

Roger PINON (1915-1944)

Pilote

Roger Marcel PINON est né le **29 avril 1915** à 22 heures 30, au lieudit Faubourg-Montpellier, commune de Guéret, département de la Creuse (23), région du Limousin.

Il est le fils de Fernand Léon PINON (né le 9 septembre 1889 à Vireux-Molhain dans les Ardennes (08), carrier aux Bains) et de Marie LEHEU (née le 10 mai 1894 à Saint-Amé dans les Vosges (88), couturière). Du couple, marié le 24 septembre 1914 à Sainte-Feyre (23), naissent à Guéret, 2 enfants : Roger en 1915 (futur pilote) et Bertha Juliette le 24 juin 1917.



De la classe **1935**, Roger devance l'appel. Sa fiche matricule n° 34, à Guéret, le décrit ; cheveux blond, yeux marron, front large, nez droit, visage ovale, taille 1,68 mètre. Marque particulière ; cicatrice à la joue droite.

Roger s'engage dans l'armée de l'Air à la Base Aérienne n° 102 de Dijon en Côte-d'Or (21). Il arrive au corps, soldat de 2^e classe, le 25 septembre **1934** en qualité de pilote. Il est nommé caporal pilote le 20 avril **1935** et caporal-chef le 16 juin **1935**.

Il se réengage pour 4 ans en terme résiliable, le 17 juillet **1935**. Il est nommé sergent le 16 octobre **1935** et affecté à l'unité 2/32 le 1^{er} janvier **1936**. Roger est détaché à Mourmelon dans la Marne (51) le 15 mars **1936** puis affecté à la Base Aérienne n° 103 de Cambrai-Épinoy dans le Nord (59) le 16 octobre **1936**.

Le 1^{er} mars **1937**, il est muté à la Base Aérienne 107 de Villacoublay dans les Yvelines (78) pour être détaché au C.I.R.A. (Centre d'instruction) à Orly dans le Val-de-Marne (94). Le 2 juin **1937**, il obtient la 1^{ère} partie du certificat d'aptitude au commandement avec une moyenne de 15 sur 25.

Le 21 octobre **1939**, il passe à l'escadrille régionale de chasse 4/561, rattachée au bataillon de l'Air n° 122. Par changement d'appellation, l'escadrille 4/561 équipée de SPAD 510 et de Nieuport 622 devient au 1^{er} janvier **1940**, l'escadrille 3/10, équipée d'avion MB 152 (MB = Marcel Bloch, devenu Marcel Dassault).

Dès le début de la guerre, Roger combat sur le front en Belgique et dans le nord de la France.

Le 17 mai **1940**, l'avion qu'il pilotait est abattu près de Saint-Quentin dans l'Aisne (02) (*récit de Christian MAZO en annexe*). Blessé, Roger est recueilli et soigné par une patrouille française. Il parvient ensuite à rejoindre son escadrille au sein du Groupe de Chasse 3/10 *Mousquetaires* basé au Havre en Seine-Maritime (76).

Le 3 octobre **1940**, Roger PINON se marie à Guéret (23) avec Kazimiera GABAS, domiciliée à Guéret et née le 24 février 1917 à Wieruszow (Pologne). Du couple naît une fille, Sonia.

Après la signature de l'armistice, Roger est affecté au G.C.I/8 à Montpellier-Fréjorgues dans l'Hérault (34). Du fait des conditions d'armistice, Roger Pinon ne peut voler que huit heures par mois pendant deux années. Le 6 octobre **1942**, il est envoyé en A.O.F. (Afrique Occidentale Française).



Volontaire pour le groupe de chasse *Normandie*, il est nommé aspirant le 5 février **1944** et il rejoint le groupe en Russie le 18 mars **1944**, avec les autres pilotes de renfort ; le capitaine Maurice CHALLE, les aspirants René CHALLE (frère de Maurice), Jean EMONET, Jacques GASTON, Pierre GENÈS, Georges LEMARE, Jean MANCEAU, Lionel MENUT, Charles MI QUEL, Marcel PERRI N et Louis QUERNE.

