



en protection attendent que les Spitfire piquent pour les attaquer de l'arrière, soleil dans le dos. Très rapides, Robinson et Choron parviennent vraisemblablement à rattraper les deux Bf 109 utilisés comme appâts, et Maurice Choron en atteint un, vraisemblablement au moteur. Philippe De Scitivaux et René Mouchotte se trouvent alors légèrement en retrait de Robinson et Choron, mais eux-mêmes sont associés à la manœuvre du piqué. René Mouchotte réalise le danger mortel qui les guette en relevant la présence de quatre chasseurs ennemis derrière lui – ceux dont la trajectoire a disloqué la formation du Squadron. Il parvient, en dépit de sa grande vitesse, à redresser et repartir verticalement vers le ciel. Philippe de Scitivaux reste alors seul, quatre chasseurs viennent de le prendre en chasse. Il ne sera, comme le dit René Mouchotte, "jamais plus revu"⁽¹⁾. Il est immédiatement touché et abattu, tandis qu'il tente lui-même de redresser, sur l'injonction du lieutenant Mouchotte. Il quitte blessé l'habitacle de son Spitfire, des éclats de métal l'ayant blessé à la nuque. Le commandant de l'unité perd connaissance immédiatement après, et ne conserve pas le souvenir d'avoir ouvert son parachute⁽²⁾. Il reprend connaissance dans une ambulance allemande, à l'instant où cette dernière parvient à un croisement de routes où un panneau de circulation indique "Saint Omer 10 Km."⁽³⁾. Il restera prisonnier jusqu'à la fin de la guerre, en dépit de plusieurs tentatives d'évasion.

Dernière page du carnet de vol de Philippe de Scitivaux.

On reste dans l'ignorance des circonstances précises qui suivirent cet évènement. Il est rapporté que Choron et Robinson sont un temps restés ensemble, période au cours de laquelle Maurice Choron ouvre le feu et atteint un chasseur ennemi – ce dont le W/Co. apporte la confirmation orale par radio. Plus tard, Robinson répond à l'appel de Bernard Dupérier, assignant aux pilotes du Squadron de se reformer au dessus de Calais. Ce sera son dernier message. Il sera ensuite porté disparu⁽⁴⁾.

Quant au destin de Maurice Choron⁽⁵⁾ en cette fin de journée du 10 avril 1942, nous disposons de davantage de d'informations. Séparé de son leader, il lance le message "bail out"⁽⁶⁾ qui permet à la radio location de le localiser à proximité du Touquet⁽⁷⁾. Plus aucune nouvelle du pilote français n'a pu être rapportée depuis cet instant⁽⁸⁾. En quelques minutes, le Groupe Ile de France perd deux de ses pilotes les plus

1/Spitfire Vb, GW-A / BL 909.
 2/Son Spitfire s'écrase près de Condette, au Sud de Boulogne sur mer.
 3/Témoignage de Marie Thérèse de Scitivaux, veuve de l'amiral - mai 2000.
 4/Le Spitfire Vb, ML-R/W 3770 piloté par Michaël Lister Robinson lui avait été offert par les ouvriers de l'usine que possédait son père. D'une valeur de cinq mille livres sterling, il portait les initiales du pilote comme le prévoit l'usage au bénéfice des W/Co.
 5/Spitfire Vb, GW-U / BL 761.
 6/Témoignage de Raymond Lallemand - Entretien téléphonique de décembre 2000.
 7/Cette localisation d'origine britannique et confirmée par l'enquête menée par Paul Richey, permet de supposer que Maurice Choron puisse avoir été abattu par Kurt Ebersberger, dont il serait la 19^{ème} victoire – rapprochement sous toutes réserves.
 8/L'enquête sur le devenir du lieutenant Maurice Choron n'est à ce jour pas achevée. La Form 541 du Groupe confirme qu'un dinghy a été repéré à douze miles de la côte, au large du Touquet, des pilotes des 41 et 129 Sqn. participant à cette sortie témoignent pour leur part que Maurice Choron a été observé au même endroit dans son canot de sauvetage. Cette information est reprise par Paul Richey dans l'enquête qu'il mena sur les disparitions de Choron et de Robinson. Il témoigne en outre qu'au vu de cette circonstance

Maurice-Choron				Maurice-Choron			
Date	Part	Date	Part	Date	Part	Date	Part
21.10	2375.40	10.00	2.00	22.45	3.00		
		1.00.					
		1.15					
TAKE OFF AT 17.10. LAST SEEN BY P/O (129 Sqn) IN HIS DINGHY PROBABLY DESTROYED A F.W. 190. (SEEN BY W/C ROBINSON. WHO REPORTED BY R/T BEFORE BEING SHOT DOWN HIMSELF.							
Maurice !							
Voici un témoignage de la sympathie et de l'affection que se portent les trois camarades des premières unités des Français libres en Grande Bretagne, avec toute l'admiration que provoque ton bel exemple d'infatigable ardeur au combat et de sentiment de l'honneur.							
Capitaine <i>Benoît Lallemand</i>				François de Labouchère			
<i>CE Fayolle</i>				<i>N. Lempereur</i>			

DEL. HESTON
 1. APRIL 1942
[Signature]

ure de Maurice Choron.

