

## Pierre TREBOD, pilote de guerre au Groupe de Chasse. I/1.

Après avoir suivi les cours de « l'école des mécaniciens de Rochefort », Pierre Trébod est breveté pilote militaire le 12.8.1929. Il sert au 2<sup>ème</sup> régiment d'aviation de chasse à Strasbourg-Neuhof puis, ayant accumulé 1334 heures de vol, il obtient le brevet de transport public le 18.3.38 et entame dès le lendemain une carrière de pilote d'essais à l'usine SNCASO de Châteauroux en novembre 1938, il effectue une période militaire.

En avril ou mai 1940, Pierre Trébod est affecté à l'escadrille des Archers commandée par le capitaine Coutaud avant l'offensive allemande. En 1993, le capitaine Coutaud, alors général, a publié ses souvenirs de la campagne de 1940, en voici les extraits qui concernent Pierre Trébod.

Le 10 mai, l'escadrille des Archers comprenait sous mon commandement :

- 4 chefs de patrouille : Adjudant-chef Monchanin, Adjudant Verots, Sergents-chefs Coader et Teillet.
- 6 équipiers : Capitaine Maréchal, Sous-lieutenant Rossigneux, Sergent Leprovost et 3 Tchécoslovaques : Sergent Fiala, Caporal Pipa, Caporal Novacek.
- 2 réservistes : Lieutenant Legentil, **Sous-lieutenant Trébod**.
- 3 provisoires : Capitaine Calmon et Sergent-chef Tain (partis le 16 mai), Sous-lieutenant de Pins (arrivé 12 juin).

### Premier combat (12 mai)

Une patrouille triple (9 avions), conduite par le Capitaine Calmon, a pour mission la couverture du secteur de Namur ; une patrouille de 3 Dornier 215 est attaquée :

#### Compte rendu officiel

a) attaque par vagues successives : plusieurs tenailles, vif tir des mitrailleurs.

b) les Allemands lâchent leurs bombes ; puis plus de réaction des mitrailleurs. L'ailier gauche du groupe ennemi attaqué par Sergent-chef Coader, Lieutenant Legentil, Lieutenant **Trébod** paraît en difficulté et quitte le peloton des bombardiers visiblement désespéré, l'avion perdant progressivement de l'altitude a dû s'abattre par la suite. Mais l'épuisement des munitions et la nécessité de regrouper la patrouille n'ont pas permis de contrôler le résultat définitif.

c) le Sergent-chef Coader isolé est attaqué par les Me 109.

Résultat enregistré : 1 Do 215 (probable).



Insigne du GC I/1



Insigne de l'escadrille SPA 31, l'escadrille des Archers.

Commentaire : Les précisions suivantes me furent données quelques années plus tard par le Capitaine Legentil : « L'ailier gauche fut, en dernier lieu attaqué par le Lieutenant Legentil et le Sergent Leprovost. Les deux autres Do 215 réduisirent leur vitesse pour lui permettre de se joindre à eux. Lorsque les deux chasseurs abandonnèrent le peloton (munitions épuisées) celui-ci se trouvait à 2 km au S. O. de Marche, l'ailier gauche ayant ses deux moteurs en feu ». Il est certain que cette victoire aurait dû être enregistrée : « sûre ».

### **Cinquième combat (17 mai)**

Une patrouille triple (9 avions) conduite par le Capitaine Coutaud, a pour mission la couverture du secteur de Fourmies.

#### Compte rendu officiel

4 Me 109 sont aperçus en Quentin 275 ; ils virent sur la gauche de la patrouille gulle et à 12h01 attaquent la patrouille gauche 3/4 arrière. Un combat tournoyant s'engage :