Photo de fin mars 1944, de la 3^e escadrille *Cherbourg*, commandant Marcel LEFÈVRE :



Debout de gauche à droite devant le Yack : Georges LEMARE, Pierre GENÈS, Robert CASTIN, Joseph SHOENDORFF, André MOYNET, Jean MANCEAU, Charles de LA SALLE, Georges HENRY et Marc CHARRAS

Assis de gauche à droite ; Jacques GASTON, Marcel PERRIN, Jean EMONET, René CHALLE, Gaël TABURET, Roger PINON.

Le 1^{er} juillet 1944, la patrouille PINON/PERRIN sur avion Yack (Yack 3 ci-dessus), obtient une victoire aérienne en abattant un Junkers Ju 52 (allemand) à Krasnoje en Russie.

Le régiment *Normandie* est composé de 4 escadrilles baptisées ; Rouen, Le Havre, Cherbourg et Caen.

Le 21 juillet 1944, le maréchal Joseph STALINE (1878-1953) signe un *Prikaz* décernant au *Normandie* le titre de *Niémen*, pour la part prise par lui dans la bataille pour le franchissement de ce fleuve. Ce régiment s'appelle désormais le *Normandie-Niémen*.



L'insigne du *Normandie-Niémen* ; deux léopards dorés sur fond rouge et l'éclair ou flèche d'argent de la 303^e division de l'Armée Rouge.



Le 1^{er} août 1944, Roger est porté disparu au cours d'une mission au-dessus de Gumbinnen (*) en Prusse orientale (*page du Journal de Marche en annexe*).

(*) Gumbinnen est prise aux allemands, par l'Armée Rouge le 21 janvier 1945 et renommée Goussev le 7 septembre 1946. Aujourd'hui c'est une ville de l'oblast de Kaliningrad, en Russie.

L'aspirant PINON est titulaire de la Croix de Guerre 1939-1945 et de l'Ordre de la Guerre pour la Patrie.

A l'occasion du procès de Nuremberg, il est révélé que lors de sa disparition, Roger, après que son avion fut atteint par la Flack, était parvenu à poser son appareil, mais il fut exécuté d'une balle dans la nuque, par un sous-officier allemand, sans même avoir pu sortir de son cockpit.

Roger PINON, 29 ans, est Mort pour la France le 1^{er} août 1944. Son nom est gravé sur le monument aux *Morts pour la France 1939-1945* (*photo*) de Guéret (23), ainsi que sur la plaque commémorative aux Andelys dans l'Eure (27) et aussi sur la plaque commémorative *Normandie-Niémen*, quai Pretchistenskaïa à Moscou en Russie (*photos en annexe prises en décembre 2011*).



Sources & remerciements :

Sonia MELLIER, fille de Roger PINON, et son gendre Pierre ROURE

Michèle et, Roger GEDET neveu de Roger PINON

Georges MARCELIN, mécanicien au Normandie-Niémen en 1942-1943

Yves DONJON, auteur de « Ceux de Normandie Niémen », et Alain FAGES → <http://normandieniemen.free.fr>

Colonels Thierry DUPORT et Jacques BÉZIAUD

Les services de la mairie de Guéret (23) → www.ville-queret.fr

Mathieu MONTÉLIMARD

La revue « Azur & Or » de l'ANORAA → <http://www.anoraa.org>

Le site internet → <http://aces.safarikovi.org>

Les Archives Départementales de la Creuse à Guéret (23) → www.creuse.fr

Le site internet de généalogie creusoise → www.geneal23.fr

Sylvie DUSSOT, recherches généalogiques et historiques → www.histoire-queret.fr

Mise en œuvre en 2011 par Fernande BONNEMAIN → www.airmemorialcreusois.fr

A LA MEMOIRE DES PILOTES FRANÇAIS
 DU REGIMENT NORMANDIE - NIEMEN
 TOMBES DURANT LA 2^{ÈME} GUERRE
 MONDIALE AUX COTES DES
 COMBATTANTS DE L'ARMEE SOVIETIQUE