100 HUNTER LITTON. WING/FA ROBINSON MISSING
 BY TANGMERE SORTIE.

10 HUNTER DAMAGED - 36 DANGER DAMAGED

10 HUNTER MISSING - W/C HUBO BALES DUY. RECOVERED

10 HUNTER MISSING - 20 BLITZ CRASHED BEING DAMAGED BY FW.190

O.C. A FLIGHT

O.C. 340 SQUADRON

14.25 2.05

du carnet de vol de Massart.

expérimentés, et porte le soupçon de la responsabilité de la perte du W/Co. de la Wing de Tangmere... Quelques jours plus tard, Bernard Dupérier, qui redoute un retour du Groupe vers l'Ecosse pour subir un complément de formation, apprend avec soulagement que le désastre du 10 avril est imputé par la RAF à l'intrusion massive de Fw 190, et que le 340 Sqn. continue de recueillir la confiance du Fighter Command.

Dès le lendemain, les missions opérationnelles du Groupe reprennent. Les 11 et 13 avril, le capitaine Béchoff et le Lieutenant Gibert effectuent deux missions d'escorte de convois. Le 12, sous le commandement de François de Labouchère, quatre Spitfire décollent sur un appel d'urgence et tentent d'intercepter plusieurs intrus repérés au-dessus du Channel. La mission tourne court et après deux rotations infructueuses, les chasseurs regagnent leur base. Depuis le mois de mars, les unités allemandes de chasseurs bombardiers développent

et de la proximité de la nuit, les autorités britanniques ont prévenu les forces allemandes de leur impossibilité de secourir le pilote en détresse. Elles leur ont demandé de bien vouloir entreprendre son sauvetage. Dans l'article consacré à Maurice Choron et Michaël Robinson - Icare n° 133, p. 87 à 93, Raymond Lallemand rapporte que le corps de Maurice Choron aurait été retrouvé dans un dinghy. Interrogé par téléphone sur ce sujet, il confirma cette information qui circula dans les escadrilles britanniques un mois plus tard - ajoutant qu'elle émanait de source allemande. Aucune trace de cette information complémentaire ne put être recueillie auprès des services de la Croix Rouge. Rien non plus de la part des services de l'INA. L'enquête menée par Laurent d'Hondt auprès des services d'archives de la Gendarmerie ne put confirmer la découverte d'un corps sans vie à l'intérieur d'un dinghy au cours de cette période sur notre littoral. La piste selon laquelle Maurice Choron aurait pu être retrouvé par un bâtiment anglais ou de la Kriegsmarine fut également explorée, sans succès. Il reste donc patent que les seules informations fiables sur ce sujet restent celles qui prennent terme à l'observation du lieutenant Choron à l'intérieur de son canot. C'est donc à compter de cette base qu'il faut reprendre les investigations. Les services de la capitainerie du port du Touquet ont accepté d'effectuer la recherche des coefficients de marée de cette journée. Ces éléments nautiques révèlent que le courant, au soir du 10 avril 1942, effectuait un mouvement remontant vers la côte d'Opale. Maurice Choron n'ayant pas été repêché, il aurait été emporté dans cette direction par effet des mouvements de la mer. On pensera bien entendu qu'avec la venue de la nuit, ce dernier tenta certainement d'utiliser ses fusées de détresse pour signaler sa présence au large de la côte française. Une nouvelle fois, la capitainerie du Touquet fut sollicitée sur ce point, son enquête auprès des marins pêcheurs qu'elle interrogea occulte toute possibilité de pouvoir observer des fusées depuis la côte - si tant est que le pilote en ait utilisé. En effet, le grand éloignement qui le séparait de la côte (douze miles) rend invisibles les fusées depuis le littoral du fait de la courbure de la Terre. Par ailleurs, il nous fut confirmé que les fusées de détresse de cette époque n'avaient pas l'efficacité de celles d'aujourd'hui et devenaient, à moyenne distance, pratiquement inopérantes. A ce jour, on peut seulement penser que Maurice Choron, s'il a effectivement été retrouvé mort dans son dinghy, le fut dans le secteur de la côte d'Opale, voire en Belgique. Enfin, s'il a été récupéré par les troupes d'occupation, il n'aura pas manqué d'être inhumé comme il est d'usage pour les pilotes alliés. Sa dépouille est peut-être encore aujourd'hui enterrée dans un cimetière communal ou un cimetière militaire britannique, sans mention de son identité, l'enquête continue. La solution est certainement parmi les tombes du cimetière Est de Boulogne sur Mer. L'une d'elle évoquant un pilote de la RAF non identifié mort le 10 avril 1942.