

# Un Français fauché à son apogée !

**F**rançois Émile Fayolle est aujourd'hui un pilote oublié aux yeux de la France. Et pourtant cet Auvergnat de naissance qui a rejoint l'Angleterre dès le 13 juillet 1940 pour continuer le combat dès l'Armistice est devenu l'un des combattants les plus prestigieux de la France Libre. Ses affectations au sein de plusieurs *Squadrons* britanniques de la R.A.F vont le mener par la suite au No.340 *Squadron* « *Île-de-France* », où sont regroupés les grands noms des Forces Aériennes Françaises Libres (F.A.F.L) ; Bernard Dupérier, François de Labouchère ou encore René Mouchotte. C'est au sommet de son engagement, à la tête du No.174 *Squadron*, reconnaissance suprême pour un Français, que son destin va basculer. Le 19 Août 1942, lors de l'Opération « Jubilee » (le débarquement de Dieppe) il perd la vie à bord de son Hurricane, touché par la FlaK allemande ou un chasseur ennemi. Jusqu'en 1998, François Emile Fayolle n'aura pas de sépulture officielle, sa dépouille n'ayant pas pu être identifiée. L'examen des archives des *Squadrons* de la R.A.F, permettent désormais de retracer le parcours de ce pilote et d'enfin lui rendre un hommage mérité.

## FAYOLLE, UN NOM REFUSANT LA DEFAITE

*Emile Marie Léonce Fayolle* est né le 8 septembre 1916 au Château de Saint-Priest, à Issoire, dans le Puy-de-Dôme (*Annexe 1*). Son père, Martin Pierre Fayolle, âgé de 30 ans, et alors ingénieur à la direction de l'Artillerie navale à Cherbourg. Sa mère, Henriette Léonie Suzanne Tézenas, 25 ans, et quant à elle sans profession. Émile grandit dans une famille de la haute bourgeoisie auvergnate où il reçoit une très bonne éducation. Il est le descendant d'une longue lignée de militaire : son grand-père, le Maréchal Fayolle s'est notamment illustré durant la Grande Guerre pour défendre Nancy, sauver Arras, et mener en juin 1918 l'offensive victorieuse jusqu'au Rhin. Le jeune Fayolle est très proche de son grand-père et il n'a que 11 ans quand celui-ci décède en août 1928. Durant sa jeunesse, il va développer un intérêt particulier pour l'aviation alors en plein essor. Pourtant, à l'obtention de son baccalauréat à 17 ans, c'est sur les traces de son père qu'il se dirige en débutant des études d'ingénieur au collège Franklin à Paris.

En juin 1938, son diplôme d'ingénieur en poche, il décide de réaliser son rêve : devenir pilote de chasse. Il s'engage alors dans l'Armée de l'Air en septembre, à l'âge de 22 ans. Affecté le 13 mars

1939 en tant qu'élève pilote à la base d'Istres, il est breveté pilote le 21 juillet 1939. Pour perfectionner sa formation, il rejoint la base d'Avord en octobre de la même année et devient sergent le 3 novembre 1939. C'est probablement durant cette période qu'il décide de rajouter François comme prénom pour ce différencier de son grand-père.

Le début de la guerre en cours va précipiter le destin d'Émile Fayolle, et alors qu'il est affecté au centre d'instruction à la chasse d'Oran (Algérie), depuis début mai 1940, il apprend avec consternation la débâcle de l'armée française. Lorsque le Maréchal Pétain signe l'armistice, le 22 juin 1940, Fayolle n'a pas d'autre choix que de quitter la France et ses colonies s'il veut continuer le combat. Sa longue tradition militaire familiale ne lui permet pas d'accepter la défaite. Comme il avait coutume de le dire :

« *Un Fayolle ne peut être vaincu* ».

▲ François Emile Fayolle devant un Hurricane Mk.IIc du No.242 *Squadron* - Juillet 1941, North Weald.

## LA FUITE VERS L'ANGLETERRE

Pour cette fuite, François Émile Fayolle peut compter sur des hommes de confiance qui partagent sa vision de la situation militaire. C'est lors de sa venue à Oran, qu'il fait connaissance avec deux pilotes : René Mouchotte et Charles Guérin. Avec l'aide de ses nouveaux camarades d'évasion et malgré les menaces du commandant de la base d'Oran envers ceux qui souhaiteraient continuer le combat, il s'empare le 30 juin 1940, en début de matinée sur l'aérodrome de la Sénia, d'un Caudron « Simoun » en compagnie du Sous-lieutenant Jean Hubert Stourm et atterri à Gibraltar après avoir essuyé quelques tirs de la DCA Franquiste en Espagne. L'Angleterre n'est alors plus très loin.

**Jean Stourm se souvient :** « C'est le 30 juin au matin que nous sommes partis, François Fayolle et moi, sur un « Simoun », pour Gibraltar. Il faut dire que déjà Mouchotte, Lafont, Guérin, Held et Soret (deux sous-lieutenants de l'armée de Terre), ainsi qu'un sergent mitrailleur étaient partis avant que le jour se lève, à bord d'un « Goéland ». Naturellement, l'alerte avait été donnée et comme nous nous approchions d'un « Simoun » que j'avais repéré, une sentinelle française s'est avancée et nous avons dû retarder le départ. [...]