В ПАМЯТЬ ФРАНЦУЗСКИХ ЛЕТЧИКОВ
 ПОЛКА НОРМАНДИЯ НЕМАН
 ПАВШИХ ВО ВРЕМЯ ВТОРОЙ
 МИРОВОЙ ВОЙНЫ СРАЖАЯСЬ
 БОК О БОК С ВОИНАМИ СОВЕТСКОЙ АРМИИ

BALCOU ANDRE ASPIRANT	20.09.43	LARGEAU ANDRE ASPIRANT	14.09.43
BARBIER LEO S LIEUTENANT	15.10.43	LEFEVRE MARCEL LIEUTENANT	5.06.44
BERNAVON ADRIEN S LIEUTENANT	16.07.43	LEON GERALD LIEUTENANT	4.09.43
BERTRAND JEAN LIEUTENANT	26.08.44	LITTOLFF ALBERT CAPITAINE	16.07.43
BIZIEN MARCEL-YVES ASPIRANT	13.04.43	MANCEAU JEAN-JACQUES ASPIRANT	02.11.44
BON MAURICE ASPIRANT	13.10.43	MENUT LIONEL ASPIRANT	29.01.45
BOURDIEU MAURICE ASPIRANT	18.03.44	MIQUEL CHARLES ASPIRANT	16.01.45
CASANEUVE JACQUES ASPIRANT	13.10.44	MONGE MAURICE ASPIRANT	26.03.45
CASTELAIN NOEL S LIEUTENANT	16.07.43	PENVERNE ROGER S LIEUTENANT	05.02.45
CHALLE MAURICE S LIEUTENANT	27.03.45	PINON ROGER ASPIRANT	01.08.44
DENIS ROGER LIEUTENANT	13.10.43	PIQUENOT JEAN ASPIRANT	17.01.45
DERVILLE RAYMOND LIEUTENANT	13.04.43	POZNANSKI ANDRE LIEUTENANT	13.04.43
DURAND ALBERT S LIEUTENANT	01.09.43	PREZIOSI ALBERT CAPITAINE	28.07.43
DE FALETANS BRUNO LIEUTENANT	30.06.44	QUERNE LOUIS ASPIRANT	25.09.44
DE FORGES PAUL CAPITAINE	31.08.43	REY JEAN ASPIRANT	28.08.43
FOUCAUD HENRY S LIEUTENANT	21.04.44	DE SEYNES MAURICE CAPITAINE	15.07.44
GASTON JACQUES ASPIRANT	26.06.44	DE SIBOUR JEAN ASPIRANT	31.08.43
GENES PIERRE ASPIRANT	18.01.45	DE TEDESCO JEAN LIEUTENANT	14.07.43
HENRY GEORGES ASPIRANT	12.04.45	TULASNE JEAN COMMANDANT	17.07.43
IRIBARNE ROBERT S LIEUTENANT	11.02.45	VERDIER MARC LIEUTENANT	22.09.44
JOIRE JULES S LIEUTENANT	18.03.44	VERMEIL FIRMIN ASPIRANT	17.07.43

En hommage aux pilotes du Normandie-Niemen « Morts pour la France » suite aux combats du mois d'avril 1943 à mai 1945. 99 pilotes et 42 mécaniciens, tous volontaires et envoyés par la France ont combattu en URSS aux cotés de l'Armée soviétique, contre l'Allemagne. Le « Neu-Neu » est l'unité militaire française la plus titrée de tous les temps.



Combat du 17 mai 1940



GRUPE de CHASSE III/10
MOUSQUETAIRES

Les 14, 15 et 16 mai 1940, le groupe de chasse III/10 des « Mousquetaires » avait perdu presque tous ses officiers et chefs de patrouille, en combat aérien, au-dessus de la forêt des Ardennes. Le capitaine Guizand et le lieutenant Pierre Martin, blessés, n'avaient pu rejoindre leur escadrille. Dans la seule sortie du 14 mai, sur douze Bloch 152 engagés entre Namur et Dinant, un seul avion était rentré le soir à sa Base du Havre-Octeville. C'était payer cher quelques victoires sur les Messerschmitt 109... ! Et ça ne faisait que commencer...

