



Un AS français de la seconde guerre mondiale

Pierre-Henri Clostermann (1921-2006)

Pierre Clostermann est né le 28 février 1921 à Curitiba au Brésil. Son père Jacques Clostermann est diplomate. Celui-ci est d'origine alsacienne, sa mère, Madeleine Carlier est lorraine. Au Brésil, ils y croisent des pilotes de l'Aéropostale comme Jean Mermoz et Henri Guillaumet.



Il découvre l'aviation dès son plus jeune âge à 4 ans, lorsque son père l'emmène voir un Latécoère de l'Aéropostale sur la plage de Guaruja à Santos.

Puis il revient en France et reste en pension chez son oncle Robert Aubry, ancien pilote de la première guerre mondiale. Lors de cette période, il lit tous les récits sur Guynemer, Navarre et Fonck, ces As de la grande guerre.

A 14 ans lors de l'été 1935, Pierre Clostermann reçoit son baptême de l'air sur l'hydravion Latécoère 521 « Lieutenant de Vaisseau Paris » sur l'étang de Biscarrosse. À l'époque, Latécoère a ses usines et hangars autour de Biscarrosse.



À 16 ans il revient au Brésil chez ses parents et apprend à piloter sur Bücker Jungmann 3 avec un instructeur allemand, Karl Benitz, qui sera tué durant la seconde guerre mondiale. Le 27 novembre 1937, il obtient son brevet de pilote à l'aéroclub du Brésil à Manguinhos. Il y apprend aussi l'art de la voltige.



Karl Benitz



Henri Clostermann devant son Bücker à Manguinhos en 1937

Ayant obtenu une bourse de la compagnie Pan American Airways, Pierre Clostermann part aux États-Unis de fin 1937 à 1940 et devient élève ingénieur au Ryan Collège du California Technical Institute de San Diego pour y passer le diplôme



de pilote commercial et d'ingénieur aéronautique qu'il obtient en 1940



Pierre Clostermann devant un North American AT-6 au Caltec

Choqué par l'effondrement de la France en juin 1940 et encouragé par son père qui est parti rejoindre le général De Gaulle avec le général Vallin, Pierre Clostermann rejoint l'Angleterre. Encore à cette époque aux Etats-Unis, il commence son périple par la côte est des Etats-Unis : Miami, puis le Brésil, l'Uruguay et l'Afrique du Sud avant de s'engager à Londres dans les Forces Aériennes Françaises Libres (FAFL) fin 1940. Ces 315 heure de vol déjà acquises lui vaudront d'être promu sergent. Il intégrera officiellement les opérations FAFL le 18 mars 1942 avec le matricule 30973.

Avant cela commence la longue période de formation. Les premiers tests d'aptitude sont réalisés successivement à Sywell sur Tiger Moth et à Aston Down sur Miles Master. Dans les deux cas, il est noté « Above average » (Au dessus de la moyenne)



De Havilland Tiger Moth



Miles Master

C'est à Sywell qu'il croise la première fois Jacques Remlinger qui deviendra son meilleur ami.



Jacques Remlinger

Après ces deux périodes de tests, Pierre Clostermann refuse un poste d'instructeur en Rhodésie et au Canada.

Il est alors sélectionné pour suivre les cours d'élève officier au RAF collège de Cranwell. Pendant huit mois, il s'y perfectionne sur Miles Master. Il apprend : les procédures anglaises, les systèmes locaux de navigation, la lecture des cartes en rase-mottes dans le brouillard. Il en sort premier de sa promotion avec la note



maximale 100/100.



A Cranwell devant un Miles Master



Fin 1942, il intègre l'Opération Training Unit n° 61 pour parachever sa formation pendant deux mois. Basé à Rednal au Pays de Galles, il y effectue son premier vol sur le Supermarine Spitfire Mk II, immatriculé TO-S. Il s'entraîne au pilotage du Spitfire et aux techniques de combats aériens.



Le sergent Pierre Clostermann est affecté au 341 squadron à l'issue de sa formation à l'O.T.U N° 61. Il est basé à Turnhouse en Ecosse puis à partir du 20 mars 1943, à Biggin-Hill en Angleterre.



Le 341 squadron est créé officiellement le 15 janvier 1943 et son commandement est confié au commandant René Mouchotte. Le rôle assigné à cette unité est de réunir les anciens de Libye et de Syrie et d'y intégrer les français isolés, tel Pierre Clostermann, dans le cadre de la RAF. Ce squadron constitue de GC III/2 « Alsace »

Pierre Clostermann arrive probablement le 26 janvier 1943 à Turnhouse. Il est affecté au « A » flight de Christian Martell. Le squadron n'est pas encore doté en avions. Le premier Spitfire arrive le 27 janvier, puis 2 autres le 28 janvier et 6 de plus le 1er février, ce qui porte le total à 9.