Je m'étais décidé à tenter ce départ avec Fayolle, parce qu'il m'apparaissait comme tout à fait déterminé à risquer cette aventure. Après avoir rassuré la sentinelle sur nos intentions et prétextant une inspection technique de l'appareil, nous nous sommes éloignés pour revenir une heure plus tard, c'est-à-dire à 8 heures. Là, nous avons vraiment eu de la chance, il n'y avait plus de sentinelles. François est monté le premier et j'avais à peine refermé la porte que François, installé au poste de pilotage, actionnait le démarreur à air comprimé. Malheureusement, l'avion ne démarra pas. J'étais derrière lui et, n'ayant pas encore eu le temps de m'asseoir, je lui dis : « Pas la peine de s'affoler, cuits pour cuits, on racontera une histoire. » Il tire une deuxième fois sur le démarreur et l'hélice, cette fois, se met en marche... il avait oublié tout simplement de mettre le contact. Sans prendre la peine de faire chauffer les mot-

-eurs, en zigzaguant sur plusieurs centaines de mètres à travers les avions qui étaient entassés dans ce secteur, nous avons ensuite décollé tout droit et après le premier virage, nous nous sommes serrés la main. Le voyage s'est passé tout à fait normalement, nous avons longé la côte. Auparavant, nous avions vérifié qu'il y avait des parachutes à bord, car nous ignorions si à Gibraltar nous pourrions atterrir. En fait, ce n'était qu'un hippodrome qui faisait quelque 800 mètres de longueur. Quelques instants avant d'arriver à Gibraltar, nous avons croisé un important bâtiment de la marine britannique mais nous avons battu des plans et il n'y a pas eu de problème.

À Gibraltar, le vent venait de l'Est, nous avons fait un circuit assez bref et après être passés tangents au fameux rocher, à 180°, nous nous sommes présentés pour l'atterrissage. À ce moment-là, les Espagnols nous ont tiré dessus. Je ne m'en suis pas aperçu, mais c'est après nous être posés sans encombre que les Anglais nous ont dit que nous avions essuyé le feu de la D.C.A. C'est tout de même un peu curieux de penser que notre baptême du feu n'a pas été le fait des Allemands, mais celui des franquistes !

Comment ne pas se souvenir de l'extraordinaire accueil des Britanniques ! Nous avons été immédiatement invités à déjeuner sur un vieux cuirassé britannique au mouillage et en revenant à terre, après une réception inoubliable, l'officier de la Royal Navy qui nous attendait nous a annoncé que les Espagnols venaient d'abattre un avion français de bombardement, un bimoteur venant du Maroc, piloté par le capitaine de Vendoeuvre. À bord de ce Glenn Martin, se trouvaient également le Lieutenant Bertrand du Plessis, le Lieutenant Pierre Berger et le Sous-lieutenant Robert Weill. À ma connaissance, ils furent les premiers martyrs de la France Libre, Compagnons de la Libération. »

▼ Caudron « Simoun » et « Goéland » de l'Armée de l'Air sur un aérodrome inconnu.



## LES DEBUTS DANS LA R.A.F (Juillet / Novembre 1940)

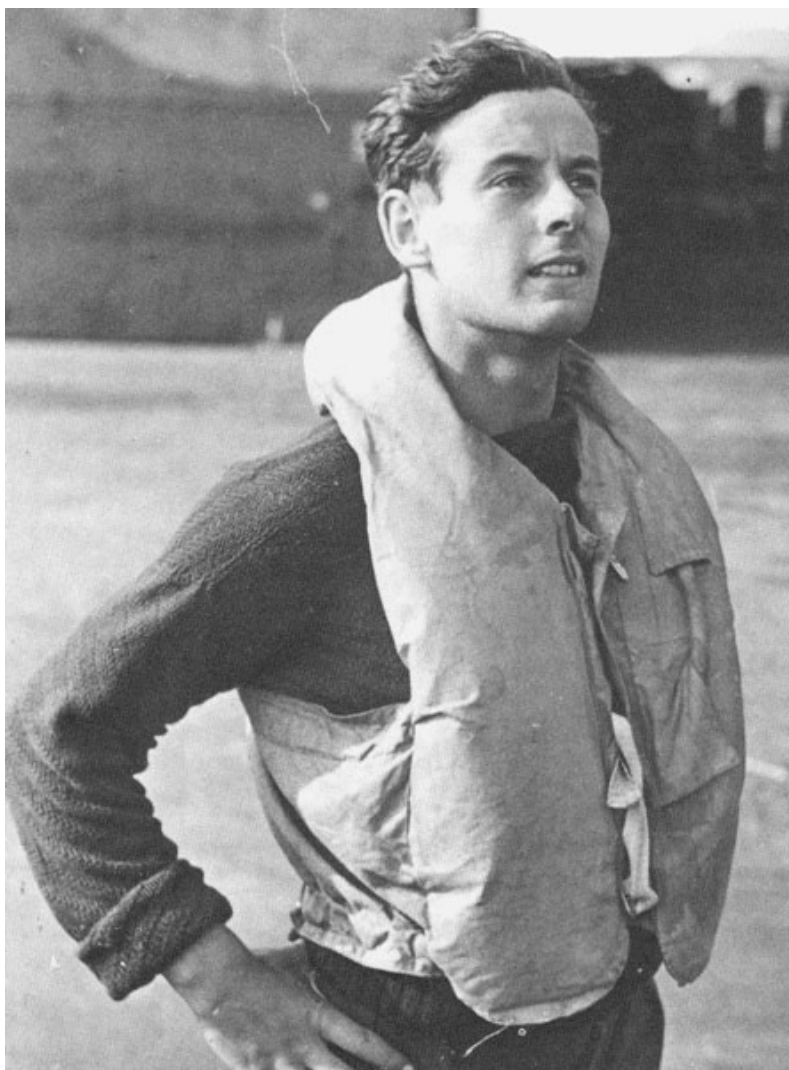
Arrivé à Liverpool le 13 juillet 1940 à bord du chalutier « *Président Houduce* », qui venait de rejoindre les F.N.F.L., François retrouve son camarade de lycée, François de Labouchère ainsi que Mouchotte, Guérin et Lafont. Les pilotes français arrivent à Londres le soir même et le lendemain, 14 juillet 1940, ils assistent à la première revue des troupes ayant rejoint la France Libre. Cette cérémonie se déroule devant la statue du Maréchal Foch à la gare Victoria en présence du Général de Gaulle. Il s'agit de la première rencontre pour ces nouveaux pilotes avec l'homme de l'appel du 18 juin. Ils s'engagent aussitôt dans les F.A.F.L.

