiham étaient quand même bons à quelque chose. Bande de salauds de nous avoir laissé un an à rien foutre. Si seulement nous étions tous ensemble, ils entendraient parler de nous."*

Les mêmes missions continuent les jours suivants, souvent coûteuses pour le squadron 615.



Le 31 octobre, au cours d'un mitraillage de batterie près de SAINT-OMER, l'avion de MARIDOR est sérieusement endommagé par des projectiles, mais il réussit toutefois à regagner sa base.

En Angleterre, il rencontre de temps à autre sa marraine de guerre, la danseuse Ida Lvovna Rubinstein née à Kharkov le 5 octobre 1885 et morte à Vence en France, le 20 septembre 1960. Danseuse et mécène russe, icône de la « Belle Époque », c'est elle qui a commandité notamment le Boléro de Maurice Ravel dans lequel elle s'est produite en 1928.



De 1939 à 1945, la Seconde Guerre mondiale l'a conduit à s'exiler à Londres où elle a financé un centre médical pour soigner les pilotes.

Bientôt seul pilote français au squadron 615 après la formation du squadron français 340 "Île de France", il en fait part en écrivant à BEASSE le 6 novembre 1941 :

*"Je ne sais pas si je vais aller dans l'escadrille française, car le C.O. ne veut pas me laisser partir. Je suis le seul Français maintenant et il a fait une demande spéciale à l'Air Ministry pour me garder. J'ignore ce que ça va donner, mais je m'en fiche. Le principal, c'est de bagarrer !"*

En décembre 1941, il participe à de nombreuses missions sur la France, donnant libre cours à sa rage de destruction de tout ce qui est allemand, mais évitant soigneusement de mitrailler ou de bombarder sans raison valable des champs, des villes, des villages.

Ses exploits lui valent d'être nommé officier avec le grade de sous-lieutenant le 15 décembre 1941.

Pensant un court moment qu'il allait être affecté au squadron 340 "Île de France" dans lequel René MOUCHOTTE commande un flight, MARIDOR est finalement versé le 12 février 1942 au squadron 91 "Nigeria" à HAWKINGE où il va poursuivre ses missions sur spitfire Mk. V avec une ardeur que rien ne peut affaiblir.



Le 1er mars 1942, au cours de l'attaque d'un bateau dont il fait exploser les



chaudières, son avion touché au train d'atterrissage se pose de justesse et capote ; lui-même est légèrement blessé au visage suite au choc contre le collimateur.

Le 29 mars, près de DUNKERQUE, son avion est gravement touché pendant l'attaque de deux "bateaux-flak" dont l'un est incendié. Grâce à des prodiges d'habileté, il parvient à atteindre l'Angleterre, mais doit évacuer en parachute son Spitfire complètement désarmé.

Ceux qui ont déjà piloté un avion s'imaginent aisément ce que cela représente de maîtriser un appareil sans profondeur et sans direction sur une distance de 80 kms et Jean Maridor reçoit une deuxième citation.

Le 23 mai, il vole seul pour un « Air Test » lorsqu'il aperçoit deux avions à 5 miles des côtes françaises qu'il engage immédiatement.

Mais ces deux avions appartiennent au 402 Squadron Canadien et avant de se rendre compte de sa méprise, ses obus touchent le Spitfire Vb BM 466 piloté par le pilote canadien Flt Lt D.G. Molloy qui est contraint de sauter en parachute.

Son numéro deux attaque Jean Maridor. Un obus perce le pare-brise et blesse au bras gauche le pilote français qui est contraint d'atterrir à Hawkinge.



Les deux hommes se retrouvent dans la même chambre de l'hôpital de Folkestone.

Une explication très orageuse s'en suit, mais lorsque Jacques Andrieux rend visite à Jean, les deux pilotes sont déjà devenus les meilleurs amis du monde.

Cette blessure lui impose cependant plusieurs semaines d'inaction.



Il est nommé lieutenant le 15 septembre 1942.

Le 16 octobre, il livre son premier combat aérien, sans résultat, à deux Fw 190, près de GRAVELINES.

Nouvelle rencontre le 22 sans effet, mais le 26, au cours d'un combat singulier, il endommage un puis le 31 octobre, pendant un combat tournoyant livré par sa patrouille à de nombreux Fw 190, il en abat deux autres.



Le 2 novembre, son équipier Alan Andrews ayant été abattu en combat contre cinq Fw 190, il poursuit seul la lutte et, à court de munitions, n'échappe que de justesse à ses adversaires.

Le 22 novembre 1942, il est décoré de la D.F.C. (Distinguished Flying Cross).

Durant sa brève période au squadron 341 "ALSACE" du 27 janvier au 29 mars 1943, il n'effectue que quelques heures de vols, affectation durant laquelle il s'occupera beaucoup des jeunes pilotes arrivés dans le squadron.

Fait Compagnon de la Libération par le général de Gaulle, la "Croix de la Libération" lui est décernée le 8 mai 1943 (remise le 14 juillet 1943)



A la mi-janvier 1943, le 91 Sqn regagne le terrain de HAWKINGE pour ses missions traditionnelles et en février, plusieurs Spitfire LF Vb sont convertis en appareils de reconnaissance avec le montage d'une caméra de sabord.

Ainsi modifiés, ils permettent aux pilotes de rapporter des informations bien plus complètes sur les objectifs observés. Cette installation a une telle efficacité que les hommes du squadron le surnomment "No 91 Photo Reconnaissance Unit" (escadre de reconnaissance photo 91).

A la mi-mai, le "Nigeria" est la 2ème unité à percevoir le nouveau chasseur sur Spitfire XII qui grâce à sa puissance à basse altitude est à même de combattre efficacement le FW 190, contrairement au Spit Vb alors dépassé dans les missions de chasse.



Quelques jours plus tard, le 25 mai, un fait d'armes particulièrement remarquable accroît considérablement la célébrité de Jean Maridor.

Alors qu'il est en phase d'atterrissage sur son aérodrome, il voit au moins douze FW 190 qui se dirigent vers FOLKESTONE pour bombarder le port. Il remet immédiatement les gaz et se lance à l'attaque de l'ennemi avant d'être rejoint par ses camarades.

Une lutte acharnée s'engage qui coûte à la formation ennemie six appareils





détruits, sans aucune perte pour le squadron.

MARIDOR en inscrit un à son palmarès, exploit qui lui vaudra bientôt l'honneur très rare, pour un pilote français, de commander un groupe du squadron.