L'entraînement de l'escadrille débute le 2 février 1943 avec 9 appareils sur les 18 avions constituant l'effectif ordinaire d'une unité de 17 pilotes sur les 30 théoriques d'un squadron. Le commandant Mouchotte consacre les deux premiers mois à la maîtrise du vol en formation puis à la maîtrise des formes de combats : air-sol, air-air et air-mer.

Le 20 mars 1943, Pierre Clostermann et ses camarades font mouvement vers la base célèbre de Biggin Hill, en remplacement du squadron 340 « île de France ».



Sa première sortie a lieu le 24 mars pour un vol de reconnaissance sur le Spitfire NL-D, puis la seconde sur alerte à bord du Spitfire NL-E, puis une nouvelle patrouille avec celui qui deviendra son avion personnel : le Spitfire NL-B, n° de série BS538



Jacques Remlinger rejoint le 341 squadron « Alsace » le 15 avril 1943 et le quittera en août pour le 602 squadron.

Les missions qu'il accomplit seul ou en escadrille consistent en opérations de 3 types :

Ramrod : attaques à courte portée pour détruire des cibles au sol.

Rodeo : le pilote balaie le territoire ennemi à la recherche d'ennemi ou a but de renseignement. Il quitte la zone dès que l'ennemi est en surnombre.

Circus : accompagnement de bombardiers de jour contre des cibles à courte portée, la RAF occupe la chasse ennemie et la maintient dans la zone concernée pour protéger les bombardiers.



Pierre Clostermann lorsqu'il servait dans le squadron 341 « Alsace »

Pierre Clostermann seconde le capitaine Martell dont il est assez souvent le N°2, c'est à dire qu'il est chargé de couvrir et de défendre le Leader.

Parfois même il seconde le Commandant Mouchotte qui le remarque notamment lors d'une mission du 27 juillet 1943, pendant laquelle il évite à son leader d'être pris en chasse par deux avions ennemis. A ce propos Le Commandant Mouchotte dira : « L'un de mes jeunes, Clostermann qui devrait aller loin, en a eu deux à lui seul » Ce sont ces deux premières victoires en combat aérien, deux Focke-Wulf 190. L'apprentissage ne se fait pas sans difficulté, le 12 mai 1943, il est abattu au dessus de la Manche par un Bf 109. Il se parachute sain et sauf et sera repêché par une vedette du Naval Sea Rescue.

La dernière opération de combat effectuée par Pierre Clostermann au 341 squadron se déroule le 27 août 1943. Clostermann est le N°2 du Commandant Mouchotte.



Lors d'un accrochage avec la chasse allemande en surnombre : 200 contre 24, il perd le contact avec son leader. Le commandant Mouchotte sera retrouvé, rejeté par la mer à Middlekerque, une plage en Belgique le 3 septembre 1943. Les documents médicaux montrent qu'il ne porte aucune trace de blessure, ni d'eau dans les poumons. Pierre Closterman évoque dans son livre de souvenirs la très grande fatigue dont se plaignait le Commandant Mouchotte et de l'usure sur l'organisme des vols à haute altitude.

Le 27 août 1943, il obtient sa 3 ème victoire confirmée contre un Focke-Wulf 190, mais il est suspendu de vol par son supérieur le Commandant Dupérier au motif « Abandon de son leader ». La vérité sera rétablie après la découverte du corps du Commandant Mouchotte.

Le 25 septembre 1943, il effectue sa dernière mission au sein du squadron 341 pour contribuer au calibrage de radars anglais. Lors de cette mission, il abat un Messerschmitt 109 G.

Il quitte le 341 squadron à cette date après 176 vols au sein de l'Alsace.



Tableau de chasse au sein de « l'Alsace » :

2 Fw 190 le 27 juillet 1943 « Confirmé »
1 Fw 190 le 27 août 1943 « Confirmé »
1 Me 109 G le 25 septembre 1943 « Probable »

Durant son passage au groupe Alsace, Pierre Clostermann illustrera régulièrement le Journal des Marches et Opérations (JMO) du groupe avec des dessins humoristiques.



Pierre Clostermann rejoint le « A Flight » du groupe de chasse 602 « City of Glasgow » le 26 septembre 1943. Il retrouve son ami Jacques Remlinger qui a rejoint ce groupe au mois d'août.



L'unité est basée à Newchurch, à quelques kilomètres d'Ashford au sud-est de l'Angleterre. Le squadron occupe un terrain provisoire, il est encore équipé de Spitfire Vb, un modèle ancien.

