



Daniel THIRIEZ

Né le 13/03/1915 à Lille

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

Matricule FAFL 30.186

« Disparaît dans la Manche » le 23 septembre 1943 au large des côtes anglaises



Pilote de Chasse au « 222 SQUADRON » de la RAF



« Mort pour la France » à l'âge de 28 ans





Ce travail biographique a été réalisé dans le cadre du projet mémoriel 2017-2022 conduit par l'Association AMFAFL (*pour la Mémoire des Forces Aériennes Françaises Libres*) qui a eu pour objectif d'honorer la mémoire des 123 membres des FAFL (*Forces Aériennes Françaises Libres*) déclarés « porté disparu » durant la Seconde guerre mondiale.

Ce projet a abouti avec la création en Seine-Maritime du « Mémorial du Tréport » en faisant ériger en bord de mer une stèle dont la cérémonie inaugurale a eu lieu le samedi 25 juin 2022 en présence du Général de brigade aérienne Julien SABÉNÉ représentant le chef d'Etat-Major de l'Armée de l'air et de l'espace.



L'historique de ce Mémorial est consultable sur le site internet de la *Fondation de la France libre* à l'aide du lien suivant : <https://www.france-libre.net/hommages-aux-123-membres-des-fafl-disparus/>

Les 123 biographies, dont fait partie celle-ci, ont été réalisées avec le concours de :

Jean-Claude AUGST, Frédéric BENTLEY, Frédéric BRUYELLE, Yves DONJON, Jean-Pierre FITAMEN, Bertrand HUGOT, Yves MORIEULT et Hervé PIERROT mémorialistes des FAFL ; Michel BOUCHI-LAMONTAGNE mémorialiste des FNFL ; Lucien MORAREAU mémorialiste de l'Aéronautique navale ; David PORTIER mémorialiste des Parachutistes de la France Libre ; Mike CLOSE mémorialiste de la Royal Air Force ; Pierre TILLET mémorialiste des actions du BCRA ; Sylvain CORNIL-FRERROT responsable des recherches historiques à la Fondation de la France libre.

Ces biographies sont consultables sur le site internet de la *Fondation de la France libre* à l'aide du lien suivant : <https://www.france-libre.net/les-123-fafl-declares-porte-disparu/>

Parmi les ressources documentaires qui ont alimenté ce travail, il y a :

- Le Service Historique de la Défense de Vincennes (94), de Caen (14) et de Pau (64).
<https://www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr/>
- Le site internet du Ministère des Armées : « Mémoire des Hommes » :
<https://www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr/fr/>
- Le site internet « Mémorial Gen Web » :
<https://www.memorialgenweb.org/index.php>
- La Fondation de la France libre :
<https://www.france-libre.net/>
- Le site internet « Français.libres.net » :
<http://www.francaislibres.net/liste/liste.php>
- Les archives de la Royal Air Force :
www.nationalarchives.gov.uk
- Les archives familiales des disparus.



Agir pour la Liberté



Le parcours d'un jeune Lillois ayant rejoint les Forces Aériennes Françaises Libres

Biographie proposée par Frédéric Bentley
Président de l'Association pour la Mémoire des FAFL (AM-FAFL)
avec la collaboration de
Jean-Pierre Fitamen vice-président de l'AM-FAFL
(04/2024)



Association pour la Mémoire des Forces Aériennes Françaises Libres
Fondation de la France-Libre

16 Cour des Petites Ecuries, 75010 PARIS
Email : amfafl.contact@gmail.com



1- SES DÉBUTS

1915 - Sa NAISSANCE - Le **13 mars 1915** est né à Lille un enfant prénommé, *Daniel Marie Gérard*, fils de Pierre Georges Louis Auguste THIRIEZ né à Lille le 30 décembre 1875 industriel, et de Madeleine Marie Louise Henriette WALLAERT née à Lille. Daniel est le 7^{ème} enfant d'une fratrie qui va en compter dix, d'une famille issue de la bourgeoisie lilloise, qui a participé au 19^{ème} siècle au développement des filatures dans le département du Nord, avec la société « J.THIRIEZ père & fils ».

1925 - Après avoir terminé ses études secondaires jusqu'à la préparation au baccalauréat, Daniel Thiriez, âgé de 20 ans, suit une formation de mécanicien automobile et obtient son permis de conduite auto et moto. Il est également titulaire d'un Brevet de Préparation Militaire Élémentaire (BPME). Par ailleurs il fait partie de la Société Sportive Française de Lille.

SON ENTRÉE dans l'ARMÉE

Le **24/04/1935**, Daniel contracte un engagement volontaire pour deux années dans l'armée à la Base aérienne 104 de Dugny.

Le **01/12/1935** il est nommé au grade de caporal. Exerçant la fonction de secrétaire, il obtient l'appréciation suivante : *Très bon secrétaire, a rendu beaucoup de services.*

Le **20/6/1936**, il est affecté à la 17^{ème} Compagnie de l'Air de la Base aérienne d'Issy-les-Moulineaux. Il obtient son brevet de pilote d'avion (n°6040) le 25 juillet 1936.

RETOUR à la VIE CIVILE

Le **26/03/1937**, son service militaire terminé il reçoit l'appréciation générale suivante : Valeur physique : très bonne ; Valeur morale ; bonne ; Valeur militaire : bonne.

2- LA FRANCE entre EN GUERRE

Le **26/08/1939**, il est rappelé sous les drapeaux. Daniel se présente à la Base aérienne de Lille-Lesquin le 27 août 1939 où il est affecté à la Compagnie de l'Air comme « vagemestre ».



Base Aérienne de Lille-Lesquin (*anciens-aerodromes.com*)

Le **30/12/1939**, il est l'auteur d'un accident auto pour ne pas avoir suffisamment réduit sa vitesse sur une route couverte de verglas.

Le **01/01/1940**, Daniel est admis pour suivre la formation PPEOR (Peloton Préparatoire d'Elève-Officier de Réserve). Il est envoyé à Chartres, affecté à la 5^{ème} Cie de la Base Aérienne 122.

L'accident automobile du 30/12 lui vaudra une punition de 8 jours de consigne en date du 5 janvier 40 alors qu'il est déjà arrivé à Chartres ... *(les archives militaires ne permettent pas de savoir si la punition a réellement été exécutée après que l'avis soit arrivé à sa nouvelle destination).*

Le **24/04/1940**, il passe à la 2^{ème} Compagnie.

Le **05/05/1940**, il est promu au grade de sergent.

Le **11/05/1940**, après huit mois d'attente, la période nommée « la drôle de guerre » prend brusquement fin, l'armée allemande lance son offensive d'invasion du nord de la France après avoir franchi les frontières de la Belgique et du Luxembourg, c'est de début de la « Bataille de France ».

Le **06/06/1940**, Daniel passe à la 8^{ème} Compagnie.

ORDRE de REPLI vers LE SUD

Le **16/06/1940**, devant l'avancée perforante de l'armée allemande, l'ordre du repli est donné pour rejoindre le sud de la France à La Teste-de-Buch près d'Arcachon.

Le **17/06/1940**, à 12h30, le Maréchal PETAIN au cours de son allocution radiophonique, demande aux soldats de déposer les armes.

Daniel refuse la défaite et envisage d'agir pour rester libre. Une seule solution, rejoindre la Grande-Bretagne, le seul pays encore en guerre contre les forces de l'Axe.

3- SON RALLIEMENT à la FRANCE LIBRE

DÉPART pour l'ANGLETERRE

Le **19/06/1940**, Daniel décide avec son camarade Godefroy LE GAL et un troisième compère, de s'enfuir en automobile pour se rendre au Consulat britannique à Bayonne. Arrivés sur place ils apprennent que celui-ci a déménagé à Saint-Jean-de-Luz. Arrivés à Saint-Jean-de-Luz, ils découvrent un port en pleine effervescence grouillant de militaires et civils voulant quitter la France, certains souhaitent aller en Afrique du Nord, d'autres souhaitent rejoindre l'Angleterre. Sont présents des centaines de soldats polonais qui n'ont pas pu embarquer pour l'Angleterre à Saint-Nazaire, de nombreux civils également affluent sur la plage et le quai du port de pêche où les gros navires ne peuvent accoster.



Des diplomates et des fonctionnaires du Ministère polonais des Affaires Étrangères, attendent eux aussi pour embarquer sur les navires venus les chercher. Plusieurs navires sont arrivés dans la rade : le *Batory*, le *Castle Nairn*, le *Kelso*, le *Sobieski*.

Pour les mener à bord, des pêcheurs font la navette avec leurs canots entre la côte et les paquebots mouillés à quelques centaines de mètres du port. L'accès aux quais est sévèrement contrôlé par des gendarmes cherchant à empêcher l'embarquement des clandestins.

Le **20/06/1940**, c'est avec la complicité de soldats polonais que Daniel réussit à embarquer sur le « MS BATTERY », un paquebot transatlantique portant pavillon polonais.



Le paquebot BATTERY (derbysulzers.com)

Le **21/06/1940**, le « MS BATTERY » lève l'ancre tôt dans la nuit avec à son bord près de 3000 passagers à destination de l'Angleterre. A bord d'autres jeunes français clandestins : Claude SERF, Gaston KALIFA, Michel HINCELIN, Noël CASTELAIN, ...

Le **23/06/1940**, à 20h45 le « MS BATTERY » arrive en Angleterre devant le port de Portsmouth.

ARRIVÉE à LONDRES

Le **25/06/1940**, après avoir été débarqué, les Français qui désirent répondre à l'Appel du Général de GAULLE sont conduits à Londres par le train. A leur arrivée à la gare de Kensington, ils sont conduits au Dépôt Central des Forces Française Libres installé dans un grand bâtiment appelé « Olympia-Empire-Hall ».



Jeunes volontaires à l'Empire Hall (lappeldugeneraldegaulle.e-monsite.com)

Daniel se porte alors volontaire pour s'engager dans les Forces Françaises Libres et demande à servir dans l'aviation.

Il trouve le moyen d'envoyer un télégramme pour rassurer sa famille : « *Tout va bien – signé Daniel LACROIX* ».

DIRIGÉ vers la Base RAF de St ATHAN au PAYS-de-GALLES

Le 04/07/1940, Daniel THIRIEZ rejoint par le train la Base de la Royal Air Force à Saint-Athan près de Cardiff au Pays de Galles, où sont regroupés les aviateurs français volontaires pour continuer la lutte.

Daniel est accueilli par le capitaine OTTENSOSER dit capitaine CHARLES, son nom d'emprunt pour la guerre. Lui qui a rejoint l'Angleterre par avion le 17 juin, avant l'appel du Général de GAULLE, en décollant de Bordeaux-Mérignac d'où il a déserté avec dix autres aviateurs : CHARBONNEAUX Pol, FOUCHER Christian, de la BRIERE Henri, MALBRANQUE Roger (†), STOLOFF Simon, HAHN Xavier (†), BENTLEY Jacques, BACHY Jacques, LEFEBRE. Ils sont arrivés à *St Athan* parmi les tout premiers français à la fin du mois de juin. Ce capitaine va porter beaucoup d'attention à ces jeunes déracinés.

La base est commandée par l'Air Commodore J.D. BOYLE, vétéran de la Première guerre mondiale. C'est une des plus modernes et importantes base aérienne de Grande-Bretagne, elle compte plus de 1500 personnels de la RAF. On y trouve deux églises, un cinéma, une piscine, un gymnase, une salle de musculation, des cours de tennis ... Pour accueillir les aviateurs français et belges venus combattre, les Anglais ont libéré une série de bâtiments du « Camp Est ».



Baraquements en bois à « East Camp » où sont hébergés les aviateurs belges et français. (coll AM-FAFL)

Est également présent un groupe important d'une centaine d'aviateurs et élèves-pilotes de *l'école de pilotage n°23 du Mans* et de *l'école de pilotage n°27 de Vannes* qui avaient été repliés en Bretagne à Morlaix. Ce groupe a embarqué presque au complet à *Douarnenez* à bord d'un langoustier le « Trébouliste » pour effectuer la traversée vers l'Angleterre. Ils ont été conduits par leurs chefs les Lieutenants pierre BERTHIER et Edouard PINOT surnommé « bouboule ». Un surnom qui lui a été donné par GUYNEMER pendant la période où il fut son mécanicien durant la première guerre mondiale.

Le groupe comportait vingt-et-un sous-officiers et quatre-vingt-cinq caporaux et soldats. Même l'aumônier militaire de vingt-six ans, Robert GODARD, père blanc de Prémontré, est là fidèle à son poste. Il sera par la suite promu capitaine et dirigera l'aumônerie des FAFL.

Bien que les conditions d'hébergement à Saint-Athan soient très bonnes, les jeunes français sont très impatients, soit de devenir pilote pour les novices, soit pour les expérimentés de pouvoir être intégrés rapidement dans une escadrille opérationnelle de la RAF.

Mais les choses ne sont pas aussi simples, ils doivent d'abord obtenir le brevet de pilote de la RAF après avoir suivi le parcours indispensable du cycle de formation. En commençant, pour la plupart, par l'apprentissage et la maîtrise de l'anglais, étape indispensable à leur intégration dans l'aviation britannique.

Saint-Athan va être rapidement surnommée « Sainte Attente ». Confrontés à cette impatience certains vont demander à être incorporés dans les parachutistes, espérant ainsi pouvoir entrer plus rapidement en action et combattre les Allemands. Cependant la vie n'est pas aussi paisible que cela puisse paraître car régulièrement en fin de journée retentit une alerte annonçant un bombardement imminent de l'aviation allemande.

Chaque soir des *Free French* descendent en autobus à BARRY ou à CARDIFF, pour passer un moment dans les « pub », ou les « dancings » fort prisés des jeunes aviateurs. A BARRY, il y a un pub bien connu des *Free-French* qui s'appelle le *Bindle's*. Certain soir un brave "clergyman" organise au Camp de St Athan des soirées dansantes, où il est possible de rencontrer des jeunes filles. Une généreuse initiative, dont l'alerte aérienne quasi quotidienne de onze heures du soir assure la bonne moralité, car elle oblige garçons et filles à rentrer chez eux...