Jean Maridor reçoit ses galons de capitaine en juin 1943 puis, le 28 juin, le squadron 91 quitte HAWKINGE et s'installe à WEST HAMPNET, près de PORTMOUTH d'où il exécute de nombreux raids sur la Normandie, survolant non sans un pénible serrement de cœur sa ville natale où réside sa famille.

Le 24 septembre 1943, pendant une mission de protection de bombardiers "B26 MARAUDER" sur BEAUVAIS.



Ceux-ci sont assaillis par une nuée de "F.W. 190" ; les "SPITFIRE" du squadron 91 contre-attaquent : combat tournoyant ; MARIDOR endommage un adversaire et en abat un autre : une nouvelle citation à l'ordre de l'Armée récompense cette double victoire ; une cinquième palme à sa croix de guerre, et l'attribution de la Croix de guerre tchèque, viennent compléter ses décorations.

En novembre, les missions continuent presque chaque jour, depuis TANGMERE, base où le squadron 91 s'est transporté le 4, mais l'effort physique intense soutenu depuis si longtemps et l'extrême tension d'esprit provoquée par de continuelles missions à faible altitude au sein des éclatements de la "flak" ont épuisé MARIDOR.

Le 14 janvier 1944, il doit quitter les opérations et se soumettre quelques semaines à une détente forcée.

Dernier né de la chasse anglaise et apte à affronter le futur FW 190 D, le squadron est le 2ème à être transformé début mars sur Spitfire XIV.



Après un mois loin de l'action, le "NIGERIA" arrive à WEST MALLING avec la ferme intention de reprendre les missions offensives, d'autant plus que l'interdiction de mener le Spitfire XIV au-dessus du territoire ennemi est levée le 28 avril.



Le 19 mars, il revient au squadron 91 qui séjourne à DREM près d'EDINBOURG, en demi repos ; cette unité gagne ensuite le 23 avril, un camp au sud de LONDRES.

C'est l'époque où le REICH, dans l'espoir de forcer l'impossible victoire, s'apprête à utiliser la première des armes redoutables que ses ingénieurs préparent depuis longtemps dans le plus grand secret ; les bombes volantes "FIESELER V1" (Vergeltungswaffe).



Quatre de ces projectiles tombent pour la première fois, le soir du 13 juin, sur le territoire du KENT.

Les jours suivants, ils vont se multiplier semant partout la mort et la destruction en particulier dans l'immense banlieue de LONDRES.

Depuis le début de l'année, le capitaine MARIDOR dont les traits reflètent le surmenage physique et nerveux, vole très peu : on le ménage systématiquement au début de juin 1944 ...

*"Le champion épuisé porte le masque de la mort".*

C'est pourtant à cette époque qu'il prend pour fiancée Jean Lambourn, officier comme lui dans la Royal Air Force.



Le 6 juin 1944, le squadron 91 ne participe que très brièvement au "Jour J" et aux opérations des journées qui suivent le débarquement sur le continent.

Le 18 juin, il reçoit l'ordre de se consacrer à la destruction des bombes "V1" qui apparaissent en grand nombre sur l'Angleterre.

Malgré son épuisement nerveux, MARIDOR veut être de toutes les sorties et après une première attaque en patrouille infructueuse, MARIDOR ne se décourage pas et repart seul.

Quelques instants après, il intercepte un "V1" auquel il s'accroche désespérément, tirant de courtes rafales de ses deux canons et de ses mitrailleuses, jusqu'à ce que l'engin fasse explosion peu après avoir dépassé WEST-MALLING.



Rapidement, un système de défense de l'Angleterre contre les "V1" s'organise, des techniques d'attaque de ces avions sans pilote sont mises au point.

Le capitaine MARIDOR et son émule le lieutenant DE BORDAS rivalisent d'ardeur avec leurs camarades anglais dans la chasse de ces engins de mort. Lui vole sans cesse, les nerfs tendus à l'extrême et rompu de fatigue, survolant les secteurs particulièrement visités par les "robots".

Le 22 juin, il décolle trois fois et à sa dernière sortie, il réussit à détruire coup sur coup une première bombe, puis une deuxième sur laquelle son équipier avait en vain tiré toutes ses munitions.

Quelques jours plus tard, MARIDOR tente d'expérimenter sur un "V1" un procédé qui a réussi à un pilote du squadron 91 le 23 juin. Il s'agit de l'australien Kenneth COLLIER.



Ce procédé consiste à soulever une aile de la bombe avec l'aile correspondante l'avion pour obliger l'engin à se diriger vers le sol, en pleine campagne ou en mer.

Cette tentative échoue, mais MARIDOR n'en réussit pas moins à faire exploser l'engin sous le choc de ses obus. Il faut dire que cette méthode est extrêmement dangereuse et elle est découragée d'autant qu'il est difficile de prévoir sa chute au-dessus du territoire et qu'elle n'empêche pas la bombe d'exploser au sol.

Le 2 août 1944, six bombes volantes, plus une en collaboration avec des Tempest, sont détruites par ses projectiles.

Le lendemain 3 août 1944, il décolle à bord du Spitfire Mk. XIV RM656 DL-F.



A 12h30, arrivé au-dessus des falaises du RYE, le capitaine MARIDOR aperçoit un "V1", le prend en chasse et ouvre le feu.

Touché, l'engin n'explose pas mais s'engage dans une course oblique qui le dirige sur l'école de filles de BENENDEN convertie en un important hôpital reconnaissable aux croix rouges sur fond blanc peintes sur ses toits.



MARIDOR s'approche alors à moins de 50 mètres du V1 et fait feu sans se soucier de sa propre vie.

Il détruit sa onzième bombe volante à coups de canon, mais le souffle de l'explosion arrache l'aile droite du Spitfire XIV qui s'écrase au sol.

Les habitants de BENENDEN découvrent alors avec étonnement qu'un petit français, qui venait de faire plus que son devoir, a sauvé d'une mort certaine des centaines de blessés mais également des enfants.

Ce jour-là, Jean entre dans l'histoire de cette bourgade qui ne l'oubliera plus. Un morceau du V1 est exposé avec sa photo dans la salle Jean Maridor de l'école de Bremenden.



Son acte de bravoure et son sacrifice sont à présent connus dans toute l'Angleterre.

D'abord inhumé aux environs de Londres, le corps de Jean Maridor est ramené en France en décembre 1948 et il repose aujourd'hui au cimetière Sainte-Marie du Havre.