Ces chasseurs sont des chasseurs anciens, type LF « Low Fighter », à ailes raccourcies optimisées pour les vols à basse altitude.

Pierre Clostermann n'accomplira que quelques missions sur ce type d'appareil.

Le 602 squadron change de base le 12 octobre pour s'installer temporairement (3 mois) à Delting, proche de Londres.

Pierre Clostermann est alors équipé du Spitfire IX. Il réalise pour la première fois le 14 octobre 1943 une mission d'escorte qui l'amène à survoler l'Allemagne.

Pour l'occasion et à cause du faible rayon d'action du Spitfire, la RAF installe des réservoirs spéciaux afin de pouvoir pénétrer plus profondément en territoire ennemi. Pierre Costermann et son groupe escortent des bombardiers B-17 qui s'apprêtent à bombarder l'usine de roulements à bille située à Schweinfurt. L'usine fut complètement détruite, mais les pertes alliées tout aussi conséquentes.

Lors de ce raid, 77 Flying Fortress sont perdues sur les 291 parties pour l'Allemagne, occasionnant la perte de 650 hommes d'équipage sur les 2 900 engagés. Seules 33 B-17 sont revenues intactes.



Le 16 octobre 1943, avec le Spitfire immatriculé LO-Q, il revendique un Fw 190 endommagé lors d'une mission de reconnaissance météo sur Blankenberge, région d'Ostende. Son appareil attitré immat. LO-D était en réparation.

Jusqu'au début de l'année 1944, le squadron participe à de nombreuses missions de Circus au dessus des zones occupées et de l'Allemagne.

En décembre le squadron est chargé d'escorter des Hawker Hurricane qui s'en vont bombarder les rampes de lancement des V-1 que les allemands ont entrepris de construire dans le nord de la France.



Le 7 janvier 1944, lors du Ramrod 433, il revendique un Fw 190 à l'est d'Abbeville avec le Spitfire immatriculé LO-K.

Le 17 janvier 1944 le squadron 602 part « au repos » dans les îles Orcades sur la base de Skaebrae. Pierre Clostermann y retrouve les Spitfire Modèle 5b qu'il n'aime pas.

La nature des missions changent, il s'agit de protéger la base de Scapa Flow contre les intrusions des bombardiers de la Luftwaffe. A cette occasion, Pierre Clostermann découvre le Spitfire modèle VII HF (Hight Fighter : chasseur de haute altitude) seul capable de lutter contre les vols de haute altitude (15 000 mètres) que l'aviation allemande mène.

Outre les missions quotidiennes, Pierre Clostermann et Jacques Reminger y mènent une vie insouciante et joyeuse, empruntant même un jour l'avion personnel du chef de base pour que Jacques puisse aller retrouver une de ces nombreuses conquêtes.

Lors de sa présence dans les îles Orcades, le 20 décembre 1943, Pierre Clostermann monte à bord du cuirassier Richelieu et y reste quelques temps. A son bord, il assistera au retour triomphal des navires britanniques qui mirent hors de combat le cuirassier allemand Scharnhorst le 26 décembre.

Petite digression historique :

Dans la matinée du 26, le Scharnhorst, sans accompagnement solide, se retrouve face aux croiseurs de la 10e escadre (Burnett) : HMS Belfast, HMS Sheffield et HMS Norfolk. C'est une surprise, il s'échappe dans la matinée grâce à sa supériorité en matière de vitesse et mets cap au nord.

les croiseurs britanniques sont rejoints par la 36th Destroyer Division et reprennent le contact avec le croiseur allemand vers midi, provoquant plusieurs échanges de tirs. Une fois de plus, le Scharnhorst se retire. Le vice amiral Ercih Bey, surpris et excédé par cette opposition plus tenace que prévu, décide de regagner sa base, pour ne pas risquer son bâtiment alors dangereusement privé de tout appui, et met cap au sud, ce qui va le mener droit dans un piège.

Les Britanniques tiennent le contact radar et s'assurent que le Scharnhorst, faisant route au sud-ouest, croise la route du cuirassé HMS Duke of York, accompagné du croiseur léger HMS Jamaïca. Le cuirassé obtient un contact radar à plus de 40 kilomètres, peu après 16 h, et engage le combat peu de temps après.



Le Scharnhorst est alors surpris une 3e fois, et se retrouve nettement surclassé par les bordées des dix pièces de 356 mm du cuirassé de classe King George V. Les deux tourelles avant du Scharnhorst sont mises hors de combat, le privant de six de ses neuf canons principaux.

Sa vitesse lui permet toutefois d'échapper encore à ses poursuivants, qui croient alors le combat terminé.