Le 17 au matin, notre Commandant de groupe fit appeler le sergent-chef Carbon et lui donna l'ordre de se porter avec 6 avions en renfort du groupe de chasse II/10 stationné à Rouen-Boos. C'était engager les derniers avions disponibles qui nous restaient.

Nous partîmes donc à 6 en 2 patrouilles. La première : Sergent-Chef Carbon, Sergent Pinon, Sergent Sicard ; la deuxième : Sergent-Chef Singeot, Sous-Lieutenant Battut, Sergent Mazo.

Nous nous connaissions depuis de longs mois, ayant patrouillé souvent ensemble, à l'exception du sous-lieutenant Battut, arrivé la veille de l'école de l'Air et affecté à notre groupe.

Aussitôt posés à Boos, on refit nos pleins et nous nous mîmes à la disposition de nos amis. Rendez-vous pour les ordres sous la tente des opérations ; nous serions tous les 6 en protection haute des 12 avions du G.C. II/10 pour escorter des Potez 63 allant reconnaître l'avance allemande dans la région Chimay, Trélon, Maubeuge.

Quand nous décollâmes, le soleil était déjà très haut sur l'horizon et brillait d'un éclat inhabituel. Nous nous regroupâmes à quelque cent mètres en arrière et plus haut que les Bloch du II/10, et prîmes un cap Nord-Est qui nous amena sur l'Oise que nous longeâmes en prenant lentement de l'altitude. La visibilité était bonne à la verticale, mais une brume sèche confondait, vers le Nord, le ciel et la terre. Une journée chaude s'annonçait.

J'étais à 50 mètres de mon chef de patrouille, à l'extrémité gauche du dispositif. Je voyais très distinctement tous mes camarades et les reconnaissais, malgré l'inhalateur masquant leurs visages, à ce petit quelque chose que dessine une silhouette familière. Seul Battut m'était inconnu. Nous n'avions pas eu le temps de faire connaissance. Hélas ! nous n'aurions pas l'occasion de faire connaissance ! C'était le seul officier de notre équipe. Aujourd'hui encore, je n'arrive pas à remettre son visage. Je me souviens seulement qu'il était très jeune, le plus jeune de nous tous.

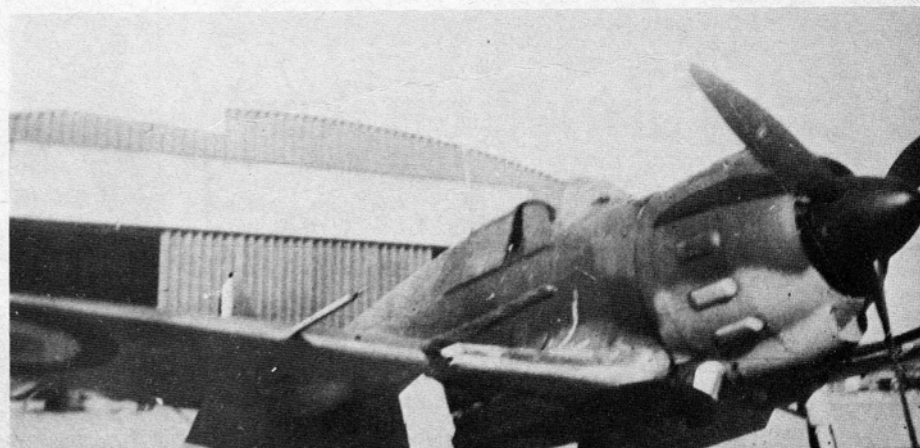
Nous rétablîmes vers 3 500 mètres d'altitude, et là, nous étions nettement au-dessus de la couche brumeuse dans un ciel d'une grande limpidité. Un bruit de friture à la radio m'empêchait de bien distinguer le trafic et je n'arrivais pas à parfaire mon réglage pour m'en débarrasser.

