

Henri DAILLIÈRE

01.1930 au 03.1932 : Chef de la Section d'entraînement de Cherbourg (CAMS 37A, FBA, F.165) ;

01.08.1932 au 01.09.1934 : Commandant de l'Escadrille d'aviation 2S1 (CAMS 37A) ;

Affecté au Ministère de l'Air :

- mai 1935 : essais en vol, après modifications à Biscarosse, du Latécoère 300 "Croix du Sud" avec équipage mixte Marine Nationale / Air France composé des LV Paul Hébrard (Cdt de bord), LV Henri Daillière (premier pilote) M. Rouchon (second pilote), PM Cassellari (pilote), PM Louis-Bernard Emont (radio), M. Lavidalie (mécanicien Air France).
- 23 juin 1935 : avant la livraison à Air France du Latécoère 300 "Croix du Sud" comme avion postal, le même équipage mixte bat le record du monde de distance pour hydravion (4.338 km) et le record de distance en ligne brisée (4.449 km) en 31 heures de vol effectuées entre Cherbourg et Ziguinchor (Sénégal).

03.03.1936 au 20.08.1937 : Commandant du Latécoère 302 n°1023 codé E4-2 "Cavelier-de-Cuerville" (Escadrille E4 / Biscarosse – Berre – Lanvéoc-Poulmic) ;

08.10 au 28.11.1939 : "conseiller technique" de l'équipage Guillaumet, Codos, Comet à bord du NC/Farman F223-4 "Camille Flammarion" conservé dans sa livrée de courrier postal de la compagnie Air France Transatlantique, sous couvert de vols expérimentaux mais en réalité réquisitionné pour des patrouilles maritimes de recherche, sans succès, des croiseurs corsaires "Graf Spee" et "Admiral Scheer" entre les aérodromes neutres d'Amérique du Sud, de Dakar à Rio et de Buenos Aires à Fernando ;

Le 6 décembre 1939, livraison à l'Entrepôt Général de l'Aéronautique Navale (EGAN) d'Orly du Farman NC/F223-1 "Chef pilote L.Guerrero", militarisé par les ouvriers de l'ex-usine Farman de Châteaufort par la pose de réservoirs supplémentaires, d'un équipement radio aux normes militaires et d'une livrée zébrée, pour une deuxième campagne de recherche des croiseurs corsaires allemands en Atlantique du Sud. Mis en place à Dakar lors d'un transit les 8 et 9 décembre, l'aéronef s'écrase, suite à une panne technique, lors du décollage de Dakar vers Natal (aéronef réformé sur place) ;

Du 21 février à la fin mars 1940, le CC Daillière procède à des vols d'essai à bord du Farman NC/F223-4 "Jules Verne", réquisitionné auprès d'Air France Transatlantique qui n'en a plus d'usage sur l'Atlantique Nord ;

Début avril, il débute sa transformation opérationnelle en coopération avec l'escadrille 10E et une force maritime française en transit retour d'Halifax ;

Le 4 avril, il réalise, à partir de Casablanca, une mission de patrouille en soutien d'une escadre au large des côtes du Portugal et du Maroc ;

Du 23 avril au 6 mai, le "Jules Verne" subit à Toussus-le-Noble une transformation en bombardier stratégique réalisée par les ouvriers de l'ex-usine Farman de Châteaufort ;

- Installation d'un conservateur d'attitude ;
- Installation de réservoirs supplémentaires internes ;
- Transformation du nez en poste pour bombardier avec pose de hublots et d'un viseur ;
- Aménagement d'un poste de navigateur ;
- Pose sous le fuselage, revêtu d'un camouflage noir mat, de 8 supports de bombes Alkan boulonnés à des madriers en bois de 12 m. posés à l'intérieur de la carlingue ;
- Implantation d'un support de mitrailleuse Darne de 7,5 sur la porte droite.