Mais, une des dernières bordées du Duke of York a endommagé ses chaudières, réduisant fortement sa vitesse et permettant au Duke of York de le rejoindre. S'engage alors un duel d'artillerie de plus de deux heures, les britanniques tirant plus de 2 000 obus. Le Scharnhorst privé de ses canons et définitivement coulé à 19 H 45, ayant reçu 22 torpilles des cuirassés et destroyers britanniques.

Sur 1 968 hommes d'équipage, seuls 35 seront repêchés des eaux glacées de l'Artique.

.../...

Le 7 février 1944 à 19h45, Jacques Reminger et Henri Clostermann décollent de la base pour une patrouille de nuit . Pendant un quart d'heure à 2 000 mètres d'altitude, ils patrouillent au dessus de la Home Fleet à la recherche d'un hypothétique Junkers 88 allemand signalé par le contrôle au sol.

A 20h30, le contrôle aérien leur ordonne de rentrer, mais le brouillard s'est levé et la visibilité devient de plus en plus faible. C'est par gonio avec la station de radio qu'ils arrivent à retrouver la base.

A l'approche, le chef de piste éclaire celle-ci avec des feux clignotants. Henri, laisse Jacques se poser le premier. Après 10 minutes, il peut lui aussi entamer son approche. Il entame son dernier virage à 90° et baisse le levier du train d'atterrissement qui se déploie mais sans se bloquer. Il avise immédiatement la tour de contrôle et reprends de la hauteur.

Au sol c'est le branle-bas : Commandant, docteur, pompiers, ambulance, tous sur la piste.

Le récit par Pierre Clostermann lui même :

Les lampes qui indiquent les limites du terrain défilent comme des traits de feu (...)



J'arrondis à trois ou quatre mètres, encore dans l'ombre. Soudain mon avion surgit dans le flot éblouissant de lumière bleue. A tâtons je coupe les contacts, et ferme les robinets d'essence. (...) Je retiens mon souffle, les yeux fixés sur le sol qui passe sous mes ailes. Je devine l'ambulance qui me suit à toute vitesse, suivie par les véhicules de pompiers.

Je tire doucement sur le manche, encore, encore ramenant ma vitesse au minimum : 145 Km/h. Mon hélice doit maintenant frôler le sol, l'avion commence à trembler, et brutalement je colle le manche à mon siège des deux mains. Toute sustentation enfuie, l'avion s'écrase dans un grand bruit. Des morceaux de pale d'hélice voltigent, une gerbe de terre, de neige, de mottes de gazon s'élève, arrachée par mon moteur qui laboure le sol. Le canon gauche se tord comme un fétu de paille déchirant l'aile. Le choc me projette en avant avec violence et les courroies de sûreté me rentrent dans la chair, me cisaillement les épaules. Ciel ! Pourvu qu'elles tiennent ! Sinon je vais m'écraser le visage contre mon collimateur. Je sens une douleur aiguë dans le genou droit : les câbles d'ailerons en sautant ont violemment lancé le manche contre ma jambe.

Entraînés par l'inertie, l'avion se dresse sur le nez, se soulève sur une aile et, pendant une angoissante fraction de seconde, je me sens suspendu dans l'espace, cramponné désespérément au pare-brise, un pied sur le tableau d'instrument, avec la terre toute droite, comme un mur devant les yeux... Va t'il passer sur le dos ?... Avec un fracas de tonnerre qui se répercute dans la boîte d'aluminium tendu du fuselage, l'avion retombe sur le ventre... Une dernière secousse, et le silence... un silence qui déchire les tympans.

Puis soudain c'est le grésillement du glycol et de l'essence vaporisées contre les surfaces rougies à blanc du moteur. Une fumée, noire cette fois, commence à surgir par tous les interstices du capot...

La cloche de l'ambulance me ramène à la réalité. D'un coup de coude, j'ouvre la porte, je lance mon casque dehors, saute sur l'aile couverte de terre, arrache le parachute du siège, et, oubliant la douleur lancinante de mon genou, je m'éloigne au plus vite de l'avion.

Je parcours quelques mètres, chancelle et tombe dans les bras de Jacques, tout essoufflé, qui vient de courir à mon secours d'une seule traite les 500 mètres qui séparent le lieu de l'accident de notre dispersal.

Brave vieux Jacques !

J'ai souhaité reproduire le récit de l'auteur (Le Grand Cirque), car tellement empreint d'émotions, de courage mais aussi de peurs et de beaucoup d'amitié.



Le spitfire Vb immatricule LO-D BL686 le lendemain matin.

Le 12 mars 1944, l'unité se déplace au sud-est, à Detling, dans le comté du Kent, à portée opérationnelle de la France.