Nous devons être à la hauteur de Saint-Quentin, lorsqu'en fouillant le ciel, je distinguai soudain, derrière nous, descendant du soleil, une vague de bi-moteurs qui nous remontaient... Je pensai alors aux Potez 63... mais je réalisai que les Potez ne pouvaient remonter les Bloch et de suite, je fus entouré d'une gerbe de traçantes qui faisaient des éclairs de tous côtés à travers la verrière de mon habitacle... J'eus le temps de voir l'avion de Battut en flammes à la droite de Singeot. Il piqua vers le sol comme une boule de feu. Je partis alors brutalement sur le dos en retournement et remontai vers mes camarades écrasés sur mon siège. Notre dispositif avait complètement éclaté. La première vague de Messerschmitt 110 était passée, nous ayant surpris et descendu Battut et Pinon, sans compter, plus bas que nous, Tabuis et Péronne, du II/10.

Alors se présenta le plus beau spectacle de ma carrière de chasseur : une occasion que je ne retrouverai jamais plus. Là ! devant moi, à moins de 100 mètres, un bi-moteur tout neuf de la deuxième vague, bleu clair sous le ventre et les ailes, vert foncé sur la dorsale, frappé des croix noires au milieu du fuselage et des croix gammées sur la double dérive... le terrible ME 110 « Destroyer » !



Capitaine CARBON
As de Guerre.



J'ouvris le feu de mes deux canons et de mes deux mitrailleuses à la fois. Il me sembla que mes traçantes lui rentraient dans le ventre. Mon avion vibra sous le recul des armes, j'étais plein moteur en cabré, crispé à mon manche, accroché à mon hélice. Je vis distinctement le mitrailleur arrière braquer son arme vers moi et s'écrouler dans sa carlingue... Et puis ! tout cela se passa très vite... je partis en décrochage et fis une abattée brutale sur le moteur perdant le contact, mon avion étant devenu incontrôlable. Quand je me récupérai, peut-être mille mètres plus bas, j'étais entouré de Messerschmitt 109 qui se gênaient mutuellement pour faire un carton sur moi. Je n'avais pas le temps d'avoir peur. J'étais au milieu d'eux et je savais que seule la manœuvre pourrait me sortir de là. Je virais serré à droite, plein pot, sans faire une seule ligne droite, en gagnant de l'altitude. Quand le manche vibra un peu, je rendais légèrement la main. C'était un carrousel endiablé avec des traçantes dans tous les azimuts.

J'avais pratiqué la voltige pendant 4 ans à Etampes. Je sentais que seul mon pilotage serait mon salut... Ah ! comme j'ai béni depuis mes moniteurs qui m'en avaient fait baver !

Je n'avais plus un poil de sec, ma chemise et ma combinaison de vol me collaient au dos. Je tirais par-ci par-là, des rafales au jugé, sans pouvoir ajuster mon tir. J'étais encore un jeune chien trop nerveux.

A un moment, je crus pouvoir me dégager de leur étreinte. Ayant gagné pas mal d'altitude, j'engageai un piqué sur le dos, tâchant de rester le plus possible à la verticale pour les semer, donnant du grand pas à l'hélice tant que je pouvais. La vitesse devint vertigineuse. Je perçus encore quelques rafales qui me dépassèrent, puis le sol se rapprochait dangereusement ! J'eus peur que le moteur n'éclate, l'huile coulait sur le pare-brise, une odeur de peinture brûlée envahissait la cabine. L'aiguille du badin s'était bloquée après avoir fait deux tours de cadran... J'avais ressenti un phénomène nouveau que je ne compris que bien des années plus tard : j'étais entré en compressibilité à la limite de la vitesse de la machine... Mais les Boches, eux, n'avaient pas suivi... ils y auraient perdu les plumes !

Et je me retrouvai seul, arrondissant ma ressource, doucement, doucement, pour ne pas casser ma machine.

Je ne savais plus où j'étais ? Je mis cap au Sud et je reçus encore une émotion : à l'horizon se détachait la tour Eiffel... Je réalisai que j'avais quitté l'ennemi quelques minutes plus tôt... déjà si près de Paris !