Son glorieux palmarès est éloquent :

- 3 1/2 victoires homologuées (1/2 avec lieutenant de vaisseau Philippe De Scitivaux),
- 2 victoires probables,
- 3 avions endommagés,
- 20 navires détruits ou endommagés,
- 5 1/2 bombes volantes abattues (1/2 partagé avec un Tempest du 3 Squadron, 1/2 avec un Tempest du 486 Squadron et 1/2 avec un Mustang du 316 Squadron),
- de nombreux objectifs détruits au sol (une centaine de véhicules, locomotive, gazomètre, batteries de D.C.A. etc.)



Immédiatement après la guerre, un grand nombre de récits de combats sera publié et même mis en images.

Pratiquement tombé dans l'oubli, il faut attendre le livre « Jean Maridor, chasseur de V1 » de Marcel Jullian, lauréat en 1953 du Grand Prix littéraire de l'Aéronautique.



Celui que le Général Valin surnomma "Le Guynemer de cette guerre" méritait une telle consécration.

L'armée de l'Air ne l'a toutefois pas oublié, quelques rares villes non plus.

Ainsi, Jean Maridor a laissé son nom à :

- la promotion 1954 de l'École militaire de l'air de Salon-de-Provence ;
- un escadron de l'École de chasse « Christian Martell » de Meknès puis de Tours (le 1er escadron d'instruction en vol de 1953 à 1962 puis le 6e escadron de contrôle et de standardisation à partir de 1962), qui vole sur Alpha Jet ;
- la caserne de gendarmerie mobile de Mont-de-Marsan.
- des rues au Havre, à Notre-Dame-de-Gravenchon, à Berlin dans le quartier Reinickendorf et à Paris dans le 15e arrondissement.



- une salle de gymnase et une salle polyvalente à Notre-Dame-de-Gravenchon ;
- une école primaire, un gymnase au Havre ainsi que son aéroclub.

Voici un lien de l'ECPAD (Etablissement de Communication et de Production Audiovisuelle de la Défense) que je vous recommande sur le sujet :

<https://www.youtube.com/watch?v=ZWUpbpLT10E>

En guise de conclusion, je pense que le meilleur témoignage a été apporté par son très grand camarade Jacques ANDRIEUX dit «Jaco» !



Pour rappel, l'article se rapporte directement au montage du Spitfire Mk.XII que vous trouverez à la fin de cet article.

### **Sources (contenu et illustrations) :**

Wikipedia, <https://www.jean-maridor.org>, <https://compagnonshavrais.jimdofree.com>, archives personnelles.



Voici quelques rapports de combat de Jean Maridor :

## **RECIT ÉCRIT DE LA MISSION DU 29 MARS 1942**

*"Il y a quelques jours, j'attaquais, en vue du port de Nieuport, deux bateaux utilisés comme navires de D.C.A. Je grimpai jusqu'à environ 1.000 pieds et plongeai pour en attaquer un au canon et à la mitrailleuse. Je le mis en feu, mais je n'eus pas le temps de constater s'il coulait, car l'autre me toucha juste au moment où je sortais de mon piqué. Il apparaissait gros et confus devant moi, alors je ramenaï le manche en arrière, et à cet instant précis je sentis un choc terrible dans mon avion. Un obus m'avait touché juste derrière le cockpit, coupant les commandes de profondeur et de direction et communiquant le feu à l'appareil.*

*Heureusement, l'élan de la ressource me fit grimper jusqu'à 3.000 pieds. J'avais alors en face de moi 50 miles de traversée jusqu'en Angleterre, avec seulement, pour contrôler l'appareil, la manette des gaz et des ailerons. Je peux vous dire que ça n'était pas très agréable. J'éprouvais sur le moment le sentiment terrible de ma solitude, sans secours aucun. Mes pieds pressaient un palonnier hors d'usage et mes mains un manche qui ne commandait plus que les ailerons. Autour de moi, les obus éclataient en nuages noirs et je ne comprends pas comment je n'ai pas été touché à nouveau. Je larguais mon cockpit, prêt à me parachuter, mais je me rendis compte qu'en ouvrant la manette des gaz lorsque mon SPITFIRE piquait et en la fermant lorsqu'il se cabrait, je pouvais voler.*

*Je retournai vers les côtes anglaises aux ailerons. Trois fois, je crus bien devoir me parachuter en mer ; trois fois je réussis à reprendre le contrôle de mon appareil. Il piquait et cabrait tour à tour, m'entraînant dans un grand toboggan. Il m'a semblé que des heures se passaient avant que je n'atteigne la côte anglaise à la hauteur de Canterbury. Je me rendais compte que je ne pouvais poser l'appareil dans ces conditions et je cherchais avec inquiétude un endroit où sauter en parachute sans que mon SPITFIRE causât de dégâts en s'écrasant.*

*J'aurais pu le trouver, mais mon SPIT ne me le permit pas. Il se mit à grimper, puis, lorsqu'il eut atteint près de 3.000 pieds, piqua à nouveau. J'essayais mon petit tour de la manette des gaz, mais cette fois-ci, il ne voulut pas sortir le nez de son piqué, et, lorsque je décidai de me parachuter, il était grand temps. Pendant quelques instant, l'énorme courant d'air me maintint dans la carlingue. Il était très difficile de*



*sauter, mais enfin, je fus comme arraché de mon appareil par le vent, et, alors que je commençais à tomber, ma tête heurta l'empennage. J'avais plongé à une telle vitesse que je comptai jusqu'à six avant de déclencher mon parachute. Si je l'avais fait sans attendre, je me serais peut-être brisé le cou ou quelque autre chose...*

*J'étais environ à 500 pieds lorsque mon parachute s'ouvrit. Après avoir flotté quelques secondes, je passai à travers des branches et quelques fils téléphoniques, avant de toucher le sol. Mon parachute était resté pendu dans les fils, mais je n'y songeai pas tellement, parce que, juste au moment où je touchai terre, je vis une flamme étincelante et de la fumée noire à environ 100 mètres de l'endroit où je m'étais posé sain et sauf. Fort heureusement, l'incendie du SPIT ne dura qu'environ cinq minutes, puis s'évanouit. Je vous assure que peu de chose à brûlé derrière le cockpit.*

*Ce fut une heureuse histoire et, après que j'eus pris le thé avec des officiers de l'armée de terre, ils me reconduisirent à ma base. Ils furent vraiment gentils."*

## **TEXTE LU À LA B.B.C. PAR JEAN MARIDOR EN AVRIL 1942**

### **Introduction par le speaker de la BBC :**

*"Détruire des bateaux avec un canon depuis un Spitfire est tout à fait réjouissant, mais quelque peu dangereux.*