Presque toutes les nuits un ou deux bombardiers allemands viennent larguer leurs bombes sur la base, fort heureusement bien souvent sans gravité. Un jour, les Anglais ont installé des lumières mal camouflées sur le terrain de golf situé près de St Athan. La nuit suivante les bombardiers allemands sont pris au piège, ils larguent leurs bombes sur le terrain de golf. Le lendemain les Anglais se disent ravis d'avoir ainsi gratuitement de nouveaux « bunkers » sur leur parcours.

L'accueil réservé aux jeunes français en exil par les civils comme par les soldats britanniques est véritablement chaleureux. À *Cardiff*, située à une vingtaine de kilomètres de *St Athan* se trouve un comité local de la Croix-Rouge et la Société franco-anglaise de la ville animé par *Monsieur Ragody*, un homme parfaitement francophone, qui organise pour le plus grand nombre possible de ces jeunes Français un accueil dans une famille anglaise le temps d'une « *Cup of Tea* », d'un diner ou d'un week-end. Plusieurs réunions sont organisées au « Club Français » et les femmes des familles anglaises qui y sont inscrites s'efforcent d'offrir de multiples cadeaux ; l'une d'elles ayant réussi à se procurer, en ces temps de pénurie et de restrictions, un coupon de tissu, ces "secondes mamans" confectionnèrent des pyjamas, un luxe princier pour ces jeunes aviateurs français en exil.



Le **25/07/1940**, Alerte dans la nuit ! ... les projecteurs anti-aériens illuminent le ciel de toutes parts pour repérer les bombardiers ennemis annoncés ... malgré cela ne manqueront pas de lâcher leurs chapelet de bombes. Passage à St Athan du commandant Lionel de MARMIER, officier de réserve, qui vient exposer son projet de tenter de former des unités françaises avec des avions français. Il n'arrive pas à convaincre les pilotes qui sont impatients de pouvoir reprendre le combat auprès des Anglais, et qui voient là un projet qui ne saurait aboutir à court terme. (*Ce sera l'expédition de Dakar*).

Le **29/07/1940**, dans la nuit alerte ! ... les bombardiers allemands sont annoncés. Cavalcade aux abris.

Le **31/07/1940**, Daniel peut lire dans les journaux britanniques sa « condamnation à mort », en effet la nouvelle suivante est publiée en France : « tous les militaires déclarés rebelles qui ont rejoint une armée étrangère pour continuer à combattre sont condamnés à mort s'ils ne sont pas retournés en France avant le 15 août », cette déclaration provient du texte de loi du 29 juillet 1940 voté par le gouvernement de Vichy.

Le **02/08/1940**, distribution d'une tenue « anglaise ».

Le **14/08/1940**, ce soir, à Londres est organisé pour les français libres « le bal des condamnés à mort », en effet c'est aujourd'hui que se termine l'ultimatum du gouvernement de Vichy qui doit condamner à mort tous les militaires qui n'auraient pas baissé les armes et rejoint la France. Ici à Saint-Athan, en ce qui concerne « les condamnés à mort » ... tout le monde se porte bien.

Le **13/11/1940**, Daniel est heureux d'avoir des nouvelles de sa famille. Une lettre écrite par sa maman vient de lui parvenir.

Le **25/10/1940**, à la suite des résultats de la visite médicale pour le personnel navigant, il est reconnu « APTE ».

DIRIGÉ vers la BASE RAF d'ODIHAM

Le **05/11/1940**, Daniel est transféré à la nouvelle école de pilotage franco-belge. Il quitte St Athan et rejoint en train Odiham situé à l'ouest de Londres.

L'Ecole franco-belge d'Odiham est en cours de formation. Elle sera officiellement créée le mardi 29 octobre. Un officier britannique, le Wing Commander WYNN, a été nommé pour en prendre le commandement. L'école est prévue pour accueillir une centaine d'hommes à divers stades d'instruction. Les élèves suivront les cours de la première étape de la formation de la RAF équivalent à un I.T.W (Initial Training Wing) : Ecole d'initiation au pilotage.

Elle est équipée de quatre avions français *Morane 230* et *Morane 315*, de trois avions *Simoun*, et plusieurs *Miles-Magister* qui vont être très prochainement fournis par la RAF. Les élèves pilotes belges seront sous la responsabilité de leur officier le capitaine CAJOT pour un effectif d'une trentaine d'élèves. Quant aux élèves pilotes français ils seront sous la responsabilité de leur officier le capitaine de RANCOURT, nouvellement affecté, pour un effectif également d'une trentaine d'élèves. Un officier



britannique, le Flight-Lieutenant DAVIES, est nommé responsable de l'entraînement en vol. L'enseignement en vol sera assuré par des moniteurs français et belges. Des Britanniques sont responsables de l'enseignement de l'anglais.

La vie au terrain d'Odiham continue monotone et peu active. La plus facile et la plus habituelle des distractions en fin de journée, c'est le cinéma d'Odiham. Très souvent un orateur vient y commenter, avant le début du spectacle, la situation militaire. Il conclut invariablement à la victoire finale de l'Angleterre ! La bataille aérienne de Londres qui semble prendre fin, a durci le peuple britannique dans sa détermination. Mais, par une coquetterie et une discrétion particulière, les films présentés au cinéma en province conservent le parfum désuet de l'avant-guerre. On pourrait ainsi penser que les combats se déroulaient à mille lieues.

A Odiham Daniel fait partie du « B Flight » pour les entraînements en vol.



On aperçoit le drapeau belge et le drapeau français - Odiham durant l'automne 1940

Le **07/11/1940**, Les premiers avions *Miles Magister* prévus d'être livrés par la RAF à la nouvelle école d'Odiham, arrivent. Le « *Maggy* », communément appelé, est un petit avion monoplan à aile basse, propulsé par un moteur Gipsy-Major de 130 chevaux. Une douzaine d'avions au total sont attendus.

Le **18/11/1940**, l'Ecole franco-belge d'Odiham est désormais opérationnelle. Parmi les moniteurs il y a des aviateurs belges : Léon PREVOT, Henri GONAY, Giovanni DIEU, C. GOETHALS, G. VAN-CROMPHOUT et Jacques D'URSEL, les trois premiers ayants participé à la bataille d'Angleterre.

(†) Le **17/12/1940**, triste nouvelle, la mort du moniteur Sébastien **ALBERT** victime d'un accident lors d'un vol d'entraînement à Odiham avec Victor **DUBOURGEL** qui se trouve sérieusement blessé.

Le **25/12/1940**, c'est « Christmas » ... pour fêter ce jour de Noël de nombreux pilotes répondent aux invitations proposées par des familles anglaises.

Le **07/02/1941**, Daniel signe son acte d'engagement définitif dans les Forces Aériennes Françaises Libres (FAFL) avec le grade de sergent. Il va recevoir le matricule FAFL n°30186 et choisit de prendre

le pseudonyme : « **Davy THOMSON** » (*Daniel demandera à reprendre son vrai nom à compter du 6 octobre 1941*).

Il signale comme personne à prévenir en cas d'accident : Pierre LACROIX au 24 Jewin Street – London EC1. Il déclare être célibataire, maîtriser la langue anglaise, avoir dans le civil la profession d'Industriel. Son signalement est le suivant : cheveux châtain, yeux bleus, visage rond, taille 1m73, poids 77 kg.

Le **14/04/1941, Lundi de pâques**, Daniel reçoit une invitation de messieurs Paul et Alphonse MOTTE de Rochdale. Désormais ils seront pour lui comme de vrais frères.

Mai 1941, Les bons résultats des tests d'évaluations vont permettre à Daniel d'être admis dans une école de formation de la RAF (Royal Air Force).

AFFECTATION au n° 5 SFTS de TERNHILL

Le **14/05/1941**, Daniel THIRIEZ est affecté au n° 5 S.F.T.S (**S**ervice **F**lying **T**raining **S**chool) installé sur la base RAF de Ternhill située à 1 km au sud du village de Ternhill, et 200 km au nord-ouest de Londres entre Liverpool et Birmingham. Il va intégrer le « Cours n°61 ».

Parmi les 23 jeunes pilotes français du Cours n°61, douze trouveront la mort avant la fin de la guerre.

Les vols pour la formation ont rapidement commencé. L'entraînement se fait sur avion *Miles-Master I* puis *Miles-Master II*, un avion biplace à aile basse et train « rentrant » qui vole à 400km/h ! Les avions font sans trêve une ronde infernale. L'entraînement est intense jour et nuit.



Vol d'entraînement sur Miles-Master II



- *Miles-Master III (avionslegendaires.net)*

Cours et examens se passent en anglais. Les entraînements en vol sont pratiquement axés sur le vol en formation, et le vol aux instruments. Parmi les moniteurs le F/Lt COLNIOU, d'une apparence chic mais froid et peu prolixe. Les cours d'anglais, de navigation, de signaux radio sont intensifs. Dans l'ensemble le niveau d'exigence est élevé, les risques sont réels, plus de 16 tués durant les deux dernières promotions.

Le **22/06/1941**, la BBC annonce qu'HITLER a ordonné l'attaque de la Russie ... un tournant dans l'histoire de cette seconde guerre mondiale.



(Coll. Famille Caubert)

« Cours 61 » du 5 SFTS de Ternhill

de gauche à droite (Les noms soulignés ci-dessous sont des pilotes FAFL)

1^{er} Rang: Pierre LEPLANG (†), Robert NIOLOUX.

2^{ème} Rang: Daniel THIRIEZ (†), Serge GUERNON (†), Pierre GAINE (†), Jean BUIRON, Michel BOUDIER, Godefroy LE GAL, Gaston DANIELO (†), Antoine WINTHER (†), ROBVIELLE de SAMPIGNY (†).

3^{ème} Rang: x ESTHER, x HOLIMONT, x CANTILLON, Gonzales CARON (†), x HERMAN, x VAN LERBERG, Henri LEPAGE, x BLAISON, Charles ALEXANDRE, x VAN MOFFAËRT, x HARMEL, Maurice DELECRAY (†), Henry DAOULAS, Marcel WAILLIER (†),

4^{ème} Rang: x TASKER, x EMERY, x REAHIL, x GRAY, x HADDON, x LAMBOTTE, x LALLEMANT, x LEMAIRE, x FEYTEN, x RAES, x GOBLET, x PEETERS.

5^{ème} Rang : x CLOESEN, x HANSEY, Jean FOURNIER, x DESELYS, x DE PATOUL, Eugène REILHAC (†), x DE CLOEDT, x MARCHAL, Maurice DALIGOT (†), Marcel BOISOT, Christian BASTE (†), x HAAN, Jacques SCHLOESING (†).

Le **17/07/1941**, après avoir subi la visite médicale qui s'impose pour le personnel PN (personnel navigant), Daniel est désigné « APTE » à poursuivre sa formation pour devenir pilote de chasse.

(†) Le **18/07/1941**, triste nouvelle, le sergent **Xavier HAHN**, au cours d'un vol de d'entraînement doit évacuer son « Miles Master I » en feu. Son parachute se met en torche, le pilote s'écrase près du village anglais de Tillerton et meurt à l'âge de 27 ans.

En fonction des résultats obtenus aux évaluations de fin de formation, les stagiaires sont sélectionnés pour devenir pilote de chasse, ou pilote de bombardier (bimoteur). Les diverses évaluations portent sur : habileté à l'atterrissage, acrobatie, maîtrise du pilotage, connaissance du cockpit, vol aux instruments, vol de groupe en formation, vol de nuit, navigation et lecture de carte.

Au cours du stage des pilotes repérés par leur moniteur sont désignés pour faire leur apprentissage sur avion de chasse Hurricane. Cette première expérience de vol avec un moteur d'une puissance 1100 chevaux laisse aux élèves pilotes un souvenir inoubliable.



Hurricane Mk I (aresgames.eu)

Le **06/08/1941**, Daniel THIRIEZ obtient son brevet de pilote de la RAF.

Les pilotes brevetés reçoivent, lors d'une cérémonie traditionnelle, leur insigne de pilote de la RAF : « the wings ». Insigne qu'ils vont s'empresse de coudre sur leur tenue.



Insigne de pilote de la RAF « the wings »

A l'issue de cette formation Daniel totalise 175 h de vol de jour et 3h de nuit, 6h de vol de groupe et 14h de vol aux instruments.

- Evaluation globale : « *dans la moyenne* ».
- Résultats aux examens écrits = 79,1%,
- Valeur morale et aptitude au commandement : *au dessus de la moyenne*.

Ces jeunes pilotes ne sont pas encore prêts pour les opérations aériennes. Ils possèdent sans doute le savoir, mais manquent d'expérience. Les aviateurs diplômés vont être dirigés sur une des unités d'entraînement opérationnel (Operational Training Unit ou O.T.U) qui va les préparer à la réalité des combats sur les avions qu'ils seront appelés à utiliser.

Le **15/08/1941**, Daniel reçoit son affectation pour rejoindre le 59^e OTU.

AFFECTATION au « n° 59 OTU » de CROSBY-on-EDEN

Le **17/08/1941**, la plupart des aviateurs FAFL présents au 5 SFTS, arrivent au 59 O.T.U de Crosby-on-Eden (Opérational Training Unit). Cette école se trouve située à 5 km au nord-est de la ville de Carlisle, proche de la frontière écossaise, au nord-ouest de l'Angleterre.

Ils vont poursuivre leur formation qui débute dès le lendemain en intégrant le Cours n°7, stade final du parcours d'entraînement. C'est le lieutenant Jean de TEDESCO qui est nommé Chef du détachement français au cours de ce stage au *59 OTU*.

Avec Daniel, 21 autres stagiaires FAFL sont arrivés au **59' OTU** dont quatorze trouveront la mort avant le fin de la guerre : Jean de TEDESCO (†disp.mer), Christian BASTET (†), Marcel BOISOT alias Davis MURDOCK, Jean FOURNIER, Eugène REILHAC (†disp.mer), Jacques SCHLOESING (†), Robert NIOLOUX alias NOEL, Michel BOUDIER alias Fred MURRAY, Jean BUIRON alias De MORO, Gaston DANIELO alias FERNAND (+disp.mer), Henry DAOULAS, Pierre GAINÉ alias Francis FREEMAN (†), Henri LEPAGE, Pierre LEPLANG alias Peter PLANSON (†), Marcel WAILLIÉ alias Mark WILLIS (†disp.mer), Gonzales CARON alias Gerry DUNLOP (+disp.mer), Antoine WINTHER (†), Serge GUERNON alias Jean DU HAUMONT (†), Edmond ROBVEILLE de SAMPIGNY (†).