Pierre Clostermann part effectuer un stage au Pays de Galles pour apprendre le bombardement en piqué en vue de l'attaque des bases de V-1 dans le nord de la France.

Pierre Clostermann et ses équipiers s'entraînent au polygone de tirs de Llandbedr.

Le 13 avril, les squadrions 602 et 132 bombardent le site de lancement de V-1 de Bouillancourt au sud-est du Tréport.

Il assure aussi de nombreuses actions d'accompagnement de bombardement de jour par les américains et peut, à de nombreuses reprises constater, impuissant, l'imprécision de ces bombardements dont est victime la population civile des sites visés.

L'invasion de l'Europe se prépare et le Squadron 602 prend ses quartiers à Ford, dans le Sussex près de Brighton le 18 avril 1944.

Pierre Closterman poursuit ces missions de bombardement de sites de V-1 ou de sites stratégiques comme le viaduc de Mirville et mène aussi des missions d'accompagnement de bombardiers. Le rythme est soutenu, bien souvent deux missions par jour.

Le 15 mai, Pierre Clostermann accompagne son supérieur, le Group Captain Rankin au quartier général des forces aériennes alliées.

En tant qu'aide de camp, il participe à l'élaboration des plannings des opérations préliminaires au jour J pour la chasse.

Pierre Clostermann est de retour à Ford, début juin, mais du fait de sa connaissance des opérations du jour J, il est interdit de vol au dessus des territoires occupés. Cette interdiction ne sera levée que 10 heures après le débarquement du jour J.

Le 6 juin, il respecte son engagement et ne recommence à voler après ce délai. Il



participe à deux patrouilles du 602 au dessus des plages normandes. Il vole au dessus de Utah Beach en fin d'après midi et de Omaha Beach à la tombée de la nuit.

Le 11 juin, il se pose pour la première fois en France sur le terrain de Bazenville en compagnie de Jacques Remlinger. Les deux hommes sont les premiers pilotes français à se poser sur le territoire national.

Clostermann vole toujours avec Remlinger, tantôt comme ailier, tantôt comme Leader et ramènent souvent leurs avions troués par la Flak allemande toujours plus précise.

Le 15 juin, Pierre Clostermann et Jacques Remlinger mitraillent le terrain de Saint-André de l'Eure et Clostermann revendique un BF 109 en train de se poser.

Basés dorénavant à Longues sur Mer en normandie, les missions s'enchaînent les unes derrière des autres.

Sur la photo ci dessous (non datée), Pierre Clostermann félicite le Flight Lieutenant Ken L. Charney encore assis dans son Spitfire après qu'ils eussent chacun abattu un Fw 190.



Le 26 juin, Pierre Clostermann s'octroie une victoire probable sur Bf 109 et une sûre contre un Fw 190 ce qui fera de lui un « AS »

Le 29 juin, il abat un Fw 190 et le lendemain un Bf 109.

Le 2 juillet, il revendique un Fw 190 sûr, un probable et trois endommagés.

Les homologations se font après coup, après le visionnage des films des caméras de tir embarquées sur les Spitfire.



Le 6 juillet 1944, Pierre Clostermann se voit accordé la Distinguished Flying Cross (DFC)



Le 7 juillet, après 600 jours d'opération, 300 missions de guerre et 11 victoires de chasse homologuées selon les critères de la RAF, il est envoyé au repos en Angleterre.

A la demande du Général de Gaulle, il est inscrit sur la liste des pilotes des FAFL que le général veut empêcher de retourner au combat.

Il passe les 3 mois qui suivent au service de presse des Forces Aériennes Françaises Libres. Il y cotoye en particulier l'écrivain Romain Gary).

En septembre 1944, il suit les cours de la Central Gunnery School de Catfoss, au nord de Londres.

En décembre, il décide de retourner en opération. Clostermann contourne l'interdiction du général (qui est furieux en l'apprenant mais qui respecte sa décision de retourner au combat) et parvient grâce à l'appui de connaissances à être affecté au 122 Wing, majoritairement équipé du chasseur ultra-moderne Hawker Tempest V.

Véritable unité d'élite, elle est la seule à tenir tête aux chasseurs allemands pendant les deux semaines qui suivent l'opération Bodenplatte du 1 er janvier 1945.

Le 14 janvier 1945, Bruno Clostermann, cousin allemand éloigné de Pierre Clostermann est abattu à bord de son Bf 109



Bruno Clostermann

Pierre Clostermann est affecté au 122 Wing, Squadron 214, le 17 février 1945. La base est située à Volkel aux Pays-Bas.

Puis promu mi-mars Flight Lieutenant, il est affecté au Squadron 56.

Le 24 mars, touché par la flak, il doit se poser sur le ventre sans conséquence pour lui.