*Cependant des pilotes français de la France Libre ont mené des centaines d'attaques contre des navires allemands. Ils pensent que chaque bâtiment qu'ils coulent est un pas menant directement à la libération de leur pays.*

*Voici un jeune pilote combattant de la France Libre de 21 ans, Jean Maridor, qui va vous raconter deux attaques réussies récemment et sur le cauchemar de son retour au sol."*

### **Jean Maridor :**

*"Beaucoup de pilotes de la France Libre ont plus d'expérience de l'attaque des bateaux que moi. L'un d'eux a à son actif 35 attaques contre des navires allemands, et je pense que nous devons tous admettre que c'est là une des façons la plus satisfaisante de combattre les boches.*



*Il y a peu, j'étais au-dessus de la Manche, avant que beaucoup d'entre vous aient encore bu leur café du matin. Je volais avec mon Spitfire en rase-mottes, quand je vis un poseur de mines allemand. Je grimpais à environ 200 pieds et interrompis le petit déjeuner de l'équipage en lui envoyant une bonne giclée de mon canon et de ma mitrailleuse. De la fumée noire et de la vapeur sortirent du bateau qui a sans doute pris feu, et je m'en retournais à la maison, non sans voir l'équipage mettre à l'eau une embarcation, abandonnant sans doute le navire.*

*Il y a quelques jours j'ai attaqué une cible d'un méchant coup d'aiguillon. C'étaient deux R boats [Räumboote, dragueurs de mines], utilisés pour la Flak [DCA], protégeant Nieuport [port en Belgique sur l'estuaire de l'Yser]. Je grimpais à environ 1 000 pieds et piquais pour attaquer l'un d'eux au canon et à la mitrailleuse. Je le touchais mais n'eus pas le temps de voir s'il coulait car l'autre me toucha juste au moment où je sortais du piqué. Le R boat se présentait devant moi et au moment où je tirais le manche je sentis un terrible choc dans l'avion. Un obus m'avait touché juste derrière le cockpit, mettant le feu à l'avion et sectionnant le gouvernail. Heureusement j'avais réussi à grimper jusqu'à 3 000 pieds mais j'avais 50 miles au-dessus de l'eau à retraverser vers l'Angleterre, avec seulement les ailerons pour gouverner.*

*Je peux vous dire que ce n'était pas très drôle. Pendant un moment je me suis senti plutôt seul et impuissant. Mes pieds appuyaient sur un palonnier devenu inutile et mes mains tenait un manche qui agissait seulement sur les ailerons. Autour de moi je voyais des bouffées noires d'obus explosifs et je ne comprenais pas pourquoi je n'étais pas à nouveau touché. Je jetais la verrière, prêt à m'éjecter, mais je découvris qu'en ouvrant la manette des gaz quand mon Spitfire plongeait et en la fermant quand il grimpait, je pouvais encore voler. Avec mes ailerons pour aider, je volais vers la côte anglaise, et trois fois je pensais qu'il faudrait que je m'éjecte dans la mer. Trois fois je réussis à garder le contrôle, mais mon Spitfire montait et descendait, montait et descendait comme dans un manège de montagnes russes géant. Il me sembla que des heures entières s'écoulèrent avant de revoir la côte et Canterbury.*

*Je savais que je ne pourrais pas atterrir dans ces conditions et je cherchais un endroit pour m'éjecter, et que le Spitfire ne cause aucun dommage en s'écrasant. J'en trouvais un, mais mon Spitfire ne voulut pas m'aider, il commença à grimper jusqu'à 3 000 pieds et replongea. J'essayais mes trucs avec les gaz, mais il ne voulut pas remonter. Je décidais de m'éjecter, mais pendant un moment la pression de l'air me plaqua dans le cockpit, c'était difficile d'en sortir. Enfin le vent me*





*balaya hors de la machine et je commençais à tomber, ma tête heurtant la queue de l'avion. Je tombais à toute vitesse, en comptant jusqu'à six avant d'actionner la poignée du parachute. Si je l'avais fait tout de suite je me serais peut-être cassé le cou. J'étais à environ 500 pieds au-dessus du sol quand mon parachute s'ouvrit et après avoir flotté quelques secondes je tombais dans les branches d'un arbre et dans les fils du téléphone, mais intact. Mon parachute pendait dans les branches et je vis de la fumée noire et des flammes comme mon avion s'écrasait à quelques dizaines de mètres de là où j'étais. Je l'ai échappé belle et après avoir pris le thé avec des officiers de l'Armée, ils me conduisirent à la base, ce qui était gentil de leur part.*

*Je dois vous parler du feu dans mon avion. Heureusement il s'est éteint au bout de cinq minutes, mais je dois vous dire que cela m'aurait embêté si je n'avais su qu'il n'y avait rien à brûler derrière le cockpit.*

*Ce n'est pas la première fois que j'ai été touché par la flak allemande. Je revins un jour de Dunkerque avec presque un aileron en moins. L'explosion d'un obus me mit sur le dos et je volais au retour les deux mains sur le manche. Un autre jour un projectile fit éclater un de mes pneus et je me retrouvais sur le nez en atterrissant.*

*Toutes ces expériences montrent que le Spitfire peut beaucoup encaisser, et je peux vous dire que je me suis amusé. C'est la seule façon. Nous devons attaquer, attaquer et encore attaquer."*

## **RAPPORT DE COMBAT DU 25 MAI 1943**

*"J'étais sur le point d'atterrir quand j'ai entendu Control dire que plusieurs E/A arrivaient vers Folkestone.*

*Je me suis ouvert directement sur la mer et j'ai vu environ 12 FW 190 au niveau de la mer, à un mile au large, se dirigeant droit vers Folkestone. J'ai plongé de front sur la formation de tête avec le 4 bleu juste derrière moi à tribord. Il y avait cinq E/A dans une boîte fermée et le reste était éparpillé derrière eux. La Flak s'est ouverte depuis Folkestone. Tous les E/A paniquent et larguent leurs bombes, se tournant vers la côte française.*

*J'ai choisi un E/A et j'étais sur le point d'attaquer quand j'ai vu le Pilot Officer Round*



*dans une meilleure position que moi. J'ai pris un autre E/A à tribord et me suis rapproché à 300 mètres sans difficulté, lui donnant une rafale de quatre secondes de l'arrière sans résultat. J'ai fermé à 250, donnant une autre rafale de 4 secondes en voyant des coups de canon sur le fuselage. Il a commencé à fumer et je lui ai donné une troisième bouffée, voyant d'autres bouffées. Je me suis détaché en voyant un traceur passer devant mes ailes par l'arrière et j'ai vu que l'E/AI avait attaqué aller droit dans la mer.*