Le **17/08/1941**, trois jours après son arrivée, Daniel est nommé au grade de sous-lieutenant.

Il est intégré à l'escadrille « B Flight ». Ses premiers vols d'entraînement ont lieu sur avion *Miles-Master III* en double commande avec un moniteur anglais. Puis il est « lâché » pour son premier vol sur *Hurricane*. Se succèdent par la suite une série de vols entraînement en patrouille serrée, en altitude, en rase-motte, de tirs, de courses poursuites, d'acrobaties, de navigation par radio, de recherches de sauvetage, de combats. Les cours sont donnés en anglais. Théorie et pratique vont s'enchaîner sans relâche.



Entraînement sur avion de chasse HURRICANE MkI (tracesofwar.nl)

(†) Le **24/08/1941**, les FAFL sont en deuil, un tragique accident frappe le groupe. Le jeune camarade **Christian BASTET** trouve la mort au cours d'un exercice de vol à basse altitude son *Hurricane* heurte le sol et s'écrase à Stapleton, il avait 20 ans.

(†) Le **09/09/1941**, les FAFL sont de nouveau en deuil. Trois semaines après leur arrivée survient l'accident mortel d' **Edmond BOBEILLE DE SAMPIGNY**, son avion *Hurricane (P3880)* percute le sol entre Micklethwaite et Wigton. Il avait 21 ans, il venait de se fiancer avec Elizabeth une jeune galloise.

(†) Le **12/09/1941**, c'est au tour de son camarade **Antoine WINTHER** de trouver la mort lors du décollage pour un exercice de vol de nuit aux commandes d'un *Hurricane (V7251)*, il avait 20 ans.

Le **29/09/1941**, après six semaines de formation, les résultats aux épreuves tests permettent à Daniel de recevoir une affectation dans une unité opérationnelle. Il totalise désormais 230h de vol de jour, 3h de vol de nuit, dont 22h de vol aux instruments et 16h de vol en formation.

Il obtient l'évaluation globale : « *au dessus de la moyenne* », avec une appréciation du Commandant de l'école : « *Officier intelligent et pilote efficace, deviendra un bon leader avec plus de pratique.* »

Le **06/10/1941**, il reçoit son affectation dans une escadrille de chasse : le « 232 Squadron ». Il demande à quitter officiellement son pseudonyme de « **Davy THOMSON** » pour reprendre son vrai nom de « **Daniel THIRIEZ** ».

AFFECTATION au « 232 SQUADRON » de la R.A.F

Le **07/10/1941** Daniel se présente au « 232 Squadron », sur la base RAF de Ouston situé près de Newcastle au nord-est de l'Angleterre.

Ce Squadron équipé de « **Hurricane Mk II** », il a pour mission s'assurer la défense de l'espace aérien en Ecosse. Avec Daniel d'autres pilotes FAFL : Michel BOUDIER, Jean BUIRON, Henri DAOULAS.



Devant un Hurricane (Coll. Frédéric Bruyelle)

Daniel THIRIEZ, Pat FITZGERALD (RAF), Michel BOUDIER, Jean BUIRON, Henri DAOULAS.

Deux mois après son arrivée **Daniel** est rappelé par l'Etat-Major des FAFL pour être envoyé au Moyen-Orient où il manque de pilote de chasse.

PREPARATIFS pour le MOYEN-ORIENT

Le **17/11/1941**, Daniel est muté au Camp de CAMBERLEY, à l'ouest de Londres, pour une courte période de transit dans l'attente de son départ pour le Moyen-Orient.

Trois autres pilotes seront du voyage : le sergent Henri LEPAGE, les sous-lieutenants André POZNANSKY (†disp.) et Marcel BOISOT alias Davis MURDOCK.

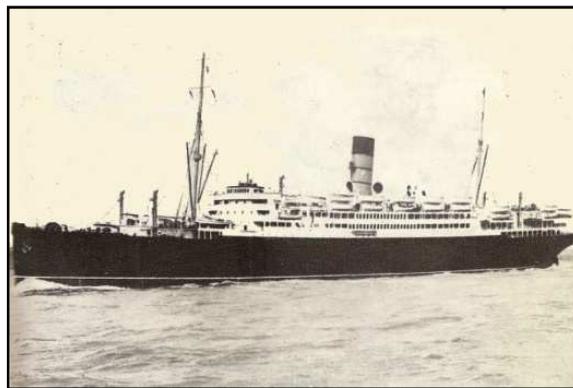
Le **25/12/1941**, Daniel assiste à la messe de minuit à *Quenn-Gate church* en présence du Général de GAULLE.

Le **31/12/1941**, il reçoit son affectation officielle pour les TOE (Territoires d'Opérations Extérieures), afin de rejoindre en Egypte le « Groupe de Chasse français n°1 ».

Le **01/01/1942**, Daniel passe le Nouvel-An dans sa famille d'accueil chez la famille MOTTE à « Rhyddings ». Le lendemain, il reprend le train pour le port d'embarquement sur la côte ouest à West-Kirby près de Liverpool.

DÉPART pour le MOYEN-ORIENT

Le **03/01/1942**, Daniel arrive avec ses bagages à 6h45 au hangar du point de rassemblement. Après plusieurs heures d'attente c'est finalement à midi que les hommes peuvent embarquer à bord du paquebot **LACONIA** transformé en transporteur de troupes.



RMS LACONIA (wikipedia)

Le **05/01/1942**, le navire quitte le port pour rejoindre en mer d'autres navires et former le « CONVOY WS.15 » composé de douze bateaux dont le cuirassé RESOLUTION. Cinq jours vont être nécessaires pour former le convoi.

Le **10/01/1942**, le convoi prend sa route, escorté jusqu'au 15 janvier par deux destroyers le VANOC et le WALKER. Le voyage n'est pas annoncé sans danger, des attaques de sous-marins sont à craindre.

Ensuite c'est au tour des destroyers VANQUISHER, VOLUNTEER et WITHERINGTON d'escorter le convoi jusqu'au 17, et les destroyers GARLAND et NORMAN jusqu'au 25 janvier.

Le **16/01/1942**, la première victime des attaques de sous-marins allemands est le navire LLANGIBBY CASTLE, touché à l'arrière par une torpille. Il doit se retirer du convoi sous escorte pour rejoindre Gibraltar.

Le **25/01/1942**, le « RMS LACONIA » arrive dans la baie de Freetown en Sierra Léone (Libéria). Sans véritable port pour faire accoster de si gros navires le LACONIA est obligé de mouiller dans la rade. Terminus du voyage en mer pour Daniel qui doit débarquer en montant à bord d'une petite embarcation pour rejoindre la côte. Il va séjourner deux semaines à Freetown avant de pouvoir poursuivre sa route par voie aérienne.

Le **10/04/1942**, déplacement par avion Freetown / Takoradi en Gold-Coast (Ghana), arrivée le même jour.

Le **12/02/1942**, déplacement en avion Takoradi / Maidugari au Nigéria, arrivée le même jour.

Le **13/02/1942**, déplacement en avion Maidugari / Karthoum au Soudan, arrivé le même jour.

ARRIVÉE en ÉGYPTÉ

Le **14/02/1942**, déplacement en avion Karthoum / Le Caire en Egypte pour séjourner trois jours.

Le **17/02/1942** départ du CAIRE pour rejoindre le terrain du LG X (Landind Ground n°10) d'Abu Sweir à proximité d'Ismaïlia, arrivée le même jour.

AFFECTATION au GC 1 « ALSACE »

Le **17/02/1942**, Daniel THIRIEZ a rejoint le personnel du Groupe de Chasse n°1 « Alsace » sur le terrain d'aviation LG « X » d'Abu-Sweir. Il s'est présenté au commandant de l'unité, le commandant POULIQUEN.

Le « GC1 » (Groupe de chasse n°1) a été créé le 27 août 1941 par le Général de GAULLE à qui il a donné le nom de la province « ALSACE » sur proposition du Général VALIN. Depuis sa création le personnel a séjourné à Rayack au Liban en attente de pouvoir constituer le personnel suffisant et ensuite de pouvoir être équipé par la RAF en avions de chasse.

Le personnel du GC1 vient tout juste depuis 2 semaines d'arriver sur le terrain du « LG X » et de s'y installer. La semaine dernière sont arrivés une 1^{ère} vague de renfort d'Angleterre : André COLIN (†), Raymond DERVILLE (†), Bernard LOUCHET(†), Albert PREZIOSI (†) et Henri LAFONT qui a participé en 1940 à la bataille d'Angleterre.



Le GC1 est installé sous tentes. Les conditions climatiques sont bonnes, le sol est en sable brun très compact et de maigres touffes d'herbe à chameaux constituent la seule végétation. Un peu plus au nord des dunes de sable mou couleur jaune d'or dominant les environs. Depuis trois semaines a débuté la prise en main par les pilotes et les mécaniciens des *Hurricane Mk.I* dont ils viennent d'être dotés. En attendant que le groupe fasse ses preuves et puisse être déclaré « opérationnel ». l'entraînement est prévu pour plusieurs semaines durant lesquelles les pilotes vont passer par toutes sortes d'épreuves destinées à sélectionner et à retenir les meilleurs.



Commandant POULIQUEN devant sa tente (revue Icare)



Insigne du Groupe de chasse « Alsace »

Les avions du Groupe de bombardement « LORRAINE » sont présents à LG.X, avec leur échelon roulant, pour une mise au repos après un tour d'opération dans le « Western Desert ». La veille de l'arrivée de Daniel THIRIEZ au « LG X », une cérémonie a eu lieu le 16 février pour remettre officiellement le Groupe ALSACE à la RAF. La cérémonie a été présidée par le Général CATROUX qui a remis le fanion de l'« ALSACE » en présence de l'Air-Vice-Marshal PIRIE. La tâche ingrate incombe désormais au commandant POULIQUEN de réussir à créer un esprit de corps » dans une unité qui n'avait pas de traditions, avec des hommes si différents venant de tous les coins du monde et de tous les milieux, n'ayant en commun que la haine de l'allemand. Il va avoir le grand mérite de réussir cette tâche.

Le jour de l'arrivée de Daniel THIRIEZ, de retour d'un vol d'entraînement le pilote François GIOCANTI casse le train d'atterrissage de son Hurricane et termine sur le ventre. Les officiers britanniques sont sceptiques quant aux réelles capacités des pilotes Français. Les pilotes ne sont pas enthousiastes de devoir combattre avec des avions de seconde main moins performants que ceux de l'ennemi.

Les mécaniciens de « l'Alsace » se plaignent qu'ils perdent de l'huile de partout. Le groupe «Alsace» et une escadrille grecque seront les dernières unités stationnées au Moyen-Orient à opérer avec ce type

d'avion. Les mécaniciens installent des tourelles de mitrailleuses sur les cabines des camions pour être en mesure de répliquer au cours de leur prochain déplacement à une attaque aérienne de chasseurs ennemis.

Le pilote Albert PRÉZIOSI, malgré ses vertèbres cervicales soudées qui l'empêchent de tourner la tête, a décidé de continuer le combat et de reprendre les vols d'entraînement. Le capitaine EZANNO va être affecté à « l'Alsace » et prendra le commandement tactique du Groupe et de la 1^{ère} Escadrille baptisée « Strasbourg ». L'ordre a été donné de peindre désormais les avions aux couleurs françaises et de se tenir prêt à partir pour le Western Désert dans la région de Gazala. Les pilotes poursuivent leur entraînement et attendent avec impatience l'arrivée des nouveaux *Hurricane MK II*.



Cockpit d'un Hurricane (jmodels.net)

Le **21/02/1942**, c'est au tour du lieutenant pilote Claude RAOUL-DUVAL de terminer son atterrissage sur le ventre.

Le **11/03/1942**, à l'issue des démarches administratives, Daniel THIRIEZ est enregistré à la Compagnie de l'Air au Moyen-Orient avec le matricule FAFL n°40.077.

Le **13/03/1942** de retour de patrouille un avion s'écarte pour effectuer une figure d'acrobatie mais l'avion pique sur le sol et redresse trop tard, effleure une dune, ricoche sur une autre et termine sa course au milieu du sable. C'est l'intrépide "Popoff" (Charles MONIER) qui est extrait de l'avion Heureusement il est vivant et s'en tire avec une mâchoire cassée.

Le **23/03/1942**, le commandement du Groupe « Alsace », représenté par POULIQUEN, LITTOLFF, et TULASNE, est convoqué à Beyrouth par le colonel CORNIGLION-MOLINIER, Chef d'Etat-major des FAFL au Levant.

« L'Alsace » va avoir désormais comme mission de participer à la protection des convois et la couverture de la 8^{ème} Armée britannique qui va relancer son offensive vers l'ouest. Ils apprennent à cette occasion l'étude de la création du 3^{ème} Groupe de chasse FAFL, qui sera baptisé « Normandie ».

La période d'entraînement terminée, le Groupe Alsace est désigné opérationnel. Le mouvement vers le front se précise, « l'Alsace » va devoir aller se positionner sur le terrain LG.16 à Fuka. Le Groupe va être intégré à la « 243' WING » de la RAF. Le matériel excédentaire et un *Hurricane* accidenté est reversé au 58' RSU (Repair and Salvage Unit) de la RAF.

Le **12/04/1942**, un arrosage traditionnel pour les « AU REVOIR » est organisé en la présence du commandant TULASNE et du colonel CORNIGLION-MOLINIER avec la visite de Madame Eve CURIE, correspondante de guerre pour plusieurs journaux américains et Madame Madeleine PERIGNAULT assistante sociale (*elle deviendra la marraine du Groupe de Chasse Normandie*).

Désormais le groupe comporte trop de pilotes dont certains manquent cruellement d'entraînement pour être opérationnels. Le capitaine MILLET établit une liste de pilotes devant quitter le groupe et aller rejoindre DAMAS : André CHARRASSE, Pierre GAINÉ, François BONNET, Pierre GALLAY, Henri LEPAGE et René HUIN. Les pilotes Pierre De NORBERT, André BALLATORE et Daniel FRY sont affectés à des missions d'instruction.