Moral gonflé à bloc, les pilotes français ne perdent pas de temps et constituent un petit groupe de pilotes ayant des qualifications de vols de même degré et ayant la même volonté de partir au combat : Bouquillard, Brière, Choron, Fayolle, Guérin, de Labouchère, Martin-Prudhomme, Montbron, Mouchotte, Perrin, Lafont, voici les noms des premiers pilotes français des F.A.F.L ! A partir de cet instant, tout va s'accélérer pour les français, l'entraînement va être intensif. Ils sont tout d'abord envoyés au *Central Medical Board* pour la visite médicale de rigueur. Puis le 29 juillet, c'est l'heure des premiers vols de transformation sur appareils britanniques au *N°1 School of Army Co-Operation* à Old Sarum, ensuite direction Odiham, le 10 août 1940, pour voler sur *Tiger Moths* et *Hawker Hector* au sein du centre *N°1 Fighter Training Squadron (Free French Air Force)*.

Enfin, pour François Fayolle, il est détaché au *5 OTU\** pour ce convertir sur *Hawker Hurricane* et rejoindre une unité opérationnelle. A cette date, la Bataille d'Angleterre est dominée dans le ciel par l'aviation britannique, mais la R.A.F a perdu de nombreux pilotes et a besoin de nouvelles recrues. François doit se séparer de plusieurs de ses compagnons de fuite. Lui et Labouchère rejoignent, le 13 Septembre 1940, à Church Fenton, le *No.85 Squadron*, du *Squadron Leader* Peter W.Townsend, qui vient de s'illustrer durant la Bataille d'Angleterre ; Mouchotte, Bouquillard, Perrin et Lafont quant à eux partent pour le *No.615 Squadron*.

Durant son séjour au sein du *No.85 Squadron*, François brûle de combattre, mais l'unité est envoyée en transformation de chasse de nuit en Ecosse, après avoir été durement éprouvée durant les combats. Il participe néanmoins à quatre missions de guerre sur Hurricane Mk.I, entre le 25 septembre et le 25 novembre 1940, et devient vite apprécié par les pilotes anglais, comme Peter W.Townsend le témoigne :

« *François Fayolle, avec son camarade François de Labouchère, est arrivé en Octobre 1940 [Septembre, NDLA] dans mon escadrille, le 85th Squadron, tout récemment retiré du front de la Bataille d'Angleterre et converti en escadron de chasse de nuit. Ni les difficultés de langue, ni son chagrin d'avoir dû fuir la France afin de poursuivre la lutte, ni le dépaysement que tout cela avait entraîné pour lui, n'ont empêché une entente immédiate et merveilleusement sympathique entre lui et moi ainsi que toute notre petite bande de Fighter Boys. Il s'adaptait volontiers à nos étranges habitudes d'Anglais, à nos badinages, bref, à notre*



▲ Squadron Leader Peter W.Townsend - Commandant du No.85 Squadron en 1940/1941.



Insigne du No.85 Squadron. ▶



*discipline ainsi qu'aux dangers, tout particuliers à l'époque, du vol de chasse de nuit. Si bien qu'il est devenu un des nôtres. Muté au 242 Squadron, il m'a écrit une lettre, aussi émouvante qu'inoubliable, dans laquelle il parlait de notre escadron comme son « home », son foyer retrouvé [...]. »*

## PATROUILLE COTIERE ET PREMIER CONTACT AVEC L'ENNEMI (Décembre 1940 / Avril 1941)

Quittant le *No.85 Squadron*, François Fayolle va transiter par le *No.145 Squadron* pour seulement trois jours (3 au 6 Décembre 1940), sans réaliser de missions, pour ensuite rejoindre le *No.249 (Gold Coast) Squadron*. A cette date, cette unité, formée le 16 mai 1940, va débiter une série de missions offensives dans la Manche. Les missions auxquelles va participer François sont pour la majorité des missions de patrouille dans le Sud-est de l'Angleterre, au-dessus de la manche et dans le secteur de Calais. Jusqu'au 11 février 1941, François vole sur *Hurricane Mk.I*, puis passé cette date il change de monture pour un modèle *Mk.II*. Sa première rencontre avec un appareil allemand se déroule le 13 avril 1941, à 12h, à environ 64 km à l'Est de Clacton, au dessus de la manche. Son rapport de mission permet de connaître l'engagement plus en détail :