*Je revendique un FW, 190 détruit."*

## **RAPPORT DE COMBAT DU 24 SEPTEMBRE 1943**

*"Je pilotais Red 3 lorsque nous avons été attaqués par plusieurs ME 109.*

*J'ai cassé tribord et je suis tombé après un 109. Je n'ai pas pu rattraper alors j'ai poursuivi quatre FW 190 qui plongeaient sur ma droite et j'ai attrapé l'un d'eux au niveau du sol et lui ai donné une rafale de deux secondes du faisceau tribord. J'ai vu des frappes et il s'est écrasé dans un bois et a explosé. C'était sembler par Red 4 et par Lotion leader. J*

*e suis ensuite allé chercher deux autres FW. Ligne de vol de 190's de front devant moi. J'ai donné au leader une rafale de cinq secondes de 400 à 300 mètres sans résultat. Je suis ensuite allé chercher le numéro deux en lui donnant une rafale de cinq secondes, portée 250 se rapprochant à 150 mètres. Il a pris des mesures d'évitement violentes. J'ai vu des coups et pas mal de fumée noire sortir tout autour de ses capots moteurs comme en feu. J'ai alors rompu.*

*Pour cela, je réclame un FW. 190 endommagés. Cela a été vu par Red 4."*

## **Montage du Spitfire Mk.XII de Jean Maridor**

Voici la boîte de chez « Special Hobby ».

Comme on peut le constater, il y a un V1 fourni avec l'avion dans la boîte car 3



livrées proposées sont concernées par cette chasse aux "bombes volantes " à bord de Spit XII du N° 41 Squadron.à l'instar du MB882 qu'on voit en "box art", appareil d'ailleurs très connu !



La quatrième livrée est le MB832 de Jean Maridor au sein du Squadron 91 en mai 1943. ! Le V1 qui est hors sujet sera par conséquent réalisé à l'occasion du montage d'un Tempest Mk.V.

Par la suite, Jean Maridor est impliqué dans cette lutte aux V1, mais à bord d'un Spitfire Mk. XIV, comme vous pouvez le découvrir dans la partie historique qui accompagne ce montage.

Bien que ce soit moins catastrophique que sur les deux modèles déjà montés de la marque, cette boîte de chez Special Hobby n'est pas exempte de défauts, loin s'en faut !

Pour garder leurs « mauvaises habitudes », il faut être prudent au moment de dégrapper les pièces car les points d'attache sont très mal placés (je n'ai pas fait de photos, mais c'est impressionnant). quant à la notice, elle reste parfois imprécise voire elle comporte des erreurs.

Bon, une fois ce constat fait, il faut s'adapter et cette version du Spitfire me plaît beaucoup.

J'ai d'abord travaillé sur les ailes, les puits de train étant aménagés avec des pièces collés par l'intérieur. Bon, quand une chose est bien, il faut savoir le dire à l'instar des trous d'évacuation des douilles de l'armement des ailes.



Plusieurs configurations d'armement sont possibles suivant les versions et les trappes des canons sont à bien sélectionner parmi les trois possibilités de la grappe.

Un peu de colle m'a échappé et j'ai poncé après séchage, mais je "peaufinerais" cela plus tard ; rien de grave.

Les ailerons sont indépendants permettant une configuration finale un peu plus



vivantes ; dommage qu'ils soient « pollués » par des pastilles d'éjection qu'il s'agit de faire disparaître.



### **Plusieurs choses sur la photo suivante :**

D'abord, le choix d'utiliser le pilote en résine conditionne le montage dans le cockpit.

En effet, la pièce pour le siège n'est pas à utiliser puisque ce dernier est intégré à la figurine ; il en est de même pour le harnais en résine.

Cette option a pour conséquence de ne pas mettre en place les palonniers (pièces A 20) qui empêcheraient l'intégration des jambes du pilote.

Le tableau de bord en relief a été poncé afin d'utiliser les pièces en PED d'un plus bel aspect.

Enfin, il y a une erreur de 90° sur la notice quant au positionnement du régulateur de tension situé derrière l'appui-tête.



En (A), on voit des ergots de positionnement ce qui est une première concernant mes montages chez Special Hobby.

Les cloisons dans le fuselage sont en deux parties, l'une intégrée au demi-fuselage correspondant, l'autre à ajouter au bon emplacement.

Par-dessus l'apprêt gris initial, les teintes « vert intérieur RAF » et « alu » sont appliquées.

La flèche montre une petite pièce en PED, mais rien dans la notice indique son emplacement exact !



Dans ce cas-là, je consulte dans un premier temps sur le site « Scalemates » plusieurs notices d'appareils équivalents à la même échelle ou plus grande afin d'avoir une première réponse.



Or, j'ai constaté que cette pièce ne figurait pas forcément même si des modèles se veulent détaillés, bien que je n'aie pas cherché parmi les accessoires en résine.

Autant aller à la source et en fait, la pièce concerne le système IFF.



Le système chiffré IFF (« Identification Friend or Foe » pour identification ami ou ennemi) permet aux radars de la RAF de reconnaître des avions « amis » et de déterminer leur cap ainsi que leur distance.

Grâce au boîtier en question, le pilote peut déclencher une minuterie qui va détruire tout le système en cas de crash ou d'atterrissage en territoire ennemi.

C'est la raison pour laquelle le couvercle est rouge avec inscrit le mot « DANGER » sachant qu'il ne fallait pas l'utiliser en dehors des cas d'urgence nécessitant cette destruction.

Les couleurs de la PP15 sont bien "vert intérieur", noir et rouge.



Le premier système IFF est le Mk II R3002 avec deux fils qui partent du fuselage (un de chaque côté) et qui sont attachés à chaque extrémité de l'empennage horizontal.

Les Spitfire Mk I/Ia/Ib/II utilisant une radio HF TR9-TR9-D, deux autres fils d'antennes sont présents : un long depuis le mât jusqu'à l'empennage et un court vertical le long du mât avec fourche triangulaire.

Avec l'apparition de la radio VHF TR1133, la longue antenne peut être supprimée et la plus courte disparaît à l'intérieur du mât.

Toutefois, l'IFF a toujours besoin d'une longue antenne, d'où les fils fuselage-empennage introduits plus tard sur les versions suivantes, mais qui n'ont plus rien à voir avec l'antenne radio.