Le **13/04/1942** L'échelon précurseur roulant sous les ordres du lieutenant PREZIOSI et assisté du Flight lieutenant PENGELLEY, Officier de liaison de la RAF, quittent LGX pour LG16 distant de 400km vers l'ouest près de Fuka, via Amiriya, Mena-Camp, Wadi-Matroum, El-Daba. Aux alentours de Fuka la difficulté est de trouver le bon terrain, quinze aérodromes satellites sont positionnés autour du terrain LG16 à moins de 20 kilomètres, où séjournent temporairement bombardiers, chasseurs de divers types, avions de liaisons. (LG n°10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19,68, 101, 102, 117, 109).



Louchet (†), Léon (†), Mailfert, Poznanski (†), Tourtelier, Littolff(†), Tulasne(†) , Ezanno, Raoul-Duval, Brisdux (†),
Leplang (†), Giocanti.

Le **16/04/1942**, c'est au tour de l'échelon principal de quitter Ismaïlia sous l'autorité du commandant POULIQUEN assisté de l'officier de liaison de la RAF le F/Lt FYFIELD.

Le **21/04/1942**, les avions se posent à LG16 situé à 8 km à l'ouest/nord-ouest de Fuka et à 200 kilomètres à l'ouest d'Alexandrie. Les avions sont parqués, entourés de merlons réalisés avec des sacs de sables qui assurent une bonne protection contre les éclats d'obus en cas de bombardement.

(† † †) Le **22/04/1942**, le **Groupe ALSACE est en deuil**, le sergent pilote **Jean-Marie NEVRAUMONT** (22 ans) spécialiste inconsideré du rase-motte poussant probablement l'audace au dessus du raisonnable, s'écrase aux commandes du Potez 63-11 n°649 à KARAKOLL MASNAH au Liban, après avoir décollé de DAMAS pour un vol de liaison vers BEYROUTH. A bord, le lieutenant observateur **Jacques MORETON de CHABRILLAND** (27 ans) et le Lieutenant mécanicien **Pierre DESSA** (27 ans) sont également tués dans cet accident. Jean-Marie NEVRAUMONT avait combattu pendant la campagne de France en 1940 et avait été abattu à deux reprises. Muté par la suite en Syrie, il s'évadera le 11 février 41 avec un *Potez 63-11* pour rejoindre la RAF en Egypte puis ensuite l'*Escadrille de Chasse Française* au 73^e Squadron le 25 juin 1941.

LES PREMIERS COMBATS

Le **29/04/1942**, « l'Alsace » entre en action. Deux avions allemands BF 109F du II/J.G27 escortant deux *Bf109 E* en reconnaissance sont attaqués par quatre *Hurricane* à proximité de El-Adem. Le pilote Henri LAFFONT endommage fortement un avion allemand qui malgré tout arrive à poursuivre sa route. Dans la nuit c'est le terrain voisin, où est stationné un Squadron d'aviateurs Grecs, qui est la victime du travail des bombardiers ennemis Résultats plusieurs victimes et de nombreux véhicules détruits.

Chaque jour des patrouilles de l'ALSACE sont en « Alerte » :

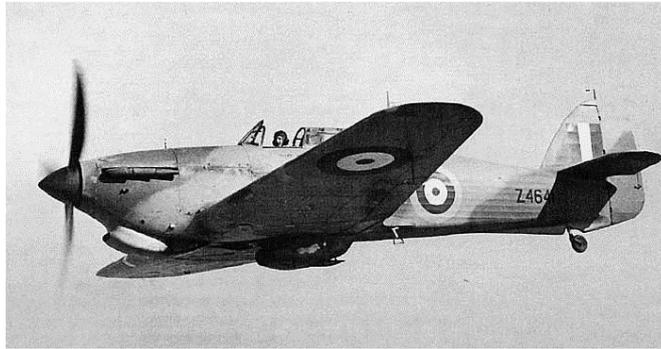
Alerte 1 : c'est-à-dire pilote dans l'avion prêt à décoller et mécanicien en attente pour les opérations de lancement du moteur.

Alerte 2 : les avions sont en face de la piste d'envol, reliés aux batteries de démarrage, tandis que les mécanos cherchent l'ombre sous les ailes en attendant le signal. Les pilotes tout équipés sont à l'ombre attendant les ordres près de la remorque » salle d'ops » (ops : opérations).

La nuit il faut respecter un « black Out » total pour ne pas être repéré par les bombardiers ennemis qui rodent quotidiennement à l'affût du moindre indice. Les tentes couleur sable sont plus ou moins enterrées. Chaque soir les camouflages sont mis en place sur les camions et les avions.

Le **05/05/1942**, au Groupe ALSACE, l'échelon postcurseur, dit échelon-balai arrive à LG16 avec l'adjudant-chef GEIGER. Le Groupe «Alsace» est rattaché au 243^{ème} Wing de la RAF, et va débiter ses missions de protection de la flotte anglaise, ainsi que des missions de défense aérienne et des vols de nuit. Cependant Les missions et les combats sont plutôt rares.





Hurricane Mk.I dans le ciel égyptien (jmodels.net)

Le **26/05/1942**, le Maréchal ROMMEL lance son offensive, avec laquelle il espère atteindre le canal de Suez. Avec son aile gauche, composée des 10^e et 21^e corps italiens (divisions Sabratha, Trento, Brescia et Pavia) renforcés par la 15^e brigade allemande d'infanterie, il déclenche une attaque frontale en direction de GAZALA, sur la route côtière, en direction de TOBROUK, espérant ainsi y fixer l'essentiel des forces du Commonwealth. Mais, simultanément, il lance vers le sud ses cinq meilleures divisions : la 15^e et la 21^e Panzerdivision, la 90^e Leichte Afrika Division allemande, la division blindée ARIETE et la division motorisée Trieste. Manœuvre effectuée en un mouvement tournant destinée à contourner la ligne fortifiée nord-sud des Britanniques, de façon à remonter ensuite vers le nord pour prendre à revers le gros des forces britanniques et les détruire dans la poche ainsi créée. Suite à l'offensive de ROMMEL, le Groupe Alsace se retrouve désormais sur la ligne de front et les pilotes sont devenus impatients de se mesurer avec l'ennemi.

Le **30/05/1942**, le commandant TULASNE, premier commandant de «l'Alsace» est appelé à Beyrouth pour se voir confier le commandement du Groupe de chasse « Normandie » qui sera envoyé sur le front Russe, et cède sa place au commandant POULIQUEN. (*TULASNE disparaîtra en combat aérien le 17 juillet 1943, lors de la bataille de l'Orel en Russie*).

Aujourd'hui le bruit court que les gars de la France Libre à BIR-HAKEIM ont réussi à rompre l'encerclement des troupes du Maréchal ROMMEL ... finalement cela s'avère être une fausse nouvelle bien au contraire car les combats n'ont jamais été aussi violents. Les pilotes sont frustrés que l'on ne leur confie pas la tâche d'aller défendre le secteur de BIR-HAKEIM.

Le **02/06/1942**, au Groupe ALSACE, les lieutenants RAOUL-DUVAL et LEON interceptèrent lors d'une patrouille un Junker 88 allemand. Ce dernier plus rapide se met rapidement hors de portée des Hurricane. Après l'atterrissage, LEON constata non sans dépit que les mitrailleuses de son avion étaient défectueuses.

La nuit suivante, RAOUL-DUVAL est légèrement plus chanceux. Effectuant seul une mission, il intercepte et endommage un bombardier italien de type Cant qui attaquait El-Daba. Profitant, du couvert de la nuit, le bombardier réussit à s'échapper. Le cycle de l'activité aérienne du groupe se résume ainsi : une semaine de chasse de jour (protection des convois maritimes), une semaine de chasse de nuit, une semaine de repos et d'entraînement. La chasse de nuit est très dangereuse à pratiquer, car elle s'effectue presque exclusivement au ras des flots et contre des bombardiers fortement armés. De plus,

les pilotes n'ont aucun contact radio, ni goniomètre pour se guider. Parfois, un banc de brume s'abat brusquement sur le secteur de FUKA pendant que les avions sont en l'air, et les pilotes n'ont alors d'autre ressource que d'aller se poser sur un aérodrome plus éloigné qu'il faut prévenir afin que la DCA n'ouvre pas le feu. C'est au cours d'une de ces nuits de brume, que deux avions se perdent.

Sous les ordres du capitaine EZANNO, une patrouille composée de LEON, LEPLANG et RAOUL-DUVAL mène une mission de couverture d'un convoi maritime à destination de Malte. En cours de route, celui-ci est attaqué en pleine nuit par des Junkers basés en Crète. A cours d'essence, la patrouille réussit tout de même à intercepter les bombardiers, et à les forcer à larguer leurs bombes au-delà du convoi. Volant moteur réduit, les avions arrivent en vue de la côte au moment où les allemands attaquent les terrains d'aviation. Les pilotes doivent prendre une décision rapide : EZZANO tente de se poser sur un terrain plus au sud, son moteur lui faisant défaut, il se pose sur le ventre. En revanche, le lieutenant LEPLANG, moins chanceux heurte l'unique poteau télégraphique présent dans les environs. Les deux pilotes sont quittes pour passer une nuit à la belle étoile.

Malgré cette infériorité, les pilotes de l'Alsace réussissent à infliger quelques pertes aux allemands dans des conditions qui reflètent leur ardeur au combat et leur esprit incisif. Une douzaine d'avions allemands ont été aperçus : quatre sont officiellement endommagés dont 1 par LAFONT.

Le Général Martial VALIN, commandant les FAFL, rend visite au Groupe. Il confirme la création du Groupe de Chasse n°3 NORMANDIE (GC3) et recherches des volontaires. Des pilotes se portent volontaires pour le GC3 : DERVILLE, CASTELAIN, LITTOLFF, POZNANSKI, PREZIOSI. Ce même jour, le Maréchal ROMMEL décide d'attaquer Bir-Hakeim tenu par les FFL.

Les **3 et 4 juin 1942**, dès la nuit tombante des *Junkers 88* allemands arrivent par vagues pour effectuer de violents bombardements sur les terrains d'aviation, empêchant toute intervention. Des camions sont endommagés. Le Groupe doit se replier sur *LG 229* à Edku. L'adjudant-chef GEIGER, assisté des sergents LAPLAISE et COLLOT restent en arrière pour changer le moteur d'un Hurricane. L'échelon roulant se met en route en prenant la direction d'Alexandrie pour parcourir les 300 km qui le sépare de *LG229*. Le mécanicien Robert CUNIBIL, affecté au groupe ALSACE, est arrivé la veille venant de Beyrouth.

Le **06/06/1942**, ce matin le vent s'est mis de nouveau a soufflé fort, « le khamsin » balaie le désert, décape, fait courir les touffes d'herbes à chameaux et menace d'emporter les tentes. Le chèche est de rigueur pour pouvoir respirer et ouvrir les yeux. Le Groupe arrive au terrain *LG229* en bord de mer près de l'étang de Edku situé à 30 km au nord-ouest d'Alexandrie. Le « 80' Squadron » se déplace également à Edku pour opérer en patrouille avec le Groupe «Alsace». Sur cet aérodrome sont déjà stationnés le « 335' Squadron » grec équipé de Hurricane MK II, ainsi que le reste de la chasse « Fleet Air Arm » opérant dans le désert. Le travail principal est maintenant la protection d'Alexandrie et l'interception des avions de reconnaissance ennemie.

Au cours d'une sortie le lieutenant RAOUL-DUVAL tire et touche un CANT Z1007.



Les Anglais talonnés par l'Afrikakorps sont en pleine retraite vers Alexandrie.

Le **08/06/1942**, en fin de soirée, violent bombardement tout proche du campement. Après inspection on découvre l'existence d'un faux terrain que les britanniques viennent d'installer avec de faux avions en bois Le leurre a bien fonctionné.

Le **10/06/1942**, après seize jours de résistance des troupes françaises de la BFL (Brigade des Français Libres) au cours du siège de Bir-Hakeim par les allemands au sud de Tobrouk, leur commandant le Général KOENIG organise de nuit l'évacuation des lieux pour déjouer les allemands de l'assaut final. Cette résistance aura été capitale pour l'issue de cette guerre du désert qui aura permis de ralentir fortement l'avancée de l'ennemi en leur infligeant de lourdes pertes et en affaiblissant considérablement leur ravitaillement, tout en permettant aux britanniques de se ressaisir et d'engager la contre-attaque. Lors de cette bataille de Bir-Hakeim 600 soldats français sont faits prisonniers.

C'est l'occasion pour « Radio-Berlin » de diffuser le communiqué suivant : « *Les Français blancs et de couleur, faits prisonniers à Bir Hakeim, n'appartenant pas à une armée régulière, subiront les lois de la guerre et seront exécutés* ».

Aussitôt le Général de GAULLE riposte par la BBC : « *Si l'armée allemande se déshonorait au point de tuer des soldats français faits prisonniers en combattant pour leur patrie, le Général de Gaulle fait connaître qu'à son profond regret il se verrait obligé d'infliger le même sort aux prisonniers allemands tombés aux mains de ses troupes.* »

Durant la même journée la radio de Berlin proclamait : « *À propos des militaires français qui viennent d'être pris au cours des combats de Bir Hakeim, aucun malentendu n'est possible. Les soldats du Général de Gaulle seront traités comme des soldats.* »

Le Général KOENIG recevra du Général de GAULLE ce message : « Sachez et dites à vos troupes que toute la France vous regarde et que vous êtes son orgueil. »

Le **12/06/1942**, c'est le départ des volontaires retenus pour la Russie afin de constituer le nouveau Groupe de chasse « Normandie ». Le groupe «Alsace» va devoir être réorganisé.

Le **13/06/1942**, toute la nuit les bombardements ont ébranlé l'atmosphère et mis le désert en feu. Ce matin le vent de sable s'est levé, le « khamsin » souffle en rafales. Malgré cela les patrouilles décollent. Au retour René MOLLARD atterrit, quitte la piste et termine sa course au milieu du campement dans une dune.

À la nuit tombante, une patrouille de l'«Alsace» décolle pour intercepter des *Junkers 88* allemands du *1/KLG 1* qui ont décollé de Crête pour attaquer un convoi maritime qui avait quitté Alexandrie à destination de Malte. Au retour dans la nuit, trop juste en carburant, le capitaine EZANNO est obligé de se poser dans le désert par une nuit sans lune ; cinq heures de marche lui sont nécessaire pour rejoindre le campement. Le lieutenant LEPLANG atterri non loin du campement du 58'RSU (Repair Salvage Unit) de la RAF en bord de mer en ayant pris le risque sans le savoir de percuter la falaise dans l'obscurité. RAOUL-DUVAL et le LEON ont plus de chance et arrivent de justesse à se poser sur le terrain.