*« J'étais Blue 4 dans une patrouille de convoi à l'est de Harwich, lorsque nous avons été informés qu'il y avait un avion ennemi dans les environs. J'ai vu un Me.110 à environ 10000 pieds en direction du nord alors que nous étions à 5000 pieds en direction du sud. Nous avons tourné et sommes montés. L'avion ennemi a plongé dans les nuages en direction de l'ouest. Nous avons tous suivi dans les nuages et j'ai viré vers l'est. J'ai vu le Me.110 aller vers l'est à environ 1000 pieds en dessous de moi. Dès qu'il m'a vu, il a plongé à pleine vitesse dans les nuages et je l'ai vu se faufiler dedans. Après l'avoir poursuivi pendant 6 ou 7 minutes, je suis descendu sous les nuages et je me suis retrouvé à environ 250 mètres derrière lui. Il s'est tourné vers la gauche et j'ai tiré trois salves courtes avec une déflexion vers l'est en me rapprochant à 200 mètres. J'ai vu le moteur droit émettre de la fumée blanche et l'avion allemand est monté dans les nuages et je ne l'ai pas retrouvé. Les nuages étaient de 10/10e à 5000 pieds et la visibilité en dessous était mauvaise. »*

De retour à l'aérodrome de North Weald, ce premier combat à un goût amer pour François Fayolle, qui ne peut revendiquer la destruction de ce *Messerschmitt Bf.110*, il lui est seulement accrédité un appareil endommagé. Mais cette première rencontre le motive d'avantage pour continuer le combat et ouvrir enfin son tableau de chasse. Après 30 missions de guerre au sein du *No.249 Squadron*, il est muté le 1<sup>er</sup> mai 1941 au *No.242 Squadron* stationné à Stapleford Tawney.

5.726.

TIN4/d13/3

168

Fighter Command Combat report.

(C) 13/4/41.  
(D) A Flight, 249 Squadron.  
(E) One.  
(F) Me.110.  
(G) 1200 hours.  
(H) 40 miles East of Clacton.  
(J) 5,000 - 6,000 feet.  
(K) 1 Me.110 DAMAGED.  
(L) Nil.  
(M) Nil.  
(N) (i) N/A.  
(ii) N/A.  
(P) 3 bursts of 1 second each 250-200 yards.

(R) General Report. P/O. FAYOLLE (French).

I was Blue 4 weaver on a convoy patrol East of Harwich when we were informed that there was an E/A in the vicinity. I saw a Me.110 at about 10,000 feet going north when we were at 5,000 feet going south. We turned north and climbed. The E/A dived into cloud in a westerly direction. We all followed into the cloud and I turned towards the East. I saw the E/A going east about 1,000 feet below me. As soon as he saw me, he dived full speed into clouds and I could see him weaving in and out. After pursuing him for 6 or 7 minutes, I came below clouds and found myself about 250 yards behind E/A. He turned towards the left and I fired three shorts with deflection from astern closing to 200 yards. I saw the starboard engine emit white smoke and the E/A climbed into cloud and I did not find him again. The clouds were 10/10ths. at 5,000 feet and bad visibility below.

(Signed) P.O. FAYOLLE P/O.

FE Fayolle

INTELLIGENCE BRANCH  
17 APR 1941  
R.O. FIGHTER COMMAND

INTELLIGENCE BRANCH  
25 APR 1941  
R.O. FIGHTER COMMAND

▲ Rapport de mission de François Émile Fayolle lors de engagement avec un *Bf.110* le 13 avril 1941.



◀ Pilotes du No.249 Squadron avec leurs mascottes début 1941. De gauche à droite : Sgt.GCC Palliser, F/O E Cassidy, P/O RENE Wynn, Adj. EFML Fayolle, Sgt. JP Mills, Sgt. HJ Davidson. A noter la tenue de pilote français portée par François Fayolle et non la tenue de pilote de la RAF malgré son appartenance à un Squadron britannique.

Adj. E. François Fayolle.



## INTERCEPTION NOCTURNE AU DESSUS DE LONDRES

(10/11 Mai 1941)

Arrivé au *No.242 Squadron*, François Fayolle retrouve de très bonnes connaissances, en plus de François de Labouchère avec qui il est depuis le *No.85*, à savoir : Bernard Dupérier et Demozay. A cette période le Général Valin souhaitait regrouper les pilotes français qui étaient disséminés dans plusieurs *Squadrons* britanniques, avec pour objectif de créer un *Squadron* composé en totalité de Français.

En ce printemps 1941, les raids allemands continuent de faire leurs intrusions au dessus de l'Angleterre, et cela de jour comme de nuit. Les dégâts sont très importants et des quartiers entiers se retrouvent la proie des flammes. La R.A.F n'ayant pas suffisamment de *Squadrons* spécialisés dans la chasse de nuit, cette dernière va déployer ses *Squadrons* de chasse diurne dans des missions des plus complexes. En effet, la chasse de nuit n'est alors que très peu développée à ce stade de la guerre et les radars ne sont pas encore suffisamment perfectionnés pour diriger les appareils sur des cibles parfaitement identifiées et désignées.

Courant du mois de mai, le *No.242* va être mobilisé pour endiguer les incursions des bombardiers allemands. Grâce à son passage au *No.85 Squadron*, François a déjà eu l'occasion de se familiariser avec le vol de nuit, mais dans le cadre de patrouilles plutôt calme. Désormais, la situation est différente. Dans la nuit du 10 au 11 Mai 1941, la *Luftwaffe* lance l'un de ses derniers grands raids sur Londres. Avec plus de 500 bombardiers *Heinkel 111*, *Junkers 88* et *Dornier 17* mobilisés, ce dernier bombardement va s'avérer être l'un des plus destructeurs et meurtriers du « *Blitz* ».