Un terrain se présenta sous moi. Sans le connaître, je m'y posai. J'étais au Plessis-Belleville. Je n'avais plus d'essence dans les réservoirs, plus de munitions dans les chargeurs. J'y retrouvai l'adjudant Wetzel, avec son Morane 406, qui faisait aussi la queue à la soute à essence. Il me dit avec ce ton d'amicale supériorité que les anciens chasseurs aimaient prodiguer aux jeunes : « Il faut toujours garder des munitions pour le retour ... » ! Facile à dire ?

Galland, dans son livre : « Jusqu'au bout sur nos Messerschmitt », s'est quelque peu moqué de « l'acrobate furtif » de la Bataille de France... Ce jeune acrobate, je veux bien que ce soit moi. Ce jour-là, je leur avais échappé de justesse, mais je les ai retrouvés 4 ans plus tard comme chasseur-bombardier sur Spitfire, et là j'ai pris ma revanche, au-delà du Rhin, avec la victoire... peut-être ma seule victoire, mais la vraie, la dernière...

Epilogue :

Nous étions quatre mousquetaires :

Carbon†, Pinon†, Sicard† et moi.

Carbon devint un as de guerre,

Pinon périt au « Normandie »,

Sicard subit la même loi...

Et moi : je pleure mes amis.

Colonel Christian Mazo,
ex-sergent pilote à la 10^e escadre.



Sur la Prusse

1^{er} août — Beau temps, orage en fin d'après-midi, deux patrouilles à l'aube par la 1^{re} Escadrille qui est d'alerte aujourd'hui.

Couverture de Sterki par 4 avions de la 1^{re}, puis par le Commandant Delfino et 3 avions de la 4^e : au décollage, le chef de la patrouille d'accompagnement de La Salle ayant frisé la piste de l'hélice, son équipier Charras, pour ne pas être en reste, aplatit l'étambot. Tous deux n'en accomplissent pas moins vaillamment la mission.

De 11 h. 30 à 13 h. 40, 3 missions de couverture.

Au-dessus de Eidtkounen, en territoire prussien, le dispositif tombe sur 15 Ju-87 protégés par 12 FW. Le combat s'engage avec les FW.

Mourier en abat un, Laurent tire sans résultat. Le Yak-3 fait merveille contre les FW, mais un enrayage d'armes empêche Zamorine de tirer. Au retour Feldzer manque ; Mourier croit l'avoir vu exploser en l'air.

A 14 h. 45, même mission par neuf avions de la 1^{re} et par 6 avions de la 3^e. Albert emmène le dispositif jusqu'à Goumbinnen, petite ville prussienne, dont il fait voler les tuiles à coups de 37. Sur le trajet, nombreuses tranchées et ouvrages anti-chars. Tout semble absolument vide.

A 18 h. 15, couverture du secteur Chirvind-Chtaloupienen-Kibartai par 4 avions de la 4^e, 4 avions de la 3^e, 4 avions de la 2^e. Le dispositif est commandé par le Capitaine Challe. Le temps est mauvais, la D. C. A. active, et le dispositif a bien du mal à se tenir. Le Martelot et Lorillon aperçoivent un Ju-87, l'attaquent et le mettent en flammes, cependant que les autres attaquent au canon Goumbinnen. Pendant ce temps, Pinon dégage brusquement et rentre dans un nuage. Nous sommes sans nouvelles de lui.

Retour de Monnier, incassable et « waterproof ». Un Me-109 a mis son avion en flammes, il s'est jeté en parachute, a atterri à 50 mètres devant les lignes russes. Les Russes sont venus le chercher. Il a été conduit au P. C. de la III^e Armée et fort bien reçu. Il a vu 3 prisonniers boches qui, partant en permission de Finlande en Allemagne, ont été arrêtés à Kœnigsberg et envoyés sur le front. D'autres nous avaient appris, il y a quelques jours, que Francfort-sur-le-Mein ne s'appelait plus que Francfort-sur-le-C... — tant la ville est détruite.

Hier a eu lieu à Moscou un salut pour l'offensive sur notre front. Prise de Mariampol, brèche de 200 kilomètres de large sur 50 de profondeur. Le Colonel Pouyade et les pilotes du Régiment sont cités dans un *prikaz* :