Le **20/06/1942**, les pilotes MONIER, FRY, et CASTELAIN arrivent de Damas en renforts.



Daniel THIRIEZ - Raoul DUVAL - Marcel BOISOT

(Revue ICARE n°136 p 63)

Le **21/06/1942**, BIR-HAKEIM est tombé aux mains des Allemands !

Les unités de la 8^{ème} armée britannique se replient vers Alexandrie. Le Groupe Alsace doit se rendre urgemment au terrain LG.9 près d'EL-DABA à 200 km vers l'est.

La nuit suivante un des deux *Hurricane* en cours de réparation est détruit suite au bombardement du terrain. Les mécaniciens COLLOT, MONTRIAUD, DUPUIS et BIGNALAT sortent ahuris de leur couchage en pleine nuit la toile de leur tente vient d'être soufflée par l'explosion d'une bombe à leur côté.

Le **21/06/1942**, l'échelon roulant léger du Groupe Alsace arrive au terrain LG9 situé à 20km du bord de mer et 20km à l'ouest/sud-ouest d'EL-DABA. Victime d'un bombardement sur le terrain un *Hurricane* de l'Alsace est endommagé ainsi que quelques véhicules de l'échelon roulant.

Le **24/06/1942**, privé de ses meilleurs éléments, le commandant POULIQUEN demande des volontaires parmi les pilotes qui sont en attente du départ pour le Groupe «Normandie». LAFONT et DERVILLE vont bientôt rejoindre l'«Alsace». Le capitaine MILLET devient adjoint au commandant, le commandement de la 2^{ème} escadrille est confié au lieutenant COLIN.

Le **26/06/1942**, le sous-lieutenant LEON ramène du terrain de Fuka le dernier *Hurricane* réparé en décollant juste à temps au moment où les allemands pénètrent à l'autre bout de la piste. Le sous-lieutenant COLIN est blessé au cours d'un combat aérien par un *Bf109*. En soirée l'adjudant-chef LEBOIS et le sous-lieutenant LEON parviennent à secourir un *Blenheim* en difficulté attaqué par trois chasseurs allemands.

Daniel THIRIEZ ABATTU lors d'un COMBAT

Le 27/06/1942, le Groupe ALSACE est de nouveau en deuil. Une patrouille composée des sous-lieutenants BRIDOUX et LOUCHET rencontre des *Bf 109* ; les *Hurricane* sont totalement surclassés, LOUCHET rentre avec son empennage en mauvais état, un énorme trou est visible dans sa gouverne de profondeur.



27 juin – le Hurricane de Louchet bien endommagé
PITAULT et DELPECH mécaniciens – LOUCHET pilote quelques heures avant sa mort.

Henri LAFONT et **Daniel THIRIEZ** sont attaqués par cinq Messerschmitt. Le combat est inégal face à des avions plus rapides et une puissance de feu redoutable. Le *Hurricane* de Daniel est touché, il vient de recevoir un obus dans son aile droite. Il décide de rompre le combat. Poursuivi il est pris à partie une seconde fois. Son avion est de nouveau touché et Daniel est blessé par les tirs de son assaillant. Son *Hurricane* se retrouve sur le dos et Daniel le redresse in extrémis avant d'effectuer un atterrissage forcé. Son corps est couvert d'éclats d'obus. LAFONT son chef de patrouille lui aussi a été abattu et mitraillé au sol par son poursuivant.

En cette fin d'après midi, une autre patrouille double composée de : EZANNO, MONIER, RAOUL-DUVAL et CASTELAIN, ne trouve pas la patrouille LAFONT - THIRIEZ qui devait être relevée, et pour cause.

(† †) Enfin, vers 19h00, le lieutenant DERVILLE rentre seul d'une patrouille double, partie une heure plus tôt pour assurer la protection d'un convoi anglais: LOUCHET, MAILFERT, COLIN, DERVILLE. Surpris par des *Bf 109* au-dessus de Maaten-Bagusch, **André COLIN** est tout de suite abattu, il meurt à l'âge de 27 ans. Quant à **Bernard LOUCHET** il tire sur un *Bf109* avant d'être à son tour touché et part en vrille avant de s'écraser, il meurt à l'âge de 25 ans. Maurice MAILFERT force à son secours et remporte une victoire très curieuse : un *Bf109* s'étant mis dans la queue de son chef de patrouille, il ajuste son tir et lui envoie à deux reprises une rafale ; l'allemand tente de se dérober. Conscient des performances inférieures de son HURRICANE, MAILFERT éperonne sans hésitation son adversaire et lui sectionne le fuselage d'un coup d'aile. Le *Messerschmitt* chute et percute le sol ; quant à MAILFERT,

touché au cours du combat par la DCA anglaise, doit se poser en plein désert train d'atterrissage rentré avec une aile sérieusement endommagée. Il atterri à côté de l'épave du *Hurricane* de LOUCHET, il ne peut que constater la mort de son camarade qu'il enveloppe dans son parachute avant de l'enterrer.

Malgré la présence d'un vent de sable, l'équipe de secours au sol retrouve les avions de LAFONT et THIRIEZ. Daniel et Henry sont relevés par les brancardiers et conduits dans un premier temps dans un hôpital de première urgence pour recevoir les premiers soins. Daniel a reçu par 25 éclats dont deux à la tête, les autres sur le côté droit de son corps, aux hanches et aux pieds, il finit par sombrer dans le coma. A son réveil il trouve à ses côtés son coéquipier LAFONT. Un transfert à l'hôpital d'Alexandrie va être organisé.



Charles JAEGER, le docteur de l'Alsace – sa tente et son ambulance



Une journée très triste pour le groupe qui perd cinq avions et deux pilotes. Désormais il n'y a plus que huit pilotes opérationnels au Groupe Alsace. Une retraite précipitée est organisée pour rejoindre le terrain *LG 20* en bord de mer distant de 20km vers le nord. Au cours du déplacement de nuit, l'échelon roulant subi une fois de plus un bombardement qui heureusement sera sans victime.

Le GC1 en REPLI sur ALEXANDRIE

Le **01/07/1942**, le Groupe Alsace s'installe sur le terrain *LG29* près d'Amirya situé à 20km au sud-ouest d'Alexandrie. Sa mission est désormais de participer à la protection de la flotte anglaise contre les attaques des avions torpilleurs italiens.

Des camarades de Daniel profitent d'une virée à Alexandrie pour venir le visiter à l'hôpital, eux qui l'avaient cru un temps perdu à tout jamais. Daniel va être envoyé en Syrie en convalescence à Damas.

ENVOYÉ en SYRIE à l'hôpital de DAMAS

Deux jours après son arrivée il doit entrer à l'hôpital, souffrant de vives douleurs à la tête et de fièvre, ses blessures sérieusement infectées. Opéré par le directeur de l'hôpital, son état s'améliore à partir du 12 juillet, mais il a ordre de rester alité encore pendant un mois.

Le **19/07/1942**, Daniel reçoit la visite de Madame CATROUX et du Général de GAULLE qui l'interroge : « Eh bien comment va votre père à Lille ? ». A cette occasion il le décore de la croix de guerre avec palme. Daniel apprend ainsi qu'il vient d'être cité le jour même à l'Ordre des FAFL (n°8411/B) en date du 19/8/42. Cette citation entraîne l'attribution de la Croix de Guerre avec étoile d'argent." pour le motif suivant : Le sous-lieutenant THIRIEZ Daniel, « *Officier d'une haute valeur morale. A accompli, depuis son arrivée au Groupe de Chasse « Alsace », de nombreuses missions. Le 27 Juin 42, au cours d'un combat inégal contre un ennemi supérieur en nombre, a été blessé et descendu, a réussi à poser son appareil désarmé dans nos lignes.* »

Sont également cités à l'Ordre des FAFL les lieutenants COLIN, LOUCHET, LAFONT, et le Sgc MAILLEFERT.

Le lendemain, Daniel est victime d'une crise de paludisme qui n'arrange en rien sa santé.

Les nouvelles à la radio sont plutôt bonnes, les troupes de la 8^{ème} armée britanniques tiennent bon à El-Alamein ; l'avance allemande est finalement stoppée. Le Maréchal MONTGOMERY bouscule les forces allemandes et italiennes, tandis que dans les airs le Groupe Alsace défend avec vaillance le secteur de la ville d'Alexandrie.

(†) Le **17/07/1942**, le Groupe Alsace est endeuillé par le décès du soldat libanais **aide-mécano KALIL** décapité par une hélice lors du démarrage d'un avion en alerte.

Le commandant POULIQUEN établit une note à partir du terrain de Edku précisant la nouvelle composition du Groupe de Chasse « ALSACE » et de ses deux escadrilles. Il prendra le commandement du Groupe qui sera assuré ultérieurement par le capitaine DENIS.

La **1ère escadrille « Strasbourg »** sera commandée par la capitaine EZANNO avec sous ses ordres les pilotes composant les patrouilles suivantes :

- Adj/c LEBOIS Marcel - Chef pilote et S/Lt LEON Gérald
- Cap EZANNO Yves et Adj/c CHEVALIER René
- Lt RAOUL-DUVAL Claude (Adjoint au Cdt) et Sgt/c LEPLANG Pierre
- Sgt SAPRIEL et Adj/c GIOCANTI François
- S/Lt **THIRIEZ Daniel** et Sgt BRUNO René.

La **2ème escadrille « Mulhouse »** sera commandée par la capitaine MILLET avec sous ses ordres les pilotes composant les patrouilles suivantes :

- Adj/c CASTELAIN Noel - Chef pilote et Sgt/c MONIER Charles



- Cne. MILLET André et Lt ESNAULT Jacques
- Lt ANDRE Max (Adjoint au Cdt) et S/Lt BOISOT Marcel
- Lt BRIDOUX Pierre et Sgt/c FRY Daniel
- Sgt/c MAILFERT Maurice et Sgt BOURGÈS Yves

La maintenance sera désormais organisée de la sorte :

- un échelon lourd est organisé à EL-FIRDEN près du Canal de SUEZ
- un échelon léger sera présent à EDKU avec le groupe.

Le **15/08/1942**, Daniel THIRIEZ, toujours à l'hôpital, commence à se lever pour remarcher difficilement à l'aide d'une canne.

Le **19/08/1942**, la BBC annonce le début de l'Opération JUBILEE en Normandie – débarquement des britanniques sur les plages de DIEPPE – des pilotes de chasse FAFL sont engagés dans les Squadron de la RAF.

(†) Le **28/08/1942**, un *Potez 29* de l'escadrille de liaison de l'Etat-Major des FAFL s'écrase au Liban près du village de d'Aajeltoun. L'adjudant-chef pilote **Gabriel VATARD** âgé de 36 ans et son passager le lieutenant-colonel **DE ROUX** du BM2 (Bataillon de Marche n°2) sont tués dans l'accident.

LE GC1 mis AU REPOS est ENVOYÉ EN SYRIE

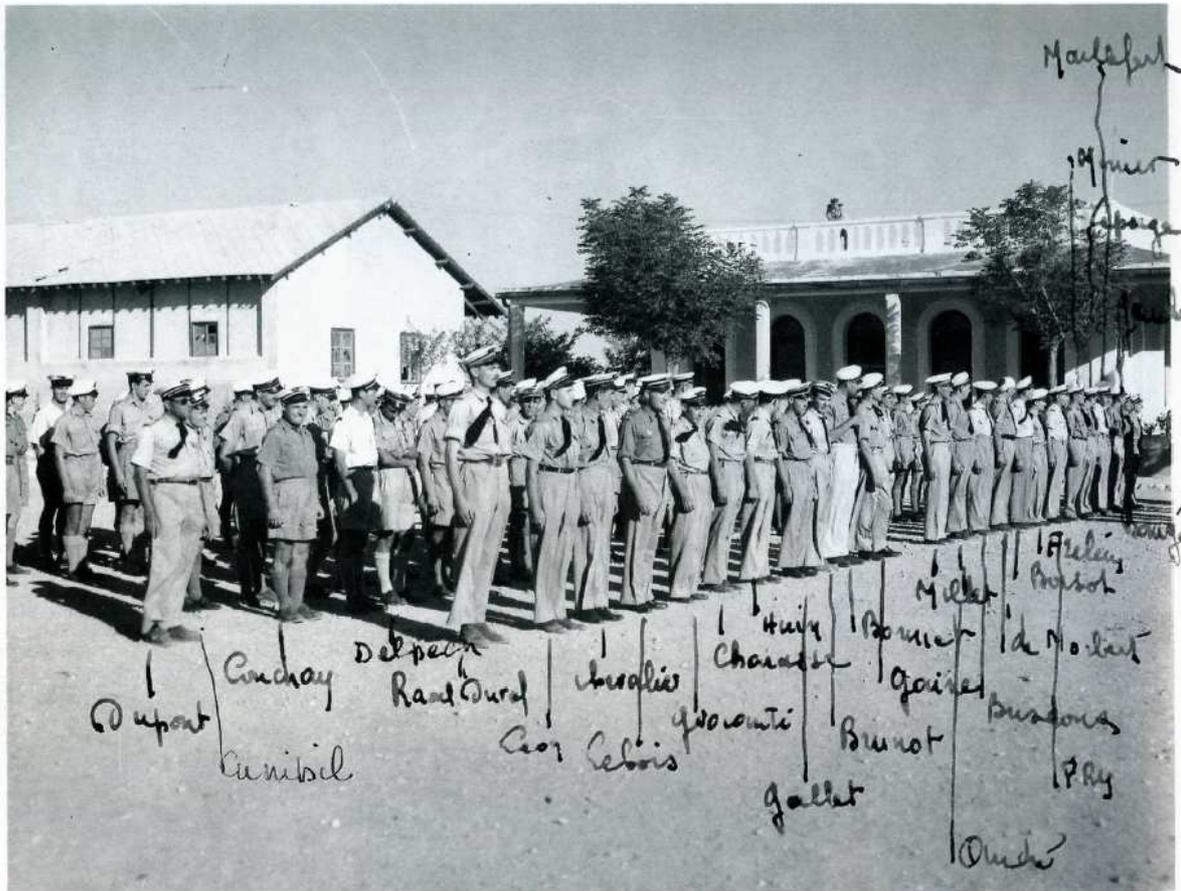
Le **30/08/1942**, la décision est prise par le commandement de la RAF au Moyen-Orient, Le Groupe ALSACE va être mis au repos, des instructions sont données pour que les avions et véhicules soient correctement remis en état. Ils devront être restitués aux autorités britanniques dans un bref délai.