Pierre Clostermann lors d'un retour de mission en mars 1945

Le 28 mars, il commande la 2 ème escadrille du Squadron 56. La nuit même, il doit effectuer un nouvel atterrissage de nuit sur le ventre et s'en sort quasi indemne.

Les missions s'enchainent, il tente d'intercepter un nouveau type d'avion possédant une hélice à l'avant et une à l'arrière qui se révélera être un Dornier Do 335, ultra-rapide tracto-propulsif.

Lors de l'attaque de l'aérodrome de Schwerin, six des huit avions que Pierre Clostermann mène au combat sont abattus par la Flak. Il apprendra par la suite que cet aérodrome spécialement protégé était réservé à l'évacuation des hauts dignitaires nazis et qu'il avait même accueilli le Fock Wulf Kondor (F200) personnel de Hitler.

Le 8 avril, il est affecté au groupe de chasse 3. Il pilote un Tempest immatriculé JF-E « Le grand Charles »

Le 21 avril, lors d'une mission, deux de ces co-équipiers sont abattus par un Fw 190 D9 . Il aurait déclaré au reste de la patrouille : « laissez le moi, ça va être du gâteau »

Quelques minutes plus tard, il sera la troisième victime de cet AS allemand. Cela vaudra à Pierre Clostermann de figurer dans le dernier « bêtisier » de la RAF de la guerre.



« Le Grand Charles »

Le 27 avril 1945 Pierre Clostermann est nommé commandant de l'escadre de chasse 122 (Wing 122)

Le 8 mai 1945, Pierre Clostermann termine la guerre avec 33 victoires en chasse



confirmées.

Le 12 mai 1945, lors d'un défilé aérien au dessus de Bremenshaven, les quatre avions de la section de Pierre Closterman se percutent (A cause d'une panne d'alimentation d'un équipier). Il est le seul pilote à en réchapper.

Début juin 1945, Pierre Clostermann devient le premier pilote français à voler sur avion à réaction, lorsqu'il réalise un vol de convoyage de Me 262 pour le compte de la Royal Air Force.

Le 1 juillet 1945, lors d'une démonstration devant le roi du Danemark à Copenhague, le Tempest de Pierre a une panne de moteur et de train d'atterrissement. Il s'écrase mais n'est pas blessé.

Le 27 août 1945, Pierre Clostermann est démobilisé à sa demande. Ces deux derniers incidents ont conforté Pierre Clostermann dans sa prise de décision.

33 Victoires homologuées en combat aérien :

19 Focke-Wulf 190.

7 Messerschmitt 109.

2 Dornier 24.

1 Fieseler 156.

1 Junkers 252.

1 Junkers 88.

1 Junkers 290.

1 Heinkel 111.

Mais aussi .../...

12 Appareils ennemis gravement endommagés :

6 Focke-Wulf 190.

6 Messerschmitt 109

24 Appareils ennemis détruits ou mis hors de combat au cours de mitraillage d'aérodromes :

7 Junkers 88 et 188.

6 Dornier 18.

4 Heinkel 177.

3 Arados 232.



2 Focke-Wulf 190.

1 Junkers 252.

1 Blom & Vhoss.

305 Objectifs divers homologués au cours de missions d'assaut :

72 locomotives et une centaine de trains .

225 camions et transports routiers.

5 tanks.

2 vedettes lance-torpilles.

1 sous-marin de 500 tonnes en coopération.

Après la seconde guerre mondiale

Le 24 juin 1947, Pierre Clostermann épouse Jacqueline. Ils auront trois fils.

Il entame aussi une carrière d'écrivain en relatant sa vie de pilote de chasse. Paru en 1948, son ouvrage : *Le Grand Cirque* est publié à 3 millions d'exemplaires et sera traduit en plus de 30 langues. Selon l'auteur américain William Faulkner : « *Le Grand Cirque* » est le meilleur livre qui soit sorti de la guerre. Son livre sera adapté en bandes dessinées et au cinéma à plusieurs reprises.

Il publie également des ouvrages sur la pêche au gros.

En 1950, il rencontre Ernest Hémingway à Paris. C'est le début d'une amitié qui durera jusqu'au décès de l'écrivain américain en 1961. Tous les deux sont des passionnés de la pêche sportive et Pierre Clostermann succédera à Ernest Hémingway au conseil d'administration de l'International Game Fish Association.

En 1950, déçu par la France qui n'est pas celle qu'il s'était imaginé pendant la guerre, Pierre Clostermann décide de s'installer au Maroc avec sa famille. Il construit une maison à Anfa (Casablanca) ainsi qu'une usine de charpentes métalliques avec l'aide de son beau père Marcel Renaudat et de son oncle Robert Aubry, entrepreneur de travaux publics.