Le 10 Mai, à 23h, François Fayolle, à bord de son *Hurricane Mk.IIB / Z-3156*, et son *Flight*, décollent pour intercepter les appareils ennemis. Les conditions sont idéales pour un vol de nuit, pleine lune et une très bonne visibilité du fait de l'absence de couverture nuageuse. Peu après minuit, alors que François vole dans un secteur au Nord-est de Londres, il repère un bimoteur à environ 20 000 pieds qui tourne dans sa direction. Il prend en chasse aussitôt le bombardier, mais celui-ci le repère et plonge violemment pour essayer de le semer. Le rattrapant facilement, François tire une pre-



-ière rafale à environ 300 mètres, puis se rapprochent à moins de 250 mètres de l'appareil. Les balles de 7.7mm frappe le moteur gauche, duquel surgit instantanément de la fumée et de l'huile. Le *Hurricane* de Fayolle étant proche du *Heinkel 111*, sa verrière reçoit une grande quantité d'huile, limitant alors sa visibilité, il doit de ce fait s'éloigner sur la gauche. Au même moment, le moteur gauche du bombardier prend feu, le pilote ne parvient plus à maintenir son appareil, François, alors à 14 000 pieds, voit l'appareil plonger vers le sol et s'écraser dans une énorme explosion. Le *Heinkel 111* s'écrase à Epping, au Nord-Est de Londres, à environ 00.30h (*Annexe 2*). Il s'agit là de la première victoire aérienne pour le pilote Fayolle.

Ce jour là, 33 appareils allemands sont abattus sans compter les appareils endommagés. Mais les bombardements ont causés de nombreux dégâts et les pertes civiles sont catastrophiques : 1436 morts et plus de 2000 blessés graves. Il s'agit du raid nocturne le plus meurtrier de la guerre pour Londres.



▲ François Emile Fayolle en juin 1941, aux commandes de son *Hurricane IIB* du *No.242 Squadron*

◀ Le *Pilot Officer* F.E. Fayolle en compagnie du *Pilot Officer* J.F. McKecknie du *No.242 Squadron* sur la base de North Weald, en 1941.



François Fayolle durant son mariage, le 1 juillet 1941, avec Sybil Monica Clarke à Westminster. ▲

## ESCORTE DE BOMBARDIERS ET ATTAQUE DE FLAK-SHIPS (Juin / Octobre 1941)

Après de nombreuses patrouilles et ce rude combat de la nuit du 10/11 mai 1941, les missions du *No.242 Squadron* et de François Fayolle vont maintenant avoir pour but l'escorte de bombardiers, notamment des *Blenheims* ou des *Stirlings*, et l'attaque de navires dans le *Channel*. Des missions très périlleuses, dont un des camarades de François Fayolle, Philippe de Scitivaux, se souvient :

*« Une mission, particulièrement dangereuse, était celle qui constituait à aller attaquer ce que nous appelions les « Flak-Ships » dans le Channel. Les Flak-Ships étaient des bateaux munis d'une très forte artillerie antiaérienne et ils escortaient les autres bateaux allemands évoluant dans ce secteur et, à chaque mitraillage, nous subissions des grosses pertes, et cela sans compter les Messerschmitt qui naturellement venaient à notre rencontre. »*

Durant les mois de juillet et août 1941, lors de l'escorte de *Blenheims*, dans le cadre de missions antinavires, François, à bord de son *Hurricane Mk.IIB*, attaque plusieurs fois ces redoutables « *Flak-Ships* », ainsi que des cargos et d'autres navires de guerre. De nombreux navires vont alors être ajoutés au tableau de chasse des pilotes du *No. 242*. (2 *FlaK-Ships* le 20-7-41 / 1 *FlaK-Ship* en feu le 21-7-41/...). Cependant les pertes en bombardiers sont très lourdes, comme en témoigne Philippe de Scitivaux et Bernard Duperier, lui-même touché par la *FlaK* lors d'une attaque :

*« Je me souviens en particulier d'un Squadron de Blenheim qui était arrivé en opération avec douze avions. A la première sortie, ils en ont perdu six, à la seconde quatre et après la quatrième, ils ont dû cesser tellement c'était meurtrier. On peut dire qu'avoir épuisé un Squadron en trois jours était un triste record, malgré la protection des Hurricanes qui n'ont pu rien faire. Bernard Duperier s'en souvient très certainement »*

François Fayolle se marie le 1<sup>er</sup> Juillet 1941, lors d'une courte permission, avec une jeune anglaise dénommée Sybil Monica Clarke à Westminster. De leur union naîtra une petite fille en mai 1942. Cet événement n'entame pas sa volonté et son envie de combattre, et le 6 juillet, il est de nouveau aux commandes de son appareil au sein du *No.242 Squadron*.

A son retour, François et son unité vont rentrer dans une période très intensive, où vont parfois être réalisées jusqu'à trois missions par jour et cela avec une présence accrue des chasseurs de la *Luftwaffe*. Le 17 Août 1941, après avoir décollé de Manston à 12.50h, pour une mission de patrouille, Fayolle est engagé dans un combat tournoyant avec plusieurs *Bf.109*, un chasseur qui sur le papier surclasse largement son *Hurricane Mk.IIC*. Mais le récit de ce combat démontre le sang froid et l'expérience de François Fayolle.