L'armée britannique a vaincu les forces italo-germaniques en Libye et se dirige désormais vers la Tunisie. Le personnel du Groupe de Bombardement LORRAINE et le Groupe de Chasse ALSACE vont être rappelés en Angleterre.

Le **08/09/1942**, à l'aube les huit camions Ford V8 sont alignés prêts à partir pour rejoindre la Syrie. Le soir le convoi arrive à Beyrouth et s'installe dans une caserne.

Le **11/09/1942**, brève inspection à Damas du Général de Gaulle sans cérémonie officielle. Le personnel du Groupe ALSACE bénéficie d'un congé de détente et bon nombre du personnel va en profiter pour aller découvrir le Liban et la Syrie.





Le **16/09/1942**, Daniel THIRIEZ sort de l'hôpital de Damas accompagné de son ami Michel HINCELIN qui a veillé sur lui durant toute cette période. Ils décident de louer une maison en ville.

Le **13/10/1942** ils louent une auto avec laquelle ils vont aller visiter la Palestine en allant à Beyrouth, Haïffa, Tel-Aviv, Bethleem, Lac de Tibériade, et retour à Damas.

DÉPART à destination de l'ANGLETERRE

Le **20/10/1942**, c'est le départ. Tous les personnels du Groupe "Alsace" et du Groupe "Lorraine" se mettent en route pour rejoindre le port de SUEZ en Egypte. Daniel bénéficiant de sa permission de convalescence va pouvoir différer son départ.

Le **01/11/1942** sa période de convalescence terminée, Daniel est affecté à l'Etat-Major FAFL au Moyen-Orient dans l'attente de son prochain départ.

Le **03/11/1942**, c'est le départ vers l'Angleterre. Il quitte Beyrouth pour rejoindre le port de Suez via Haïfa et Ismaïlia.

Le **19/11/1942**, Daniel a rejoint le port de Suez en compagnie de Michel HINCELIN et de Pierre BRIDOUX. Ils vont embarquer sur le transporteur de troupe *SS Nieu-Amsterdam*.

Le **23/11/1943**, le navire quitte le Port-Tewfik de Suez à destination de Madagascar dans le but de contourner l'Afrique et atteindre ensuite la Grande-Bretagne. Daniel THIRIEZ remonte le moral comme il le peut de son ami Pierre BRISDOUX qui a laissé au Caire une jeune femme tendrement aimée qu'il vient d'épouser le mois dernier sous la bénédiction du Père Le GENISSEL, aumônier du Groupe ALSACE.



Le paquebot SS Nieu-Amsterdam (ssmaritime.com)

Le **01/12/1942**, le navire atteint Madagascar.

ESCALE en AFRIQUE du SUD

Le **07/12/1942**, le **SS Nieu-Amsterdam** arrive à DURBAN en Afrique du Sud.

La poursuite du voyage est interrompue en raison du grand nombre de navires victimes des attaques de sous-marins ennemis. Daniel THIRIEZ et son ami Pierre BRISDOUX doivent débarquer du SS Nieu-Amsterdam. Les deux hommes vont devoir faire plusieurs allers-retours entre Johannesburg et Pretoria pour faire aboutir une solution. Daniel est nommé lieutenant le 15 décembre 1942.

Après 50 jours d'attente et d'espoir, c'est finalement par voie aérienne que les deux hommes ont trouvé le moyen de poursuivre leur voyage à travers tout le continent africain pour rejoindre l'Angleterre.

Le **29/01/1943** ils se dirigent vers Johannesburg par voie ferroviaire. Le reste du voyage se fera par voie aérienne.

Les étapes du voyage :

Le 8/2/43 ils se dirigent vers NDOLA en Zambie par voie aérienne.

Le 9/2/43 ils se dirigent vers NAIROBI au Kenya par voie aérienne.

Le 10/2/43 ils se dirigent vers KHARTOUM au Soudan par voie aérienne.

Le 12/2/43 ils se dirigent vers STANLEYVILLE au Congo par voie aérienne.

Le 13/2/43 ils se dirigent vers LIBENGE au sud de Bangui au Congo par voie aérienne.

Le 14/2/43 ils se dirigent vers LAGOS au Nigéria par voie aérienne.

Le 17/2/43 ils se dirigent vers ACCRA au Gold-Coast (Ghana) par voie aérienne.

Le 27/2/43 ils se dirigent vers DAKAR au Sénégal par voie aérienne.

Le 28/2/43 ils se dirigent vers MARRAKECH au Maroc par voie aérienne.



ARRIVÉE en ANGLETERRE

Le **06/3/1943** ils se dirigent vers Londres par voie aérienne, atterrissage le soir même à 19h00.

Le **07/03/1943**, Les deux hommes sont dirigés vers le Camp de Camberley. Ils retrouvent leur camarade Michel HINCELIN et tous trois décident de louer un appartement à Londres au *3B, Carlisle Place, SW1*, au deux pas de la cathédrale de Westminster. Daniel donne comme adresse de la personne à prévenir en cas d'accident : *Miss MOTTE, « the Rhyddings » Manchester Road, Rochdale, Lancashire*.

Daniel y reçoit la visite d'anciennes connaissances rencontrées au Moyen-Orient, parmi elles Antoine SAVILLE, de son vrai nom SCHUMANN, devenu navigateur et affecté au Groupe de bombardement du « 342 Free French Squadron « LORRAINE », et le capitaine Yves EZANNO son ancien chef d'escadrille au Groupe ALSACE, désormais lui aussi affecté au Groupe LORRAINE, devenu commandant de l'escadrille Metz.

Le **27/03/1943**, Daniel et ses colocataires sont invités à *Rochdale* dans la famille de Paul et Alphonse MOTTE, où ils jouissent d'une délicieuse atmosphère familiale et française qu'ils offrent volontiers aux aviateurs exilés.

AFFECTATION au n° 52 OTU de ASTON-DOWN

Le **13/04/1943**, Daniel est envoyé au 52 OTU (Operational Training Unit) sur la Base RAF d'Aston-Down pour une réadaptation sur avion de chasse **Spitfire**. Aston-Down est situé à 150 km à l'ouest de Londres et 4 km à l'est du village de Minchinhampton. Il a le plaisir d'y retrouver le sergent pilote Michel BERNARD devenu moniteur-instructeur dans cette unité de formation de la RAF.



Spitfire Mk.IIb du 52 OTU (IWM)

Pour aller retrouver son ami Michel HINCELIN parti dans une école de formation pour devenir mitrailleur sur bombardier, Daniel envisage de devenir pilote sur avion bimoteur dans l'idée de rejoindre une escadrille de bombardiers.

Le **24/04/1943**, Daniel retourne à Londres pour le week-end de Pâques, Le lendemain il assiste avec ses amis à la messe célébrée par les Pères Jésuites à Leicester-Square.

Le **15/05/1943**, il a terminé avec succès sa formation de pilote de chasse et va devoir rejoindre l'unité combattante du « **222 Squadron** » installée depuis peu à la base RAF d'Hornchurch, située à une vingtaine de kilomètres à l'est de Londres.

AFFECTATION au « 222 SQUADRON » de la RAF

Le **17/05/1943**, Daniel THIRIEZ arrive à la Base RAF Hornchurch pour intégrer le « 222 Squadron ». Ce Squadron prend également la dénomination de **222 « NATAL » Squadron**. « NATAL » provient du nom de la province d'Afrique du sud qui leva des fonds pour l'équipement du Squadron. Le Squadron vient d'arriver depuis peu dans le sud de l'Angleterre., il est intégré au 2nd Tactical Air Force dans le cadre des préparatifs en vue du projet d'un débarquement en France.

Ce Squadron possède un prestigieux palmarès en particulier pour ses brillants résultats au cours de la Bataille d'Angleterre en 1940, et l'Opération JUBILE du débarquement de Dieppe en 1942. A ce jour il compte 42 avions allemands détruits, 17 avions probablement détruits, et 25 avions endommagés.

Daniel a le plaisir d'y retrouver son camarade et ami Godefroy LE GAL arrivé au Squadron le mois dernier, c'est ensemble qu'ils avaient trouvé le moyen de quitter la France à Saint-Jean-de-Luz en juin 1940.



Badge du 222 « Natal » Squadron de la RAF

la présence du Gnou comme symbole de rapidité, et la devise zoulou :
Pambili Bo qui veut dire : **Continuez tout droit.**

Daniel découvre l'historique des FAFL au « 222 Squadron » où trois d'entre eux ont été abattus lors de combats aériens. Parmi ces pilotes français disparus au « 222 Squadron » l'an passé il y a :

- le sergent pilote **Claude BEASE** tué en combat aérien le 12 avril 1942 dans le secteur d'HAZEBROUCK près de St OMER aux commandes de son Spitfire Vb AD-131 durant la mission CIRCUS n°122;
- le sergent pilote **Pierre MATHILLON** tué en combat aérien le 15 avril 1942 dans le secteur de CALAIS aux commandes de son Spitfire Vb BL-478 durant une mission CIRCUS, porté disparu en mer;
- le sergent pilote **Achille BRISSET** abattu au cours d'un combat aérien le 1 mai 1942 dans le secteur d'e St Omer aux commandes de son Spitfire Vb AA-867 durant la mission CIRCUS n°150, attrapé par les allemands il a été fait prisonnier.

Daniel THIRIEZ et Godefroy LE GAL s'entendent très bien et forment un sympathique tandem. Ceux sont les deux « Frenchies » du Squadron. D'ailleurs à plusieurs reprises leur Squadron-Leader les choisira pour faire équipe dans la même section (patrouille). Daniel découvre l'avion qui lui est attribué, un SPITFIRE type IX sur lequel il fait peindre un *Lion des Flandres*, emblème du blason de sa contrée natale.

Le **19/05/1943**, 1^{er} vol au dessus de la France dans un ciel dégagé du coté de Calais et Wimereux, secteur qu'il connaît fort bien. Daniel fait équipe avec LE GAL. Il essuie les tirs d'une intense DCA sans conséquence.

Entre deux missions les séances d'instructions et vols d'entraînements se succèdent à un rythme soutenu.



Spitfire IX du 222 (Natal) Squadron (gettyimages.fr)

(†) Le **27/5/1943**, le **222 Squadron est en deuil**, le pilote belge F/O **Victor LEBLANC** âgé de 29 ans aux commandes de son Spitfire IX - BR636 ne rentre pas de la mission « **RODEO 224** » (mission de chasse en territoire ennemi) dans la région d'Ostende, à 17h25 son avion est vu tombé en mer au large d'Ostende et son pilote a sauté en parachute. Les recherches ne permettront pas de retrouver le pilote. Il sera officiellement déclaré « porté disparu en mer ».

Le **31/05/1943**, mission d'escorte de 50 bombardiers au dessus de Caen, Daniel est l'équipier de son ami LE GAL. Très dur combat.



Son ami Godefroy LE GAL devant son Spitfire (IWM)

Le **04/06/1943**, mission dans le secteur d'Aire-sur-la-Lys entre St-Omer et Béthune.

Le **10/06/1943**, mission au dessus de GAND en Belgique.

Le **12/06/1943**, mission d'escorte de bombardiers moyens au dessus de Rouen ayant pour objectif une raffinerie, trois bombardiers FAFL du Groupe Lorraine y participent. Daniel pilote le *Spitfire IX ZD-M* de son ami LE GAL.

Le **13/06/1943**, **perte d'un pilote du 222 Squadron** : Mission d'escorte de bombardiers du « RAMROD 93 » (?S16) dans le secteur Flessingue et Anvers en Belgique. Au retour Daniel doit se poser sur le terrain de Maidstone situé à 60 km au sud-est de Londres. Le lieutenant pilote britannique **J.E. HALL** aux commandes de son *Spitfire IX – BS405*, est abattu au cours d'un combat aérien par un Fw190 de l'escadrille de chasse JG 1 de la Luftwaffe dans le secteur de Gosnay près de Béthune.

On apprendra plus tard qu'il a été fait prisonnier.

Le **15/06/1943**, mission d'escorte de bombardiers lourds (forteresse) au dessus de Bernay en Normandie.



Mécaniciens assistant leur pilote du 222 Squadron avant le départ (vintagewings.ca)

Le **17/06/1943**, nouvelle mission dans le secteur de Flessingue en Belgique.

Le **22/06/1943**, mission au dessus de la Hollande dans le secteur de Rotterdam. Au retour atterrissage à *Broadwell Bay* (?), puis départ pour une mission d'escorte de bombardiers moyens *Mitchell* sur le secteur d'Abbeville dans la Somme.

Le **23/06/1943**, mission au dessus de la Somme secteur de Méaulte, usines Potez.

Le **28/06/1943**, mission d'escorte de 40 bombardiers lourds B17 (forteresse) au dessus de Beaumont-le-Roger en Normandie.

Le **03/07/1943**, mission dans le secteur d'Abbeville. Daniel pilote le *Spitfire ZD-S*. Il est touché par la DCA allemande (la FLAK).

Le **04/07/1943**, mission de SWEEP dans le secteur du MANS (*Sweep = mission offensive pour aller provoquer la chasse ennemie*) durée du vol 1h45. Seconde mission de SWEEP dans le secteur d'AMIENS, durée du vol 1h35.

Le **06/07/1943**, vol d'essai, puis mission aux commandes du *Spitfire IX ZD-K* dans les secteurs du Touquet, Poix et Hesdin.

Le **09/07/1943**, mission aux commandes du *Spitfire IX ZD-M* dans les secteurs d'Ostende, St Omer et Berck. Le soir dîner chez « Madame PRUNIER » un restaurant très chic de la gastronomie française avec ses amis Godefroy LE GAL, Michel HINCELIN et Casimir PERRIER du Groupe LORRAINE.

Le **13/07/1943**, mission aux commandes du *Spitfire IX ZD-M* dans les secteurs d'Abbeville et Poix.

Le **14/07/1943**, mission de protection de bombardiers lourds *Fortress B17* sur Paris, aux commandes du *Spitfire IX ZD-M*.