A partir de 1943, le système VHF Mk III voit ses fils remplacés par un mâtereau sous l'aile droite.

Celui-ci est bien prévu dans le montage et de fait, il n'y aura pas de fil fuselage-



empennage sur cette version.



Voilà donc la pièce « mystère » identifiée et collée à la bonne place.



Le montage est un peu particulier en raison de la figurine fournie comme on va le voir.

En (A), les palonniers sont donc absents afin de laisser la place aux jambes du pilote et pointée par la flèche, une petite amélioration au niveau des bonbonnes d'air comprimé situées derrière le pilote.



En fait, la question qui se pose à ce stade est de savoir si je dois, comme indiqué sur la notice, mettre en place le pilote avant de fermer le fuselage ou s'il m'est possible de l'insérer par la suite.

Il y a aussi à prévoir la partie en résine qui complète les harnais.



J'ai donc procédé à plusieurs assemblages à blanc et constatant qu'il était tout à fait possible de mettre en place par la suite, j'ai fermé le fuselage.

On peut voir en (A) que les ajustements ne sont pas parfaits et un masticage va être nécessaire.

Une mise en croix à blanc prédit un travail du même acabit au niveau de la jonction ailes-fuselage !

Les petites pièces qui complètent les extrémités des ailes sont collées et chose que je trouve surprenante, elles font partie de la grappe transparente.



Les caractéristiques de la version XII du Spitfire vont être développées au fur et à mesure, mais d'ores et déjà, il faut savoir que ses ailes étaient écourtées (A) et qu'il



s'agit du modèle d'aile « c » dit universel, c'est-à-dire avec la possibilité d'être équipée de deux canons et de deux mitrailleuses.

En plus des mitrailleuses, un seul canon est présent sur chaque aile (B) et il est installé en position intérieure, c'est-à-dire au plus près du fuselage.



J'ai fermé le fuselage, collé les stabilisateurs horizontaux et mis en place les pièces si particulières de l'appareil sur le capot moteur, nécessaires à l'adaptation du fameux moteur Griffon en lieu et place du Merlin.

Les essais à blanc ont montré tout de suite des problèmes d'ajustement et en (A), il est important de coller l'aile supérieure sur la pièce qui la supporte afin qu'elle ne soit pas trop haute et s'ajuste au mieux avec le raccord Karman même si, comme vous le verrez plus loin, ça restera imparfait mais ça limite déjà les dégâts.

La pièce A44 ne pose pas de difficulté et il est préférable de la coller dès à présent. Les pastilles apparentes ne se verront absolument pas au final et j'ai d'ailleurs peint le fond du cockpit pour le geste.



On voit pointé par la flèche le problème encore d'ajustement et c'est par cet endroit qu'il faut commencer à coller l'aile au fuselage, attendre que ça sèche et ensuite adapter le reste vers l'avant.

L'option du compensateur indépendant sur la gouverne de direction permet de donner un peu de « vie » à l'avion.

L'avion est en croix !



Au niveau du raccord entre les ailes et le fuselage, ce n'est vraiment pas terrible.

En (A), l'ajustement entre les pièces ajoutées sur le capot moteur et ce dernier sont à peaufiner.

Quant au bord d'attaque, la photo parle d'elle-même.



C'est la marque qui veut définitivement cela et on fait avec...

Quoi qu'il en soit, je commence déjà à apprécier l'allure ramassée et puissante de cette version du Spitfire. ☐

L'étape suivante consiste à boucher les trous et à gratter du plastique.

J'ai utilisé plusieurs mastics de chez Tamiya, un gris puis le fameux « milliput superfine ».



C'est quand même mieux ainsi ; il faut ensuite nettoyer et peaufiner un peu tout ça avant de passer l'apprêt qui sera gris.

En revanche, j'ai encore noté un problème et cette fois, cela concerne la partie arrière de la verrière.

Elle est trop large !



Si je resserre les deux côtés, elle remonte et du coup devient un peu trop haute ce qui est tout aussi gênant.

Comme d'habitude, il faut prendre le temps de réfléchir et il était de plus en plus évident pour moi qu'une méthode ramollissement en chauffant m'apparaissait très hasardeuse.

J'ai donc opté pour la solution aux deux options : grattage et collage très légèrement en force ! Car il m'est venu une idée complémentaire me guidant dans mon choix.

En effet, en rabotant et affinant non seulement le dessous de la verrière, mais avant tout le fuselage (parties fléchées), son profil en coupe s'élargissant, il s'adapte donc mieux à la largeur de la verrière, et en plus, avec l'avantage supplémentaire que la





verrière descend de fait pour ne plus dépasser sur le haut.



Quant au cockpit ouvert, c'était déjà acquis comme je l'ai expliqué plus haut dans mon « post » puisqu'il y aura un pilote, le bras levé, au moment de partir.

Le résultat est donc correct pour le final comme vous pouvez le constater sur la photo.

J'aime et préfère cela !



Mais pour que l'aventure reste dans la même ambiance, j'ai eu un second « coup de chaud » lorsque j'ai commencé à préparer la verrière coulissante avec du ruban de masquage.

« *Non, c'est pas possible* » s'écriait notre célèbre Louis de Funès.

Cette fois, la pièce n'est pas assez large pour se positionner correctement vers l'arrière et on ne peut la mettre en place qu'avec la configuration cockpit fermé.

Heureusement, merci Eduard pour les pièces non utilisées, j'ai trouvé dans ma boîte à rabiote une verrière qui s'adapte parfaitement.



Ouf !

La maquette a reçu un apprêt gris de chez AK sauf la casserole d'hélice et le bandeau de fuselage qui ont été traités avec un apprêt blanc avant d'être peints en « Sky » (XF-21 Tamiya).

Bon, ça faisait longtemps que je n'avais pas constaté un problème donc le voilà :

Lorsqu'on place les jambes du train principal, on s'aperçoit qu'elles ne sont pas bien perpendiculaires à l'avion et pas moyen de faire pivoter les pièces.

Il est donc nécessaire de modeler ces jambes aux emplacements désignés par les



petites flèches car en l'occurrence, les roues seraient complètement de travers.



Les pièces de la verrière ont reçu une première couche de vert intérieur et après avoir fixé le collimateur, je vais pouvoir dès à présent coller la partie avant (A).

Avant de coller la partie arrière (B), il ne faut pas oublier la pièce en PED qui simule le haut du harnais.



A l'intrados, j'ai ajouté en fil de plomb à fusible la conduite de mise à l'air libre du réservoir de carburant.