C'est durant cette période qu'il se lie d'amitié avec Moulay Hassan, fils du sultan dont il admirait l'étonnante culture et la rigueur du raisonnement. Défendant les intérêts du sultan, fait Compagnon de la Libération par le général de Gaulle, Clostermann s'opposera avec vigueur à la police française et au maréchal Juin qui manipulaient les mouvements contre-terroristes afin de destituer la monarchie. Ses positions lui valurent l'explosion d'une bombe dans sa villa à Anfa en 1954,



rapidement suivie de deux autres tentatives d'attentat avortées.

Afin de mettre sa famille en sécurité, Pierre Clostermann revend sa société à Berlier et s'installe définitivement dans la propriété de ses beaux parents à Saint-Thierry près de Reims.



A Reims, il y avait obtenu pour son ami et partenaire depuis 1950, l'avionneur Max Holste, un local dans l'usine de Marcel Renaudat afin d'y produire son avion de brousse, le « Broussard » à l'élaboration duquel il avait participé avant d'utiliser sa version « appui-feu » en Algérie.



En Avril 1956, Pierre Clostermann est rappelé pour servir en Algérie. Il est député, et un parlementaire ne peut être rappelé sous les drapeaux sans son accord. Parmi les 17 parlementaires rappelés, Pierre Clostermann sera l'un des trois seuls qui accepteront ce rappel.

De 1956 à 1957, Pierre Clostermann, alors commandant, va assurer 116 missions d'observation et de guidage de la chasse en Algérie, soit 348 heures de vol supplémentaires sur Broussard MH1521.

De cette expérience, il tirera un récit historique : « Appui-feu sur l'Oued Hallaïl »

Décorations :



Décorations Françaises :

- * Grand-croix de la Légion d'honneur
- * Compagnon de la Libération - décret du 21 janvier 1946
- * Médaille militaire
- * Croix de guerre 1939-1945 avec 27 palmes
- * Croix de la Valeur militaire avec 2 citations
- * Médaille de la Résistance avec rosette
- * Médaille de l'Aéronautique



- * Médaille commémorative des opérations de sécurité et de maintien de l'ordre en AFN.
- * Insigne des blessés militaires
- * Médaille de la France libre

Décorations Etrangères (les principales) :

Royaume Uni

- * Distinguished Flying Cross
- * France and Germany Star
- * The 1939-1945 Star
- * Distinguished Service Cross

USA

*Silver Star

*Air Medal

A la date de son décès, il était l'homme le plus décoré de France.

Eclairage sur l'engagement politique de Pierre Clostermann

Comme plusieurs fidèles du Général de Gaulle, il rejoint après la guerre, L'union Démocratique et Socialiste de la Résistance.

Pierre Clostermann a été élu député le 2 juin 1946 dans le Bas Rhin. Elu ainsi pour la première fois à l'age de 25 ans, il est alors le plus jeune député de France.

Nommé secrétaire de l'assemblée en décembre il fait partie des commissions de la Défense Nationale et des Pensions.

Il est nommé juré à la Haute Cour de Justice en 1948.

Il sera pendant sa carrière politique, 8 fois élu député dans différentes circonscriptions : la Marne, la Seine, les Yvelines, la Seine et Oise.

Il abandonne la carrière politique en 1963

Autres éléments marquants de sa carrière et de sa vie

Après l'obtention de ses diplômes d'ingénieur aéronautique au California Institute of Technology et des diplômes en science politique à l'université d'Oxford.



Il devient en 1962 directeur commercial et directeur adjoint de la société des avions Max Holste qui deviendra plus tard Reims Aviation. Cette société produit près de 5 000 avions de tourisme.

Il est également vice-président de la Cessna Aircraft Company, administrateur du groupe Marcel Dassault pour la sous-traitance du Transall et de l'Airbus A300. Il est aussi administrateur de Renault.

Plus tard en 1970, il deviendra PDG de Reims Aviation.

En 1983, premier vol du Reims Aviation F406 Caravan II, bimoteur conçu à l'instigation de Pierre Clostermann, toujours fabriqué dans la première décennie du 21 ème siècle

Le Reims-Cessna F406 Caravan II est un bi-turbo propulseur conçu et construit par la société française Reims Aviation sur la base du Cessna C404 en coopération avec Cessna.

De mars 2010 au 25 mars 2014, cet avion était proposé sous le nouveau nom GECL Aviation. Cet avion non pressurisé de 12 places, équipé d'un train rentrant, est une évolution du Cessna 404 Titan dont le premier vol remontait à 1975. Reims Aviation, dans sa version Surmar, a positionné le F406 essentiellement sur le marché des missions de surveillance maritime (Contrebande, pollution, zones de pêches, etc.) et sur celui de la photographie aérienne.