*« Un Hurricane Mk.IIB et un Hurricane Mk.IIC, de la Black Section, du 242 Squadron ont décollé de Manston à 12.50h et ont atterri à Manston à 13.20h, le 17 août 1941. La section avait été envoyée en reconnaissance maritime au large des côtes françaises près de Gravelines où elle avait vu cinq navires qui étaient probablement des dragueurs de mines. De retour au dessus de la Manche, à 13.10h, Black 2, le P/O Fayolle qui se trouvait à une courte distance derrière son chef, fut attaqué par 3 Me109 qui venaient de la direction de Dunkerque. Le rapport du P/O Fayolle sur cet engagement, à la suite duquel il affirme qu'un Me.109 a été endommagé, est le suivant : J'étais Black 2 et je volais au niveau de la mer, à 15 miles au large de Gravelines. J'étais en ligne arrière et nous nous dirigeons vers une route de retour, lorsque j'ai remarqué que 3 ou 4 Me.109 nous suivaient. Puis, ils ont commencé à me tirer dessus, alors j'ai break sur la droite et je suis entré en Dogfight(\*) avec eux. Pendant cet engagement, j'ai tiré trois fois avec mes canons (20mm). La première attaque était frontale et je n'ai donc pas remarqué de résultats. La deuxième et la troisième étaient des attaques sur l'arrière. Lors de la troisième attaque, j'ai vu mes balles toucher l'avion ennemi et j'ai remarqué que beaucoup de fumée blanche s'échappait du Me.109. En raison de la présence d'autres*

Patrouille de Messerschmitt Bf.109 E ▼



*avions, je n'ai pas eu le temps d'examiner d'autres résultats et, après un court moment, l'avion ennemi a fait demi-tour pour rentrer chez lui, alors je suis rentré à la base. Pendant le combat, j'ai été touché par une balle dans mon aile droite. Mon N°1, qui n'avait pas vu l'avion ennemi, est rentré sain et sauf à la base. »*

Le combat inégal auquel le P/O Fayolle vient de prendre part se termine à son avantage, et revendique un *Bf.109* endommagé par ses canons de 20mm. Il est très probable que cet appareil soit un modèle F, arrivé en opération depuis début 1941 et que l'appareil provienne soit de la *Jagdgeschwader.26* ou 2, alors très présentes dans le secteur sur la période de juillet à octobre 1941.

Après avoir réalisé encore 14 missions au *No.242* et avoir été promu Lieutenant le 24 septembre 1941, François rejoint le *No.611 Squadron* à Hornchurch le 14 octobre, pour quelques semaines, sans réaliser de mission de guerre. Cela lui permet néanmoins de prendre ses marques sur un nouvel appareil, le *Spitfire Mk.II*, et d'ainsi se familiariser avec le chasseur le plus performant de la R.A.F.

## SQUADRON « ÎLE-DE-FRANCE », SQUADRON 100% FRANCAIS (Novembre 1941 / Juillet 1942)

C'est enfin l'heure tant attendue par les pilotes français, la constitution du premier *Squadron* composé exclusivement de Français, le *No.340 Squadron* « *Île-de-France* ». L'unité est formée le 7 Novembre 1941 à Turnhouse (Ecosse) et François Fayolle rejoint l'unité le 10. Le groupe devient officiellement opérationnel le 29 Novembre et comprend deux *Flights* ; *Flight A* « *Paris* » et *Flight B* « *Versailles* ».

Sont présent tout les grands noms des F.A.F.L : Mouchotte, Duperier, de Labouchère, de Scitivaux, Fayolle et bien d'autres. Tous vont avoir la chance de voler sur *Spitfire*, et à partir de mars 1942 recevront même la toute dernière version le *Mk.Vb*. Commencant par des opérations de patrouille défensives, le *Squadron* et rapidement transféré dans le Sud de l'Angleterre en avril 1942 sur la base

De Redhill, au Sud de Londres, où leurs missions vont maintenant consister à des missions offensives de chasse et d'escorte de bombardiers au-dessus du Nord de la France. François Fayolle réalise 22 missions de guerre entre fin Décembre 1941 et Avril 1942. Le 11 Avril 1942, il succède à Duperier, et prend le commandement du *Flight B* « *Versailles* ». Le Lieutenant Fayolle devint rapidement une des figures de l'escadrille comme en témoigne son ami et commandant Bernard Duperier :

*« En Novembre 1941, quand fut constitué le groupe « Île de France », la part prise par Fayolle dans la formation des jeunes fut capitale. Son prestige auprès d'eux s'affirma sur-le-champ et quand lui fut confié le commandement de l'escadrille « Versailles », il n'est pas d'efforts qu'il ait épargné pour en faire l'unité d'élite qui se distingua, par la suite, dans tous les combats où elle fut engagée. »*

François est élevé au rang de Capitaine, le 1<sup>er</sup> Mai 1942. Le 3 Mai, à 11.43h, après avoir décollé de Westhampnet pour une mission *Rodeo*(\*) à 10.56h, le Lieutenant Fayolle et son ailier le Lieutenant Chauvin, à bord de leurs *Spitfire Mk.Vb*, vont se retrouver de nouveau confrontés à la chasse allemande. L'expérience et les prises de décision de François vont encore faire la différence dans cet affrontement. Son rapport de mission nous explique en détail l'engagement (*Annexe 3*) :

*« J'ai décollé de Westhampnett à 10 h 56, en tant que Blue Leader avec le 340 Squadron et j'ai volé via Dungeness jusqu'à Ambleteuse. Nous avons balayé jusqu'à Calais et orbité. L'escadron est entré en France pour la deuxième fois près de Gris-Nez quand j'ai vu un groupe de 10 Fw.190 nous attaquer dans le soleil. Comme ma section était la plus haute de l'escadron, j'ai fait un virage en montée à droite pour protéger les autres sections. À la fin de cette manœuvre, ma section était derrière un avion ennemi. J'ai d'abord donné une très courte rafale avec mes canons et mes mitrailleuses, complètement déviée à 200 mètres de portée et Bleu 2 (Lt Chauvin) a tiré juste après moi. Le Fw.190 a plongé et je l'ai suivi en lui donnant une autre rafale de canons et de mitrailleuses, mais à une portée beaucoup plus grande, disons 500 mètres. Quelque secondes*

▼ François Fayolle de retour de mission sur un *Hurricane Mk.IIC* du *No.242 Squadron*, en juillet 1941.