- Le Sergent-chef Teillet abat 1 Me 109 en flammes, le pilote se jette en parachute à 12h10
- Le Sergent-chef Coadier, tiré de 3/4 arrière par un Me 109 riposte par 2 rafales, l'avion est probablement atteint, mais le pilote obligé de dégager immédiatement ne peut contrôler le résultat de son tir. Position approximative : Quentin 24 - 12h10.
- Le Caporal Pipa est poursuivi par 3 Me 109 auxquels il échappe par la manœuvre.
- Le Caporal Novacek tiré par un Me 109 de 3/4 arrière est atteint d'un obus explosif à l'aile.
- Le Lieutenant **Trébod** se pose en panne de pression d'huile à Noyon.
- Le Lieutenant Legentil, par suite d'un désamorçage de pompe à essence, a son moteur qui s'arrête en cours de combat ; cherche à atterrir en direction sud, puis son moteur reprend progressivement. En rentrant au terrain, il aperçoit un Do 17 sur Compiègne, altitude 500 m, engage un combat et l'abat en flammes dans la forêt de Laigle (témoignage de la gendarmerie de l'air de Compiègne 12h20).

Résultat: 1 Me 109 (sûr) et 1 Do 17 (sûr).

Commentaire : Ce premier combat de mes pilotes avec les Me 109 est tout à leur honneur, malgré les deux défaillances de moteur. Le métier commence à rentrer,

### **Quinzième combat (3 juin)**

La plus fatale, la plus triste journée pour l'escadrille des Archers.

Les services de renseignements français avaient eu connaissance de l'opération «Paula» attaque massive des bombardiers sur la région parisienne. Le haut commandement de l'aviation française, prévenu, avait envoyé une patrouille triple du G. C. II/9 à Chantilly, pour renforcer le G. C. I/1. Malheureusement l'engagement des moyens (d'ailleurs très insuffisants) pour attaquer une expédition de plus de 200 Heinkel et Dornier, protégés par autant de Me 109 et Me 110, fut catastrophique.

#### Compte rendu officiel

a) Météo : couvert vers 1 000 m et mauvaise visibilité en-dessous.

b) Prise de contact avec l'ennemi : à 13h15 des obus de DCA explosent au-dessus de Beaumont, à 5 000 m. La patrouille se porte sur ce point et aperçoit sur sa gauche un peloton d'environ 15 bombardiers. Mais au moment où elle se dirige sur eux, une dizaine de Me 109 passe exactement à sa verticale. Se sentant en position défavorable, le chef de patrouille dégage aussitôt en virage à droite puis reprend de l'altitude en se dirigeant sur Paris. Le Caporal Pipa signale un groupe de bombardiers ennemis sur lequel il se dirige suivi du Lieutenant Rossigneux, mais pris

à partie par des chasseurs ennemis en nombre très supérieur, ils sont obligés de dégager dans les nuages.

Tout en se dirigeant sur Paris suivant les ordres radio, le Capitaine Coutaud et le Sergent Leprovost continuent à prendre de l'altitude ; mais étant à 4 000 m d'altitude, ils sont obligés de dégager en virage à droite, étant attaqués par 2 Me 109 qui se détachent d'un peloton de 10 situé à 6 000 m,

Par la suite de nombreux Me 109 ont été aperçus à très haute altitude, jusque vers 14h00, heure à laquelle a été donné l'ordre d'atterrissage pour tous les avions.

A 13h25, se portant en direction d'éclatements d'obus de D.C.A. sur Paris, en prenant de l'altitude, le Sergent-chef Teillet et le Caporal Novacek aperçoivent la colonne ennemie se dirigeant vers le nord et essaient d'attaquer les derniers éléments, mais subissant une attaque de 8 Me 109 vers l'Isle Adam, dégagent en virage à gauche ; le Sergent-chef Teillet tire sur un Me 109, mais ne peut contrôler le résultat, étant obligé de dégager pour échapper à l'attaque d'un autre Me 109.

Le Caporal Novacek ayant perdu son chef de patrouille est attaqué par 8 Me 109 et dégage dans les nuages. Le Sergent-chef Teillet, sortant au-dessous des nuages est attaqué par 8 Me 109, il dégage dans les nuages puis en ressort et apercevant 8 avions qui tournaient en rond au-dessus d'Ermenonville, se dirige sur eux les prenant pour des amis, mais dégage de nouveau en reconnaissant des Me 109.