Le 10 mai, après réception par l'Entrepôt Général de l'Aéronautique Navale (EGAN) d'Orly, le "Jules Verne" rallie Lanvéoc-Poulmic, sa base d'affectation ;

Au manche du NC/Farman 223-4 "Jules Verne" et à la tête de son équipage composé de l'Enseigne de Vaisseau Comet (navigateur), des Maîtres Principaux Gueugnet puis Yonnet (pilotes), du Maître Corneillet (mécanicien), du Maître Scour (radio), du Second Maître Deschamps (mitrailleur-bombardier), le CC Henri Daillière va conduire 17 missions de combat dont :

- nuit du 11 au 12 mai, bombardement de la gare de triage d'Aix-la-Chapelle (aller) et des ponts de Maastricht (retour) ;

- nuit du 13 au 14 mai, bombardement des ponts de Maastricht ;

18.05.1940 : Création de l'Escadrille d'aviation B5 (NC/Farman 223-4) avec prise de commandement de l'Escadrille B5 et du NC/F223-4 "Jules Vernes" par le CC Daillière (NC/F223-4 "Camille Flammarion" LV Menvielle ; NC/F223-4 "Le Verrier" LV Mangin d'Ouince) ;

- nuit du 17 au 18 mai, bombardement de Flessingue et Middelburg sur l'île de Walcheren puis de nouveau Aix-la-Chapelle ;

- nuit du 19 au 20 mai, bombardement du réseau ferré d'Aix-La-Chapelle annulé pour cause d'éblouissement par les projecteurs et les tirs de la Flak qui endommagent l'aéronef (deux impacts dans l'aile droite et un dans le stabilisateur droit), mais reporté sur le cible secondaire à Saint-Omer, où une attaque est menée sur une concentration de chars ennemis. Le fuselage en aluminium brillant du "Jules Vernes" est remis en état et revêtu d'une livrée noire, sauf les deux cocardes et le nom ; le MP Gueugnet, hospitalisé est remplacé par le MP Yonnet.

- le 26 mai, bombardement d'un convoi de véhicules allemands autour de Saint-Omer ;

- les 25, 29, et 30 mai, bombardement de Middelburg/Flessingue/Walcheren, Aix-la-Chapelle, et Anvers ;

- le 3 juin, mission de recherche anti sous-marine sur l'avant du croiseur auxiliaire Ville d'Oran chargée de l'exfiltration de réserves d'or de la Banque de France vers Casablanca ;

- le 6 juin, mise en place du "Jules Verne" à Mérignac (base disposant de la plus longue piste en dur de France), immédiatement suivi d'un bombardement de l'usine d'avions Heinkel à Rostock ;

- nuit du 7 au 8 juin, en réplique au bombardement de Paris le 3 mai par la Luftwaffe, bombardement de Berlin (usine Siemens) avec 8 bombes de 250 kg et 80 bombettes incendiaires de 10 kg suivant un transit Bordeaux (15h30) – Lanvéoc -Manche/Mer du Nord - Danemark – Jutland – Fionie - Kiel - Rostock – Berlin/Tempelhof (0h00) – Cologne – Chartes (05h10, ravitaillement partiel carburant) – Orly (ravitaillement carburant) – Lanvéoc-Poulmic. L'équipage reçoit une double citation à l'ordre de l'Armée de l'Air et l'ordre de l'Armée de Mer

Accusés d'être des pirates et condamnés à mort par contumace par le Führer lui-même, le CC Daillière répliqua être un corsaire à l'image de Surcouf ;

- nuit du 10 au 11 juin, bombardement de l'usine d'avions Heinkel à Rostock ;

- nuit du 13 au 14 juin, en réplique à l'entrée en guerre de l'Italie le 10, à partir de Mérignac, largage à 0h00 de 2 bombes de 430 Kg, de 6 de 250 Kg et de 20 bombettes incendiaires sur les installations pétrolières de la base militaire de Porto Marghera près de Venise (aller), suivi, à 01h30, d'un largage de milliers de tracts antifascistes sur Rome (retour) ; par manque de carburant, extinction moteur après l'atterrissage ;