F406 des douanes françaises

En mars 2014 ASI Aviation, associé au groupe chinois Aviation Industry Corporation of China et sa filiale américaine Continental Motors, rachète Reims Aviation et devient titulaire du certificat type de l'avion. En collaboration avec cette dernière, ASI Aviation relance la production aux États-Unis du F406 avec de nouvelles modifications et options.

Parmi les utilisateurs du F406 de surveillance, on peut citer les douanes françaises, les douanes australiennes, les garde-côtes grecs et la surveillance des zones de pêche d'Ecosse.



Pierre Clostermann endosse aussi d'autres responsabilités

Il enseigne à l'école d'état major de l'US Air Force

Héros des Forces Aériennes Françaises Libres, il connaît une vie aventureuses au contact de personnes comme Hémingway, Charles De Gaulle, Che Guevara, Salazar, Rudel, Joseph Kessel et Romain Gary.

Je ne sais pas si Pierre Clostermann comptait Hans-Ulrich Rudel dans son cercle d'amis, mais ce qui est sûr c'est qu'il avait du respect pour le pilote de guerre qu'il fut. Il a d'ailleurs écrit la préface du livre de celui ci, intitulé "Pilote de Stuka" dans l'édition de 1968 .

Petit apparté :

Hans-Ulrich Rudel était un pilote allemand de Stuka et un membre convaincu du NSDAP. Il a été le militaire allemand le plus décoré de la Seconde Guerre mondiale et le seul à avoir reçu la croix de chevalier de la croix de fer avec feuilles de chêne et glaives en or et brillants. Il est resté un nazi impénitent jusqu'à la fin de sa vie, suscitant à plusieurs reprises la controverse par ses prises de position.

On sait aussi que Pierre Clostermann allait en compagnie de Hans-Ulrich Rudel écouter les opéras de Wagner à Bayreuth, dans l'ancienne loge personnel d'Adolf Hitler.

Par ailleurs, Pierre Clostermann est aussi ami avec le président israélien Ezer Weizmann, lui aussi ancien pilote de chasse.

Parlant couramment le portugais, il sert d'agent de liaison discret entre De Gaulle et Salazar à Lisbonne lors des rébellions anti colonialistes en Angola et au Mozambique.

Lors du séminaire afro-asiatique de 1965, invité par le président algérien Ben Bella, il est reçu au domicile de Krim Belkacem chef historique du FLN et il y rencontre Che Guevara.

Che Guevara lui dira :

« Je suis très heureux de vous rencontrer. En 1948, à la faculté de médecine, mon professeur de français me faisait lire et traduire des passages du « Grand Cirque ». On m'a beaucoup parlé de vos convictions libérales et de votre attitude à l'égard du



Tiers-monde. »

Pierre Clostermann écrira plus tard : nous sommes placés côte à côte à table et commençons en espagnol et en français qu'il parle convenablement, une conversation qui se terminera à 4 heures du matin, assis sur un banc sous une tonnelle du parc de Saint Georges ! (CF Pierre Clostermann : L'histoire vécue)



Le parc Saint Georges aujourd'hui, Photos fournies par Khaled, membre du forum, résidant à Alger

Lors de sa jeunesse au Brésil, ses parents diplomates recevaient régulièrement à leur domicile l'évêque du diocèse qui deviendra le Pape Pie XII. C'est en souvenir de cette période et en hommage à ses actes héroïques que le Pape Pie XII élève Pierre Clostermann au rang de chevalier dans l'ordre équestre du Saint Sépulcre de Jérusalem.

Pierre Clostermann a épousé le 24 juin 1947 Jacqueline née Renaudat (1929-2017)

Ils ont eu trois enfants :

Jacques, le fils ainé, né en 1950, ancien pilote de chasse puis commandant de bord à Air France, Jean-Pierre et Michel.

Notre héros de la France Libre est décédé à son domicile de Montesquieu-des-Albères (Pyrénées-Orientales) le 22 mars 2006. Il venait de fêter ses 85 ans.

L'état a organisé un hommage national et les funérailles solennelles en l'église de Saint-Louis des Invalides.

Il est inhumé au cimetière du Chesnay (Yvelines) où il a vécu et où sa famille possède un caveau.

J'espère que vous avez passé un bon moment.

Thierry Coët

Sources :

Les œuvres littéraires de Pierre Clostermann



Différents livres sur la seconde guerre mondiale

(C) Wikipédia

(C) Les site officiels sur Pierre Clostermann : pierre.clostermann.org, pierre-clostermann.com