Le soir Daniel rejoint ses camarades du Groupe Lorraine sur la base RAF de Sculthorpe à 80km au nord de Cambridge. Ambiance assurée en ce jour de fête nationale.

Le **16/07/1943**, mission dans le secteur d'Ostende et St Omer. Mission de protection de bombardiers ayant pour objectif la Gare de triage d'Abbeville.

Le **24/07/1943**, départ en permission sur la côte sud des Cornouailles avec son ami LE GAL à l'*Imperial Hotel* de Torquay.



Imperial Hotel de Torquay (historichotelsthenandnow.com)

Le **02/08/1943**, douze avions du 222 Squadron et le 129 Squadron sont conduits par le Wing/Co Compton décollent à 8h30 pour une mission d'escorte « **RAMROD 184** » de bombardiers moyens B26 Marauder sur le secteur de St Omer. Daniel pilote le *Spitfire BS286*, il est de retour 9h40. DCA légère du côté de Boulogne. Exercices aériens d'interception dans l'après midi.

Le **04/08/1943**, douze avions du 222 Sqn et le 129 Sqn, conduits par le Wing/Co CRAWFORD-COMPTON, décollent à 18h50 pour une mission d'escorte de 36 bombardiers B26 Marauder « **RAMROD 187** » sur le secteur du Tréport en Normandie. Daniel pilote le *Spitfire MA241*. Une vingtaine d'avions ennemis *Me109* sont aperçus du côté d'Abbeville. Combat aérien engagé par le P/O LE GAL et F/O HESSELYN qui tirent sur deux *Me109* sans pouvoir les toucher. Ils sont tous de retour à 20h20.

Le **06/08/1943**, patrouille avec son ami LE GAL au dessus de la mer, durée du vol 1h30.



Le **08/08/1943**, treize avions du 222 Sqn et le 129 Sqn sont conduits par le Squadron-Leader GONAY, décollent à 9h25 pour la mission d'escorte de bombardiers « **RAMROD 190** » sur le secteur de Poix dans le Nord., Daniel pilote le *Spitfire MA241*, il est l'équipier de LE GAL. Ils sont de retour à 10h50.

Le **12/08/1943**, douze avions du 222 Sqn et le 129 Sqn, conduits par le Wing/Co Compton, décollent à 8h55 pour une mission « **RAMROD 194** » d'escorte de bombardiers sur Anvers, durée du vol 1h45. Daniel pilote le *Spitfire MA241*, il est l'équipier du P/O H.E. TURNEY, ils sont de retour à 10h35.

- 2^{nde} mission : Mission de recherche d'un *bombardier B17* en Mer du Nord, durée du vol 1h05.
- 3^{ème} mission : Mission « **RAMROD 198** », treize avions du 222 Sqn et le 129 Sqn sont conduits par le Wing/Co COMPTON décollent à 18h35 pour escorter des bombardiers *B26 Marauder* vers le secteur de Poix, durée du vol 0h55. Daniel pilote le *Spitfire MA241*, il est l'équipier de son ami LE GAL. Ils sont de retour à 19h30.

Le **15/08/1943**, vol d'essai en altitude avec les nouveaux *Spitfire Mk.IX type LF*.

A 18h45 douze avions du 222 Sqn et le 129 Sqn sont conduits par le Wing/Co Compton pour une mission « **RAMROD 202** » Opération STARKEY : escorte de 60 bombardiers *Fortress B17* sur le secteur de Poix et d'Amiens. Daniel pilote le *Spitfire BS348*, il est de retour à 20h20.



Spitfire du 222 Squadron (bishopsbournepc.kentparishes.gov.uk)

Le **16/08/1943**, douze avions du 222 Sqn et le 129 Sqn sont conduits par le Wing/Co Compton décollent à 9h40 pour une mission « **RAMROD 203** » d'escorte de bombardiers américain *B26* devant détruire l'énorme potentiel militaire allemand installé sur la base aérienne de Dugny et le terrain d'aviation du Bourget. (98% de la ville de Dugny sera détruite). Daniel pilote le *Spitfire BS346*, il est l'équipier de son ami LE GAL. Ils sont de retour à 11h15.

Le **17/08/1943**, 1^{ère} mission, douze avions du 222 Sqn et le 129 Sqn sont conduits par le Win/Co Compton décollent à 13h10 pour une mission « **RAMROD 206** » d'escorte de bombardiers *forteress B17* sur Anvers. Importants combats aériens, quatre avions ennemis abattus.

Daniel pilote le *Spitfire BS347* et il est l'équipier de son ami LE GAL, au retour le WING se pose à Manston. 2^{nde} Mission à 16h40 treize avions du 222 Sqn et le 129 Sqn conduits par le Win/Co COMPTON décollent du terrain de Manston pour la poursuite de la mission « **RAMROD 206** » d'escorte de bombardiers *forteress B17*. Daniel pilote le *Spitfire BS347* et il est l'équipier de LE GAL, ils se posent au retour à leur base de Hornchurch à 17h55.

Le **18/08/1943**, à 9h55 treize avions du 222 Sqn et le 129 Sqn conduits par le Wing/Co COMPTON décollent pour la mission « **RAMROD 208** » d'escorte de 36 bombardiers *B26 Marauder* dans le secteur de Woensdrecht. Météo mauvaise. Daniel pilote le *Spitfire MA224* et il est l'équipier de LE GAL, ils sont de retour à 10h50.

Le **19/08/1943**, **1^{ère} mission « RAMROD 209 »** : dix avions du 222 Sqn et le 129 Sqn sont conduits par le Wing/Co COMPTON décollent à 11h30 pour assurer l'escorte de protection de 36 bombardiers *B26 Marauder* dans les secteurs de Grand Villiers et de Poix. Daniel pilote le *Spitfire MH435*, il est l'équipier du F/Sgt J.M.V. THOMSON, ils sont de retour à 13h00. **2^{nde} Mission « RAMROD 210 »** : douze avions du 222 Sqn et le 129 Sqn sont conduits par le Wing/Co Compton décollent à 17h20 pour assurer l'escorte de protection de bombardiers *forteress B17* dans le secteur de Bruxelles. Daniel pilote le *Spitfire MH435*, il est l'équipier de son ami LE GAL. Des combats aériens sont engagés, le Wing/co COMPTON abat un avion ennemi, deux *Me109* sont poursuivis et touchés par les tirs du F/L TRIPPE, du F/O HESSELYN, du W/O DAVIDSON et STONHILL le Squadron-Leader du 222 sqn. Ils sont de retour à 18h50.



Bombardier Fortress B17 (somme-aviation-39-45.fr)

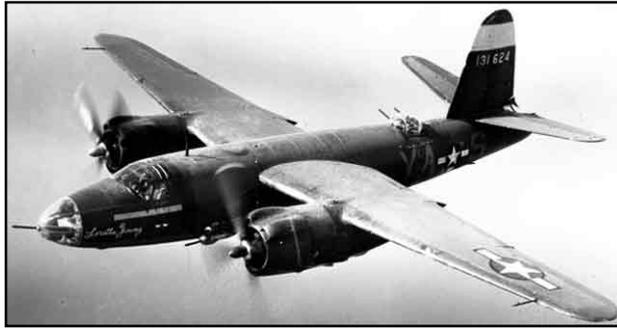
Le **22/08/1943**, mission test de « **RODEO** » qui consiste à aller provoquer l'aviation ennemie dans son secteur : douze avions du 222 Sqn et le 129 Sqn, conduits par le Wing/Co COMPTON, décollent à 11h00 pour couvrir le secteur de Berck-sur-mer jusqu'à Amiens. Daniel pilote le *Spitfire MH435*, il est l'équipier de LE GAL. Ils sont de retour à 12h20.

Le **24/08/1943**, douze *Spitfire* du 222 Squadron conduits par le Squadron-Leader G.J. STONHILL décollent pour rejoindre la Base RAF de Tangmere. A 18h00 les avions du 222 Sqn et du 129 Sqn conduits par le Wing/Co COMPTON décollent pour la mission « **RAMROD 215** » afin assurer l'escorte de protection de bombardiers *forteress B17* dans le secteur d'Evreux.

A la hauteur d'Elbeuf les bombardiers changent d'objectif en direction de Lisieux, puis une nouvelle fois en direction de Rouen. Daniel pilote le *Spitfire MA224* et il est l'équipier de LE GAL, ils sont de retour à 19h30.

Le **25/08/1943**, à 17h45 treize *Spitfire* du 222 Sqn et le 129 Sqn conduits par le Wing/Co COMPTON décollent pour la mission « **RAMROD S1** » pour assurer l'escorte de protection de bombardiers *B26*

Marauder vers Grand-Quevilly près de Rouen. Daniel pilote le *Spitfire MA224* et il est l'équipier de LE GAL, ils sont de retour à 19h15.



Bombardier B26 Marauder (francecrashes39-45.net)

Le **26/08/1943**, à 18h10 treize Spitfire du 222 Sqn et le 129 Sqn conduits par le Wing/Co COMPTON décollent pour la mission « **RAMROD S5** » dans le secteur de Poix. La mission des chasseurs consiste à effectuer un vol de diversion dans la Baie de Somme. Daniel pilote le *Spitfire MA224* et il est l'équipier de LE GAL, Daniel doit écourter sa mission à cause d'un problème avec son réservoir supplémentaire, son équipier LE GAL l'accompagne, ils sont de retour à 18h15. Le reste du 222 Squadron est de retour à 19h40.

Le **31/08/1943**, à 6h40 douze Spitfire du 222 Sqn et le 129 Sqn conduits par le S/L GONAY décollent pour la mission « **RAMROD S16** » pour l'escorte de protection de 36 bombardiers *B26 Marauder* ayant pour objectif l'aérodrome de Lille – Vendeville. Daniel pilote le *Spitfire MH424* et il est l'équipier de LE GAL. Engagement dans un combat aérien intense. Le pilote F/L TRIPE pourchasse et tire a plusieurs reprises sur un *Fw190*, le touche au fuselage et une fumée noire apparaît alors que l'avion s'éloigne. Les pilotes F/O HESSELYN et F/O TURNEY attaquent un autre *Fw190* sans pouvoir l'abattre. Le 222 Squadron est de retour à 19h15 mais un avion est porté manquant. C'est le pilote F/Sgt JMV THOMSON aux commandes de son *Spitfire FD-Y MH-329* qui est porté disparu. *(On apprendra les jours suivants qu'il a été capturé par les allemands et sera transféré en Allemagne dans le camp d'internement Stalag IX avec le numéro de Pow « 43272 »).*

En fin de journée, départ pour une 2^{nde} Mission. Le 222 Squadron décolle pour se poser à Manston au nord de Douvres. A 17h05 onze Spitfire du 222 Sqn conduit par le Squadron Leader G.J. STONHILL décollent pour la mission « **RAMROD S17** » pour l'escorte de protection de bombardiers B17 dans la région de Bruxelles. Daniel pilote le *Spitfire MH424* et il est l'équipier de F/O R. HESSELYN, avec le Sgt A. TOWNSEND. LE GAL n'est pas de la partie. Le 222 Squadron est de retour à 18h35.

Au cours du mois d'août est arrivé le nouveau Squadron-Leader, le Flight Lieutenant **Ernest CASSIDY** appelé familièrement « CASS ». C'est un pilote expérimenté âgé de 26 ans. Il a combattu depuis le début de la guerre au 25 Sqn, au 249 Sqn, il devient spécialiste de la chasse de nuit, puis *Flight Commander* au 61 OTU, et ensuite au 56 OTU, avant de rejoindre le 16 Sqn, puis après deux semaines de préparation au *Fighter Leader School*, devient Squadron-Leader du 222 Squadron. (Il sera l'équipier de Daniel lors de sa dernière mission ...)



Flight Lieutenant **Ernest CASSIDY**

Le **02/09/1943**, Daniel participe à une mission « **RAMROD** » pour l'escorte de protection de 36 bombardiers *B26 Marauder* ayant pour objectif Lille.

Le **03/09/1943**, plusieurs missions au cours de cette journée, la **1ere Mission RAMROD** pour escorter 36 bombardiers *B26 Marauders* dans le secteur de Lille. Daniel pilote le *Spitfire ZD-N*. durée de la mission 1h35. **2^{nde} mission RAMROD** pour escorter des bombardiers dans le secteur de St Omer. Daniel pilote le *Spitfire ZD-N*. durée de la mission 1h20. **4^{eme} Mission** de la journée pour le 304 Squadron : RAMROD pour escorter des bombardiers BOSTON. Daniel pilote le *Spitfire ZD-N*. Durée de la mission 1h35.

Le **05/09/1943**, mission « **RAMROD S33** » pour escorter des bombardiers *B26 Marauders* dans le secteur de Gand en Belgique. Un combat aérien s'engage avec des *Fw190 Folcke-Wulf*. Le pilote Henry LARDNER-BURKE abat un autre *Fw-190* dans la région de Nieuport. Daniel THIRIEZ engage un combat avec un *Fw190* qu'il abat. Daniel revendique la disparition d'un *Fw190*, on lui accordera « **Probably destroyed** » ! (*probablement détruit*).

*Focke Wulf Fw190* (aviationsmilitaires.net)

Au retour à la base un avion est manquant ... c'est le *Spitfire MH506* du pilote néozélandais F/O Herbert Leonard STUART qui a dû effectuer un atterrissage forcé après que son avion ait été touché lors du combat, le pilote est indemne. Durée de la mission 1h35.

Le **08/09/1943**, mission « **RAMROD S41** » pour escorter des bombardiers dans la région de Lille. Un combat aérien s'engage en l'absence de Daniel qui a des ennuis moteurs et doit retourner à la base.

Lors de la mission le pilote sud-africain Henry LARDNER-BURKE revendique un *Me-109G (Messerschmitt)* qui s'abat dans le secteur de Boulogne, en partage avec son camarade tchèque Otto SMIK avec son *Spitfire ZD-F MH390*. Au retour à la base un avion est manquant. C'est le *Spitfire IX MH389* du Sgt E.E. THOMSEND qui est porté disparu au cours du combat dans le secteur de Lille. On apprendra dans quelques jours qu'il a été fait prisonnier. Daniel participe à une autre Mission dans les secteurs d'Abbeville et Doullens. Durée de la mission 1h15.

Le **09/09/1943**, Daniel participe à une mission dans le secteur de Boulogne Abbeville, escorte de bombardiers *Ventura* devany opérer sur Merville. Durée de la mission 1h20.