- nuit du 15 au 16 juin, bombardement des installations pétrolières de Livourne, puis, pour cause de capacité insuffisante de carburant, reconfiguration de la mission initiale sur Naples pour un largage de tracts sur Rome avant retour sur Mérignac ; dernière mission de combat du "Jules Verne" ;

- le 24 juin à 17 heures, deux heures avant l'entrée en vigueur de l'armistice, conformément à un ordre d'évacuation, le "Jules Verne" décolle de Mérignac à destination de Toulouse-Francas, suivi des deux autres NC/F 223-4, le "Le Verrier" et le "Camille Flammarion", tous deux déclarés opérationnels depuis le 18 juin.

15.08.1940, par note en date du 7 août du contre-amiral Latham, dissolution de l'Escadrille B5 et, conformément aux décisions de la commission allemande d'armistice, restitution à Air France à Marignane des NC/F223-4 démilitarisés gérés par le Service Civil des Lignes Aériennes, qui n'en exploita que deux sur la ligne du Levant (Marignane – Alger - Tunis - Beyrouth – Damas) (mise en réserve sous hangar à Marignane du NC/F223-4 "Jules Verne").

31.01.1942 au 11.10.1942 : Commandant de l'Aéronautique navale en A.O.F. à Dakar ;

Le 11 octobre 1942, deux Glenn-Martin 167A3 décollent de Dakar pour des missions de reconnaissance photographique à la recherche de bâtiments de guerre britanniques potentiellement présents en rade de Freetown (Sierra Leone). En approche de la rade, avec un décalage de 20 minutes sur le premier, le Glenn-Martin 167A3 n°227 de l'escadrille 1 BR codé VII, piloté par le LV Spetz et le PM Becam, est intercepté et encadré par une patrouille de deux hurricanes RAF. En réponse à une ouverture du feu par le CF Henri Daillière, qui s'était attribué les deux mitrailleuses couplées en tourelle, les hurricanes manœuvrent pour se représenter en formation d'attaque avec tir d'une seule rafale par le leader, avant dégagement définitif de la patrouille.

Après un atterrissage d'urgence à Conakry (Guinée), le CF Henri Daillière est extrait du Glenn-Martin, tué d'une seule balle en plein front.

Citation à l'ordre de la Nation du Capitaine de Frégate Henri Daillière :

Tombé en plein ciel d'Afrique pour la défense de l'Empire et de l'Unité Française, la Marine conservera pieusement la mémoire légendaire de l'ancien commandant du Jules Verne et son sacrifice, à la suite de tous ceux qui ont déjà offert leur vie pour que la France vive, sera toujours présent à l'esprit de ses camarades de l'Aéronautique navale pour porter leur arme à la place de choix que leur réserve la Marine de demain.

Le CV Henri Daillière est déclaré Mort pour la France en opération à Freetown par Acte de décès n°42 établi le 12 octobre 1942 à Conakry (Guinée).

Ce décès eut un gros retentissement dans la radio et la presse française (de métropole et d'A.O.F.), américaine, britannique, allemande, japonaise et fut suivi de nombreuses cérémonies militaires et œcuméniques à Dakar, Paris, Vichy, Cherbourg, ...

Conformément au souhait que le CF Henri Daillière avait exprimé après la mise en réserve du NC/F223-4 "Jules Verne", son ami Codos (ancien Inspecteur général d'Air France, chef de Services Aériens Transatlantiques, pilote de la mission de recherche des cuirassés allemands en Atlantique Sud et membre du BCRA), inquiet des intentions de l'armée allemande envers l'aéronef depuis l'invasion de la zone libre le 11 novembre 1942 et dans l'esprit du sabordage de la flotte le 27 novembre, chargea deux de ses compagnons de le faire incendier dans son hangar de Marignane, ce qui fut effectif le 29 novembre 1942.

Le Farman NC/F223-4 Jules Verne fut rayé de la flotte de l'Aéronautique Navale avec 17 missions de combat exécutées et réussies sans failles.