Combat : l'escadrille étant en alerte de 12 à 14h00, sur les 8 avions dont je disposais. 6 étaient tenus prêts à décoller au moindre signal. Les 6 pilotes correspondants, casqués, prenaient leur repas sur le terrain même, au poste de commandement de l'escadrille. Maréchal et **Trébod** avaient été désignés parmi ces 6 pilotes. Or quelques instants avant midi, le commandant Rozanoff, qui allait rechercher un Me 109, en état de vol abattu dans les lignes françaises, était de passage à Chantilly. C'était un excellent camarade de **Trébod** et Maréchal. Afin de permettre à ceux-ci de profiter de leur camarade, je les remplaçai avec un autre pilote, dans la patrouille d'alerte. En ce qui concerne le Lieutenant Legentil, il avait été exempté de vol pour raisons médicales.

A 13h45, les postes de guet avancés ayant signalé le franchissement des lignes par de nombreux avions ennemis, le Commandant du G. C, I/1 m'ordonna de faire décoller une patrouille double légère (4 avions) dont je pris le commandement, et fit mettre en alerte tous les autres pilotes du groupe. 15 minutes après mon décollage, la menace ennemie se précisant, le commandant du groupe fit décoller les 2 avions restant de ma patrouille double ainsi qu'une partie de la 2<sup>ème</sup> escadrille. Dans un troisième temps, dans la crainte d'un bombardement massif du terrain l'ordre fut donné de faire décoller tous les avions capables de prendre l'air.

C'est ainsi que décollaient les 3 derniers pilotes de la 2<sup>ème</sup> escadrille (Legentil, malgré son exemption, décida de piloter un 9<sup>ème</sup> avion rendu disponible depuis midi), Compte tenu des circonstances (menaces de bombardement, précipitation, etc.) les 3 pilotes ne décollèrent pas en patrouille homogène, mais les uns après les autres, la patrouille devant se reformer en l'air.

Quand **Trébod**, Marechal et Legentil décollèrent, les chasseurs allemands avaient déjà cessé d'accompagner les bombardiers et se trouvaient sur le chemin du retour, à faible altitude. Ils n'eurent donc pas beaucoup de peine à cueillir au passage mes 3 pilotes qui ne se rendaient pas compte du danger qui les menaçait. C'est probablement lorsqu'ils étaient encore en tour de piste, essayant de se regrouper, qu'ils furent surpris et attaqués par une dizaine de Me 109. A partir de ce moment, les détails précis me manquent.

Nous n'avons jamais rien su de **Trébod**, son avion contenant son corps meurtri et décapité a été retrouvé à Boran. Je présume que, tiré a bout portant, il a été tué à bord de son avion sans même pouvoir réagir.

Nous n'aurions rien su non plus de Marechal sans le rapport que nous fit le soir du 3 juin un lieutenant de la 504<sup>ème</sup> Cie de sapeurs cantonnée à la gare de St-Leu. Cet officier avait vu un avion français passer en flammes a basse altitude au-dessus de St Leu et disparaître en direction de l'Oise. S'étant mis en marche vers le point de chute présumé, il avait trouvé des traces de passage de l'avion dans une clôture en fil de fer bordant l'Oise, (une pale d'hélice et des débris humains). Il avait ramassé quelques papiers flottant sur l'eau (feuille de solde et lettre au nom du Capitaine Maréchal).

L'avion s'était engouffré dans la rivière. Cet officier déclarait en outre qu'il avait vu cet avion, quelques instants avant sa chute, poursuivant et tirant un Me 109. Ce serait, d'après ses déclarations, le Capitaine Maréchal qui aurait abattu le Me 109 tombé peu avant dans le Vélodrome de Creil.

Legentil est le seul survivant de cette malheureuse patrouille. Ayant à peine décollé et se trouvant a 300 m seulement d'altitude, il fut surpris d'entendre le bruit d'une grêle de projectiles frappant son avion. Quelques secondes après, son appareil prenait feu et se transformait en torche volante, Les mains et le visage brûlés, il éprouva les pires difficultés pour se jeter en parachute au prix des souffrances les plus atroces.

Résultat : 2 Me 109 (sûrs).

6 pilotes tués, 2 pilotes blessés.

Commentaire

Le Capitaine Maréchal et le Lieutenant Daval (G. C. II/9) abattirent chacun t Me 109, mais les pertes furent sévères : escadrille des Archers : 2 tués et 1 blessé.