En (A), les jantes du train principal ont été modifiées suffisamment pour que cette fois, elles s'insèrent correctement afin d'avoir les roues droites. Il reste à les reprendre au niveau peinture et salisures.



Tout l'intrados y compris les trains principaux et leur compartiment sont « Medium Sea Grey » (XF-83 Tamiya).

J'avais repassé un apprêt blanc au niveau des bords d'attaque où une bande jaune va être peinte.

En (A), le gros radiateur sous l'aile gauche est collé.



Après l'intrados, je m'occupe du camouflage de l'extrados et pour ce faire, j'imprime à l'échelle le dessin puis le découpe afin d'obtenir une représentation la plus fidèle possible sur les ailes et le plan horizontal de l'empennage.

Je procède ainsi pour la première teinte en l'occurrence l'Ocean Grey 2 (RAF) XF-82 de chez Tamiya.

Les délimitations sur le fuselage sont quant à elles obtenues avec des boudins de patafix.



Les futures bandes jaunes sur les bords d'attaque ont bien entendues été au préalable masquées ainsi que le bandeau de fuselage en « Sky » (XF-21 Tamiya).

J'avais auparavant collé les parties arrière et avant de la canopée en remarquant un petit défaut d'ajustement pointé par la flèche lequel devra être bouché avec un peu de mastic.

Rien de grave donc, sauf que lorsque j'ai voulu m'assurer de positionnement du pilote avec son siège, je me suis rendu compte qu'il ne passait plus ! Quel idiot !



Bon, je vous passe les détails, mais délicatement, avec une lame de rasoir, j'ai réussi à retirer la pièce sans dommage.

J'ai par conséquent été obligé de peindre sans attendre la figurine puis j'ai protégé tout cela afin de passer la deuxième teinte Dark Green 2 (RAF) XF-81 de chez Tamiya.

Le pilote est à sa place et en (A), les bords d'attaque ont été peints en jaune.

Avant de passer la deuxième teinte, j'ai bien évidemment recollé la partie avant de la canopée en m'assurant d'une bonne liaison avec le fuselage (A) avec un peu de mastic Milliput super fin.

Cela dit, afin de procéder à cette opération, j'ai été obligé de décoller le bras gauche du pilote car, trop en avant, il empêchait le bon positionnement de la pièce. Décidément !



La roulette arrière et les roues sont collées et j'ai poncé un peu le dessous pour avoir un pneu un peu aplati.

Les échappements ont également été peints avant leur mise en place.

Voici l'appareil qui a reçu son vernis X-22, les décalcomanies et une nouvelle couche de X-22.



Il faut procéder avec prudence car je les ai trouvées fragiles et comme à mon habitude, je les détoure dès que nécessaire, les lettres ayant notamment été découpées et posées individuellement, le but étant d'éviter au maximum un éventuel « silvering ».

Je n'aime pas particulièrement cette étape, mais elle est en même temps réjouissante car c'est un peu comme si on passait la robe à la mariée.

L'avion a désormais son identité personnalisée.



Là, je passe quelques étapes puisque le jus appliqué, le modèle a reçu le vernis mat GX 114 de chez Mr. Color.

### **L'absence des fils d'antenne sur le Mk XII mérite un petit développement quant à l'équipement radio des Spitfire :**

Conçue au début des années 1930, principalement pour être utilisée dans des avions de combat monoplaces, afin d'assurer une communication bidirectionnelle avec le sol sur une distance de 35 milles, ou cinq milles air-air, la radio de base du Spitfire Mk. I en 1940 est le poste HF TR9 dont le fil d'antenne part du fuselage derrière le mât, s'attache au mât sur une dent en V et est relié au sommet du gouvernail.

De plus, le système « Identification Friend or Foe » (ami ou ennemi) IFF Mk II R3002 voit l'apparition de deux fils partant du fuselage (un par côté) qui vont s'attacher à chaque extrémité de l'empennage horizontal. Les isolateurs de fuselage sont situés un peu en avant et au-dessus du centre de la cocarde de fuselage.



Plus tard, un poste VHF, le TR1133, d'une portée bien supérieure, est conçu pour remplacer le TR9 tout en devant être physiquement interchangeable avec le TR9 afin que l'installation puisse passer de VHF à HF, et vice versa, dans un bref délai.

Installé de manière permanente dans un avion, le poste VHF TR1133 se dispense du fil d'antenne, même si l'attache sur le gouvernail est toujours présente, mais plus la



dent en V sur le mât, ce dernier étant du coup utilisé comme antenne VHF.



En 1943, le remplacement du TR1133 par le TR1143 n'occasionne aucun changement extérieur.

La même année apparaît le poste IFF Mark III, également connu sous le nom de ARI.5025, lequel se résume à une simple antenne sous l'aile droite (1).

Au passage, les durites (A) des freins du train principal ainsi que le phare ventral (B) sont ajoutées sur la maquette.



Un peu plus tard, apparaît le "Rebecca" Mk II qui est composé d'une courte antenne horizontale parallèle à l'axe de vol, située sous le ventre de l'avion à hauteur du bord de fuite du karman et partiellement recouverte d'un cabochon hémisphérique (2).

Cette antenne permet de s'aligner sur un faisceau d'approche d'un terrain ou d'une piste.

Cet équipement va équiper les Spit XIV dont l'antenne d'aile de la VHF est cette fois remplacée par une antenne fouet sur le fuselage.



On constate que les types de radio et d'antenne installés sur le Spitfire peuvent parfois être un sujet assez compliqué et qu'il faut bien se renseigner quant au **montage choisi** !

En effet, la disposition des antennes diffère selon le théâtre d'opérations et l'époque, c'est-à-dire en fonction de la mise à jour des équipements (HF, VHF, UHF, type d'IFF ou combinaisons).

C'est ainsi qu'il existe des MK.V, Mk.VIII et MK.IX avec ou sans fil allant du mât au gouvernail ; par exemple, la plupart des avions en version tropicale n'avaient pas de fil d'antenne allant du mât au sommet de l'aileron, ni d'IFF.

Pour mon Spit XII, cette photo résume ses caractéristiques déjà exposées ou



décrites plus loin :



On retrouve sur la maquette l'antenne IFF (1) et les durites des freins principaux (A) avec en plus la grille de protection de la prise d'air ventrale (3) ainsi que le rétroviseur assez « imposant » (4).

Les décalcomanies apposées sur les pales de l'énorme hélice Rotol à quatre pales duralin sont désormais visibles.