*plus tard, j'ai vu le pilote sauter de son avion. Je n'ai pas remarqué de fumée s'échappant de l'appareil. Je revendique cet avion comme détruit, partagé avec mon Blue 2 (Lt Chauvin).»*

Ce jour là, les pilotes français revendiquent 3 *Focke-Wulf 190* sans aucune perte. Huit jours plus tard, le 11 Mai 1942, nouvelle rencontre avec un appareil de la *Luftwaffe* pour François Fayolle. Ce jour là, part une météo plutôt clémente malgré quelques nuages, les *Spitfire Mk.Vb* du No.340 Squadron décolle de Westhampnett à 18.15h. Le Capitaine Fayolle est *Leader* de la *Black Section* et réalise une patrouille entre Saint-Catherine Point et Selsey-Bill à 3000 pieds. A 19.45h, on lui indique alors qu'un avion s'approche de l'Est. Quelques minutes plus tard l'appareil se retrouve au Sud-est de celui de Fayolle, volant vers l'Ouest. A côté, la *Blue Section* vole dans la même direction que lui, mais ne peut pas voir l'ennemi à cause d'une fine couche de nuages au niveau de la mer. François Fayolle et son ailier piquent alors du nez à toute vitesse et identifient l'appareil comme étant un *Junkers 88*. Cet appareil est un *Junkers 88 D-1*, codé 4U+GH, de la 1.*Staffel* du *Fernaufklärungsgruppe 123*. Ce bimoteur réalise une mission de reconnaissance dans le *Channel*, à son bord se trouve quatre membres d'équipage : le pilote, l'*Oberfeldwebel* Wilhelm Hollerweger / l'observateur, le *Leutnant* Albert Sauter / l'opérateur radio, l'*Unteroffizier* Günther Gross et le mitrailleur le *Gefreiter* Albert Tatan. Quand Wilhelm Hollerweger repère l'appareil de Fayolle, il tourne vers le Sud dans une couche de nuage plus dense. François se place derrière mais perd le contact. Après avoir regrimpé au dessus des nuages, il reprend le contact. Il plonge alors vers lui et tire une première rafale sur l'arrière du *Junkers*, en retour Fayolle reçoit des tirs d'une des mitrailleuses défensives, mais seulement durant quelques secondes. Il se rapproche encore jusqu'à 50 mètres et s'écarte sur la droite. Mais François Fayolle ne veut pas laisser filer le bombardier et réalise une seconde attaque sur les trois quarts bâbord, et tire une rafale à très courte portée. Les balles frappent l'avant du cockpit et le moteur bâbord, qui prend feu rapidement, quelques secondes plus tard l'avion ennemi s'embrasse, plonge, et s'écrase en pleine mer. L'attaque du Capitaine Fayolle est constatée par son ailier le Capitaine Roland Béchoff qui témoigne de la grande maîtrise de son *Leader* dans cette attaque :

*« L'Ops Room nous a dirigé sur un ennemi (Ju.88) qui volait au Sud de l'Île de Wight. Il y avait de nombreux nuages, et Fayolle manœuvrait si rapidement que j'avais bien du mal à le suivre dans ses évolutions. Tout à coup, nous apercevons un Junkers de l'autre côté de la couche. Il y avait déjà une formation amie qui se trouvait sur place, mais c'était sans compter sur Fayolle qui, rapide comme l'éclair, part à l'attaque ; je le suis et nous tirons presque en même temps sur l'appareil ennemi. Nous faisons deux attaques, une à gauche, l'autre à droite, et le Junkers tombe en flammes et continue à brûler dans la mer. Ce fut une opération exemplaire à tous points de vue, mais dans ce combat, la part de Fayolle a été décisive et, étant son ailier, j'avais*

*suivi comme j'avais pu. François était beaucoup plus jeune que moi, mais je dois dire que je lui faisais une totale confiance comme chef de Flight. »*

En plus de son ailier, la victoire est également confirmée par Fournier et Taconet de la *Blue Section*. Les quatre membres d'équipage du *Ju 88* périssent dans le crash de leur appareil et leurs corps ne seront pas retrouvés au milieu de l'immensité de la Manche. C'est la troisième victoire confirmée pour François Fayolle, qui pour l'occasion, est décoré le 21 Mai de la Croix de Guerre avec palme. Jusqu'en Juillet 1942, le No.340 va continuer ses missions d'escorte de bombardiers et de patrouille offensive au-dessus de la Manche et du Nord de la France. A cela vont également se rajouter des missions de « *Strafing* » des positions allemandes. L'une d'elles, durant laquelle François prend part à bord du *Spitfire Mk.Vb EN908*, va se dérouler au dessus de Fécamp, où le Squadron « *Île-de-France* » va mitrailler un grand ensemble de cibles (wagons, emplacements de canons, station électrique,...). A son retour à la base, François Fayolle affirmera, avec satisfaction, avoir abattu un officier allemand sur son cheval. Le Capitaine Mouchotte quant à lui affirme avoir tués cinq soldats allemands sur une position de canon.



▲ Capitaine Roland Béchoff du No.340 Squadron « *Île-De-France* ».