Le **11/09/1943**, deux Vols d'acrobaties sur avion Tiger Moth. Durée des vols 0h30 et 0h45.

Daniel participe ensuite à une mission **RAMROD** pour escorter 18 bombardiers *B26 Marauder* à Grand-Quevilly près de Rouen.

Le soir il retrouve ses amis Michel BERNARD, Michel HINCELIN, et Godefroy LE GAL pour un dîner à Londres dans un restaurant gastronomique très chic de la cuisine française chez « **Madame PRUNIER** ».

Le **13/09/1943**, Daniel effectue un vol d'essai. Durée du vol 0h50. Il participe ensuite à une mission de chasse **RODEO** dans le secteur de Boulogne et Calais. Durée du vol 1h00.

Le **14/09/1943**, Daniel effectue un vol d'essai pour une durée de 0h30. Puis ensuite il participe à une mission **RAMROD** d'escorte de bombardiers *B26 Marauder* dans la région de Woensdrecht en Hollande. Durée du vol 1h35.

Le **16/09/1943**, Daniel participe à une mission **RAMROD** pour escorter des bombardiers *B26 Marauder* dans le secteur de Tricqueville dans le nord de la France. Durée du vol 1h40.

Le **18/09/1943**, Daniel participe à une mission **RAMROD** pour escorter des bombardiers MITCHELL dans le secteur de Rouen. Il participe à une autre mission RAMROD pour escorter des bombardiers *B26 Marauder* dans le secteur de Rouen. Durée du vol 0h55.

Le **19/09/1943**, à 17h00 le 222 Sqn et le 129 Sqn conduits par le Wing/Co Compton décollent pour la mission « **RAMROD 233** » pour l'escorte de protection de 72 bombardiers *B26 Marauder* dans le secteur d'Amsterdam et le secteur de Merville. DCA légère dans le secteur de Calais – Gravelines. Daniel à son retour atterrit à 18h27. Durée du vol 1h30.

Le **21/09/1943**, à 8h55 le 222 Sqn et le 129 Sqn conduits par le Wing/Co COMPTON décollent pour la mission « **RAMROD 235** » pour l'escorte de protection de 18 bombardiers *B-25 Mitchell* dans le secteur de Liévin. Le Wing/Co COMPTON rencontre un problème moteur et quitte la formation pour retourner à la base. Le wing est désormais commandé par le S/L TRIPE. Daniel à son retour atterrit à 10h25. Durée du vol 1h30.



Le **23/09/1943**, Daniel THIRIEZ est sélectionné pour participer à une mission de protection aérienne d'une formation de bombardiers.

Il ne le sait ... ce sera sa dernière mission

4- SA DERNIERE MISSION

Jeudi 23 septembre 1943, le « 222 Squadron » va participer, conjointement avec le « 129 Squadron », à l'escorte des bombardiers de la mission « **RAMROD 239** » devant opérer en Normandie. Les deux Squadrons seront conduits par le Wing-Commander « Bill » CRAWFORD-COMPTON.

C'est une belle matinée d'automne qui s'annonce. Les conditions météorologiques sont bonnes : temps clair, excepté une légère brume au dessus de la Seine.

Il est **7h32** lorsque dix *Spitfire* du « 222 Squadron » décollent du terrain de la base RAF de Hornchurch pour rejoindre une formation de 18 bombardiers *B-25 Mitchell* devant opérer un bombardement dans le secteur de Rouen.

Le lieutenant Daniel THIRIEZ est aux commandes du « **Spitfire Mk IX MH987** ». Il est n°2 de la « Blue section » (Blue 2) et l'équipier du Squadron-Leader Ernest CASSIDY (Blue 1). Son ami LE GAL n'est pas de la partie.



Bombardier B-25 Mitchell (key.aero)

Le rendez-vous avec les bombardiers est effectué comme prévu. La traversée de la Manche se fait sans soucis. Arrivés sur l'objectif les bombardiers larguent leurs bombes au dessus de la zone portuaire de Grand-Quevilly près de Rouen.

Après avoir quitté la zone de bombardement, deux sections du « 129 Squadron » vont attaquer deux trains de marchandises et faire exploser les deux locomotives, elles essuient sans conséquences des tirs légers de DCA provenant des deux trains.

Du côté du « 222 Squadron », Daniel THIRIEZ signale avoir des problèmes avec son moteur qui ne lui permettent pas de poursuivre la mission, Il va tenter de rejoindre sa base et quitte la formation escorté par son équipier Ernest CASSIDY.



Spitfire IX du « 222 Squadron » (gettyimages.fr)

Commence la traversée de la Manche, les deux avions volent désormais à très basse altitude. Son équipier le suit comme son ombre. Malgré les problèmes rencontrés, Daniel THIRIEZ réussit à conserver le cap pour rejoindre l'Angleterre. Ils sont maintenant à environ 25 km en approche des côtes anglaises.

Daniel est maintenant convaincu que le moteur de son Spitfire ne va tenir plus longtemps et se prépare à sauter en parachute. Pour cela il doit effectuer la manœuvre qui consiste à retourner son avion pour le placer sur le dos larguer la verrière de son cockpit afin de faciliter son évacuation.

Mais soudainement son équipier aperçoit l'avion de Daniel plonger brusquement dans la mer et disparaître. Aussitôt il effectue un virage serré pour survoler l'endroit de la disparition ... mais aucune trace de l'avion n'est aperçue.

« Blue 1 » signale par radio son emplacement à 16 km au sud de Beachy-Head afin qu'une unité de sauvetage soit envoyée sur place. Il continue à survoler la zone durant de longues minutes sans succès. Le carburant venant à manquer, il doit renoncer à poursuivre ses recherches et rentrer à sa base.

Malgré les recherches entreprises aucune trace du « Spitfire MH987 », ni du pilote, ne sera retrouvée.

Ce soir, **Daniel THIRIEZ** va être officiellement déclaré « **porté disparu** ».

Estimation du lieu de la disparition à 16 km au sud de Beachy-Head.



Le lieutenant **Daniel THIRIEZ**

Engagé dans les Forces Aériennes Françaises Libres

« Disparaît dans la Manche » le 23 septembre 1943 au large des côtes anglaises



« **Mort pour la France** »

à l'âge de 28 ans

5- LES CITATIONS

CITATION à l'Ordre de l'Armée de l'Air

Le Général de Brigade Aérienne Martial VALIN, Commissaire National à l'Air, Commandant les FAFL, cite à l'Ordre de l'Armée de l'Air **le Groupe de Chasse n°1 « Alsace »** pour le motif suivant :

« S'est dès le début de sa formation, signalé par sa bonne tenue. En moins de deux mois, au cours d'actions offensives dans le Western Desert, a accompli avec élan et entrain plus de cinq cents missions de guerre, livrant plusieurs combats et obtenant trois victoires aériennes.

Au cours des opérations du 22 au 30 juin, a donné la mesure de son esprit de sacrifice en tenant l'air sans relâche. Malgré un matériel inférieur et les pertes souffertes, a abattu un avion ennemi et probablement plusieurs autres ».

Fait à Londres, le 17 aout 1942. Signé VALIN

CITÉ à l'Ordre des FAFL (n°8411/B) en date du 17/8/42, **le sous-lieutenant THIRIEZ Daniel** pour le motif suivant :

« Le Sous Lieutenant THIRIEZ Daniel, Officier d'une haute valeur morale. A accompli, depuis son arrivée au Groupe de Chasse « Alsace », de nombreuses missions. Le 27 Juin 42, au cours d'un combat inégal contre un ennemi supérieur en nombre, a été blessé et descendu, a réussi à poser son appareil désarmé dans nos lignes. »

Cette citation entraîne l'attribution de la Croix de Guerre avec étoile d'argent.

CITÉ à l'ordre de l'Armée Aérienne par le Général BOUSCAT (OG n°23 du 29/11/43),

le lieutenant THIRIEZ Daniel du 222 Squadron RAF pour le motif suivant :

« Après s'être signalé au Groupe ALSACE par son courage et sa haute conception du devoir a été affecté au Squadron britannique 222 où il a continué à se distinguer et à montrer ses grandes qualités de pilote et d'officier. Le 5 septembre, en compagnie d'un pilote anglais, a attaqué un FW190 qu'il a probablement détruit. Le 23 septembre 1943, a trouvé la mort en mer en accomplissant une mission particulièrement périlleuse.»

Cette citation entraîne l'attribution de la Croix de guerre avec palme de bronze.

Attribution de la croix de chevalier de la Légion d'Honneur

Mémoire de Proposition pour Chevalier de la Légion d'Honneur à titre posthume :

« Lieutenant pilote d'une grande expérience et d'un magnifique sang-froid, animé des plus belles qualités de combattant a donné à maintes reprises la preuve de calmes et de sang-froid, a été un constant exemple de ténacité et de courage. »

Projet de citation à l'appui de la Nomination à titre posthume au grade de Chevalier de la Légion d'Honneur, signé en 1945 du Colonel COUSTEY Commandant les FAFL en GB:

« Officier pilote animé du plus bel esprit de sacrifice, volontaire de juin 1940, affecté au Groupe de chasse ALSACE a effectué plus de 45 missions offensives. Le 27 juin 1942 au cours d'un combat inégal contre un ennemi supérieur en nombre, a été blessé et descendu, a toutefois réussi à poser son appareil désarmé.



Affecté dans un Squadron britannique, a porté haut les couleurs de la France, effectuant plus de 50 missions offensives en profondeur des territoires ennemis ou occupés par l'ennemi. A fourni un travail aérien considérable avec une modestie exemplaire, attaquant sans relâche les défenses côtières, les nœuds de communication, les aérodromes, puissamment défendus par l'artillerie anti-aérienne ennemie. Le 5 septembre 1943, a attaqué un FW190 qu'il a probablement détruit. Le 23 septembre 1943, ayant accompli une mission particulièrement périlleuse, n'en est pas rentré et a été porté disparu. »

Les avis pour cette nomination sont les suivants :

Avis du Colonel COUSTEY Commandant les FAFL en GB : « Spécialement appuyé »

Avis du Général Martial VALIN Chef d'Etat-Major Général Air : « Très spécialement appuyé »

Avis du Colonel POUYADE Inspecteur de la Chasse : « Très favorable »

La nomination sera acceptée « sans citation » par décret du 17 juin 1947.

6- LES DÉCORATIONS

- Croix de Chevalier de la Légion d'honneur (décret du 17/6/47)
- Croix de guerre 39-45 avec 2 palmes de bronze et étoile de vermeil
- Médaille de la Résistance française avec rosette (11/3/47)
- Médaille coloniale – agrafe Libye.
- Médaille commémorative des services volontaires dans la France libre



Qu'est devenu son ami Godefroy LE GAL ?

Au cours du mois de septembre 1943, Godefroy LE GAL est promu au grade de lieutenant. Il reçoit ensuite diverses affectations comme moniteur, puis à l'Etat-Major auprès du général Martial VALIN, commandant les FAFL. Promu capitaine en décembre 1945, il devient Aide de Camp du Chef d'état-major de l'Armée de l'Air, le général René BOUSCAT, successeur du général VALIN, en avril 1946. Il quitte à cette époque l'Armée de l'Air et devient Pilote au Centre d'essais de Melun-Villaroche.

Le **28 juillet 1948**, Godefroy LE GAL trouve la mort lors d'un vol d'essai sur un avion SIEBEL, il était alors âgé de 34 ans.

7- LES HONNEURS

- LILLE, département du Nord (59), son nom est inscrit sur une plaque fixée sur la tombe familiale au cimetière de Lille-sud.



(francaislibres.net)

- LAMBERSART (59), son nom est inscrit sur le Monument aux Morts.



(queutchny1418.canalblog.com)

- **LE TRÉPORT**, département de la Seine-Maritime (76), son nom est inscrit sur la stèle du « **Mémorial des FAFL disparus** », érigée au bord de la falaise par l'association AM-FAFL, à la mémoire des 123 membres des FAFL disparus pendant la Seconde guerre mondiale, dont la cérémonie inaugurale s'est déroulée le samedi 25 juin 2022.

<https://www.france-libre.net/hommages-aux-123-membres-des-fafl-disparus/>



Mémorial du Tréport (Coll. AM-FAFL)

8- LA FAMILLE

1914 – Le 08/09/1914, Le père de Daniel est capturé par les allemands au début de la guerre, envoyé en prison à Torgau/Elbe.

1915 – SA NAISSANCE - Le 13 mars 1915, à Lille au 15bis Boulevard Vauban à 3h du matin, est né un enfant prénommé *Daniel Marie Gérard*, fils de Pierre Georges Louis Auguste THIRIEZ né à Lille le 30 décembre 1875 industriel, et de Madeleine Marie Louise Henriette WALLAERT née à Lille.

1917 – Au mois d'avril, son père libéré de prison peut prendre Daniel pour la 1^{ère} fois dans ses bras.

1944 – Mr et Mme Pierre THIRIEZ résident *Le Terrier* Rue de la Carnoy à Lambersart (59). Sa sœur, Madame Xavier DELLOYE réside rue de la Gare à Abcson (59). Son autre sœur, Madame Maurice DELLOYE, réside 29 rue des Américains à Châteauroux (36).

1946, le 28 novembre, la Mairie de Lille informe officiellement Madeleine THIRIEZ de la disparition de son fils. Sa sœur Annie va rédiger la biographie de son frère en s'appuyant sur les documents personnels de Daniel remis à la famille par les autorités militaires.

1947 – La famille THIRIEZ réside au 308 Rue Nationale à Lille.



Sources documentaires supplémentaires:

Archives du SHD – Revue Icare n°136 – Livre GC Alsace de P. Aubert
Archives famille Y.Bourgès – Archives AM-FAFL – Archives famille Thiriez-Delloye

Sites web : en.wikipedia.org - albino-igil.com - rafchangi.com - worldwarphotos.info - raf.mod.uk - worldwarphotos.info
avionslegendaires.net - uboat.net - naval-history.net - queutchny1418.canalblog.com – francaislibres.net
francecrashes39-45.net - bishopsbournepc.kentparishes.gov.uk - vintagewings.ca - ssmaritime.com

Pour connaître les circonstances de la disparition de chacun des 123 inscrits sur le
« MÉMORIAL des FAFL DISPARUS »

<https://www.france-libre.net/hommages-aux-123-membres-des-fafl-disparus/>