Il est à noter qu'elle tourne dans le sens des aiguilles d'une montre - l'inverse du Merlin - sur le moteur Griffon !



J'ai dû m'y reprendre plusieurs fois pour remettre en place le bras gauche du pilote, d'autant que celui-ci s'était décollé, mais avec de la patience... ☐

Formation de chasse à la composition très cosmopolite avec des pilotes français, canadiens, sud-africains, australiens, etc., chaque avion du 91 squadron est orné de « NIGERIA », ce nom venant du passage de l'unité sur Spitfire Mk. V lorsque pas moins de 20 appareils ont alors été financés par le gouvernement nigérian.



J'apprécie beaucoup cette version originale du Spitfire dont on sent toute la puissance dans ses lignes avec ce capot nouveau pour recevoir le moteur Griffon.

Il me reste notamment à procéder au vieillissement et à quelques salissures, mais comme je l'ai déjà précisé, mes actions doivent être modérées.

La raison est qu'on a affaire à un avion relativement neuf puisque la livrée proposée est celle de l'appareil fin mai 1943 qui, selon le livre de production du Supermarine détenu par le Musée de la RAF, a été mis à disposition du squadron le 13 mai 1943 !



Je me suis donc inspiré des photos juste au-dessus, et on remarque notamment qu'aucune trace d'échappement n'apparaît le long du fuselage de ces avions.



J'ai quand même fait quelques petites traces d'usure aux endroits traditionnels.

J'ai repeint le rétroviseur en noir, ce qui semble être le cas sur la photo.



L'avion est au départ pour le premier vol test de Maridor avec cet appareil à la date du 22 mai 1943.

Trois jours plus tard, à l'occasion d'un fait d'armes particulièrement remarquable (voir partie historique), il abattra un FW 190.

Un dernier petit détail dans le montage ; j'ai retiré, sur le gouvernail de direction, l'horrible excroissance sensée représenter le feu arrière.

J'ai mis à la place une goutte de « Micro Krystal Klear » qui, une fois sèche, devient transparente et donne un meilleur résultat.



Pour la vignette que je veux simple, j'ai utilisé un cadre photo repeint en noir et le fond simule une piste en dur avec un petit coin d'herbe.

J'ai tenu à rendre hommage également à sa fiancée d'où la figurine et l'étiquette associée.



J'ai donc décidé de présenter la vignette de cette manière.

Jean Maridor salue sa fiancée avant de décoller !



Cela doit toujours être émouvant, prégnant, de regarder l'autre partir !

Le montage n'a pas été de tout repos, mais au final j'ai obtenu ce que personnellement, je souhaitais en vue de rendre un immense hommage à ce fabuleux pilote français.





### **Sources (contenu et illustrations) :**

Wikipédia, Aero Detail 005 et 027, simanaitissays.com/2016/12/17/spitfire-flying-self-taught, archives personnelles.

## **LE SPITFIRE Mk. XII**

Le chasseur monoplace Supermarine Spitfire a été produit en plus grand nombre que tout autre avion britannique de son époque. Au total, 20 351 de ces avions ont été construits entre 1938 et 1948.

Le Spitfire Mk XII est essentiellement une cellule Spitfire Vc standard modifiée pour recevoir un moteur Griffon III.



Parmi les vingt-quatre versions différentes produites, le XII est le premier propulsé par le moteur Rolls-Royce Griffon, les versions antérieures étant équipées du Rolls-Royce Merlin.

Directement dérivé du « R » qui équipait les fameux hydravions Supermarine de la Coupe Schneider, le Griffon est un moteur V12 Rolls-Royce à 60° d'une cylindrée de 36,70 litres.

Développé entre 1940 et 1942, successeur du moteur Merlin dont il reprend l'architecture générale, sa puissance, selon les versions, varie de 1 700 à 2 400 ch.



Une hélice Rotol à quatre pales duralin, tournant dans le sens des aiguilles d'une montre - l'inverse du Merlin - est installée sur le moteur Griffon.

Une différence critique est le réglage de la gouverne de direction sur "Complètement à gauche" pour le décollage.

L'avion est conçu pour être un chasseur haute performance à basse altitude et est





livré avec des ailes coupées pour améliorer la maniabilité.



Comparé au Spitfire V, le renflement au-dessus de l'alimentation du canon sur le plan principal est beaucoup plus petit, le gouvernail et les pattes de compensation sont plus grands, et les capots et le cône du moteur différent considérablement afin d'accueillir le moteur Griffon.



L'avion résultant est très rapide à basse altitude, atteignant une vitesse de 372 mph (600 km/h) à 5 700 pieds et 397 mph (640 km/h) à 18 000 pieds.

Il est plus rapide que le Mk IX jusqu'à environ 20 000 pieds, mais au-dessus, il est plus lent.

Alors que les premiers modèles sont basés sur la cellule du Spitfire V, les avions suivants utilisent le fuselage Spitfire VIII qui incorpore des améliorations telles que le rivetage affleurant et une roue de queue rétractable.

Tous les modèles sont donc équipés du gouvernail à large corde du Spitfire VIII.



L'aile universelle du Spitfire V est installée, l'armement étant composé de deux canons de 20 mm et de quatre mitrailleuses .303.

Alors que le moteur Griffon III équipe la majorité des Spitfire XII, le moteur Griffon IV équipe les 15 derniers appareils construits qui sont livrés en juillet et août 1943.

La capacité de carburant peut être augmentée grâce à un réservoir ventral.



Le Mk XII est strictement une conception provisoire, et pour une fois (contrairement au Mk V et Mk IX) il n'est effectivement pas produit en masse. Seuls 100 sont construits et ils équipent deux escadrons ; le n° 41 reçoit ses Mk XII en février 1943 et le n° 91 en avril 1943.

Les performances du Mk XII sont particulièrement utiles lorsqu'il s'agit d'intercepter



des raids réalisés à basse altitude par les Fw 190, et plus tard pour chasser et détruire les V-1.

Cependant, ce n'est qu'avec le Mk XIV que les Spitfire propulsés par Griffon vont démontrer tout leur potentiel.



Le 91e Escadron effectue ses dernières opérations avec le Spitfire XII le 29 février 1944 :

*« Ceux qui partaient par voie aérienne ont décollé de Tangmere, se sont formés en formation puis ont traversé l'aérodrome en guise de dernier geste. Ils atteignirent Castle Camps à 12h25 et trouvèrent une demi-douzaine de Spitfire XIV qui nous attendaient. »*

Le 41e Escadron devra attendre l'été avant de pouvoir se convertir au Spitfire XIV.