Membres d'équipage du *Junkers 88 D-1* du 1/*Fernaufklärungsgruppe 123* ; de gauche à droite : *Oberfeldwebel* Wilhelm Hollerweger (Pilote) / *Leutnant* Albert Sauter (Obs) / *Unteroffizier* Günther Gross (Op. radio) / *Gefreiter* Albert Tatan (Mitrailleur). ▼



## OPERATION JUBILEE, MISSION SANS RETOUR ! (19 Août 1942)

Le 26 Juillet 1942, à la fin de son service au sein du *No.340 Squadron* « *Île-de-France* », François Fayolle est l'un des premiers français à recevoir la *Distinguished Flying Cross*, avec son camarade François de Labouchère. Il a alors à son tableau de chasse plus de 160 missions de guerre effectuées et est titulaire de 3 victoires aériennes et 2 appareils endommagés (*Annexe 4*). Le 1<sup>er</sup> Août 1942, il est nommé *Squadron Leader* du *No.174 Squadron*, une distinction des plus honorifiques que peut faire le commandement britannique à un pilote français. Il sera l'un des rares pilotes des F.A.F.L à obtenir ce rang avec Dupérier, Demozay et Mouchotte. D'ailleurs Duperier ne peut que confirmer qu'il était fait pour cette affectation :

*« Ses exceptionnelles qualités de chef éclatèrent, ainsi, d'une façon si évidente, qu'en juillet 1942, le commandement britannique lui offrit un des premiers groupes de chasseurs-bombardiers créés par la R.A.F. Le très brillant pilote de chasse pure qu'était, par nature, François aurait évidemment préféré rester sur Spitfire, ce merveilleux avion fait comme à sa mesure mais, à la remarque, qu'on lui faisait, il répondit : Pour un officier français, l'honneur de se voir confier par la R.A.F le commandement d'un Squadron britannique ne se refuse pas ! »*

C'est ainsi que le 19 Août 1942, François Fayolle, à bord de son *Hurricane Mk.IIB* codé *HV.557*, prend part à sa première mission en tant que commandant de *Squadron*. Il s'agit de réaliser la couverture du débarquement de Dieppe, l'Opération « *Jubilee* ». La première opération de la journée est dirigée contre les positions de canons codés "*Hitler*". Douze *Hurricane Mk.IIB* chargés de bombes décollent de l'aérodrome de Ford, à 04h40, avec à leur tête le *S/L* Fayolle. Mais en raison de l'obscurité et du fait qu'une vingtaine d'avions d'autres *Squadrons* opèrent simultanément depuis l'aérodrome, les *Hurricanes* ne parviennent pas à se regrouper en escadron et en sections, et prennent donc leur route individuellement. Red 4, qui n'a pu rejoindre aucun autre avion de l'escadron, doit retourner à la base avant de se perdre. La côte française est franchie à environ 05h10 à des hauteurs comprises entre 2000 - 4000 pieds, six appareils sont dirigés sur les positions du "*Camps De Cesar*" et cinq sur Mesnil-En-Caux. Tous trouvent leur cible, qui est vue comme une grande tache blanche au sommet d'une colline. Entre 05h15 et 05h22, les appareils passent à l'attaque et bombardent en piqué entre 1000 et 1500 pieds. 18 bombes de 500lb et 4 de 250lb GP (toutes à allumage instantané) sont larguées et de nombreux impacts sont vus près de la cible. Il est signalé par les pilotes que la cible ne tirait pas, mais qu'une légère FlaK a été rencontrée dans la zone alors qu'ils effectuaient leur bombardement. Après le bombardement, les appareils se sont divisés et ont franchi la côte à différentes hauteurs à l'Est et l'Ouest de Dieppe, rencontrant des défenses antiaériennes intenses partout mais surtout un rideau de tir de Bofors provenant de l'aérodrome

◀ Cinématrailluse du *Spitfire Mk.Vb* *GW-Y*, codé *EN908*, piloté par le Capitaine Fayolle, le 15 juillet 1942, lors d'une attaque au sol dans le secteur de Fécamp.



▲ Spitfire Mk.Vb - EN908 - GW-Y du *No.340 Squadron* « *Île-de-France* » - Juillet/Août 1942. Piloté par François Fayolle, puis François de Labouchère après le transfert de Fayolle au *No.174*



de St-Aubin-Sur-Scie. A l'issue de l'attaque, le S/L Fayolle (Blue 1) ne communique plus avec les autres appareils. Il est signalé pour la dernière fois en train de franchir la côte, volant vers la mer à grande vitesse par "Blue 2", qui a affirmé qu'il n'était pas en mesure de le suivre. Le F/S Weterer a également déclaré qu'il avait vu un *Hurricane*, qu'il pensait être celui du commandant Fayolle, avec deux *Spitfire* qui étaient engagés avec un *Fw.190* au large de Worthing, mais a déclaré qu'après cela, il avait vu le même avion voler au large de Littlehampton. Le *Fw.190* vu par ce pilote était le seul avion ennemi identifié lors de cette opération. Onze avions atterrirent à Ford à 06h00, un appareil est manquant celui du S/L Fayolle. Qu'est-il arrivé au *Hurricane HV.557* ? Certaines sources indiquent que son appareil aurait été touché par la FlaK dans le

secteur des bombardements des positions allemandes, et qu'il se serait écrasé dans la Manche. Mais d'autres hypothèses peuvent être émises, notamment la possibilité que son appareil ait été victime d'un chasseur allemand et notamment du *Fw.190* indiqué par les ailiers de Fayolle.

Ce qui est sûr en ce 19 août 1942, est que la France Libre perd l'un de ses plus brillants pilotes, à l'âge de 25 ans seulement. Au-delà du mystère de sa mort, qui perdure, François Fayolle est resté longtemps sans sépulture officielle après guerre. En effet, très certainement tombé dans la Manche, son corps ne fut jamais retrouvé et durant cette journée trois *Squadron Leader* furent portés disparus. Les tombes du S/L A.Berry et du S/L G.C.Hyde se trouvent dans le cimetière militaire de Dieppe,



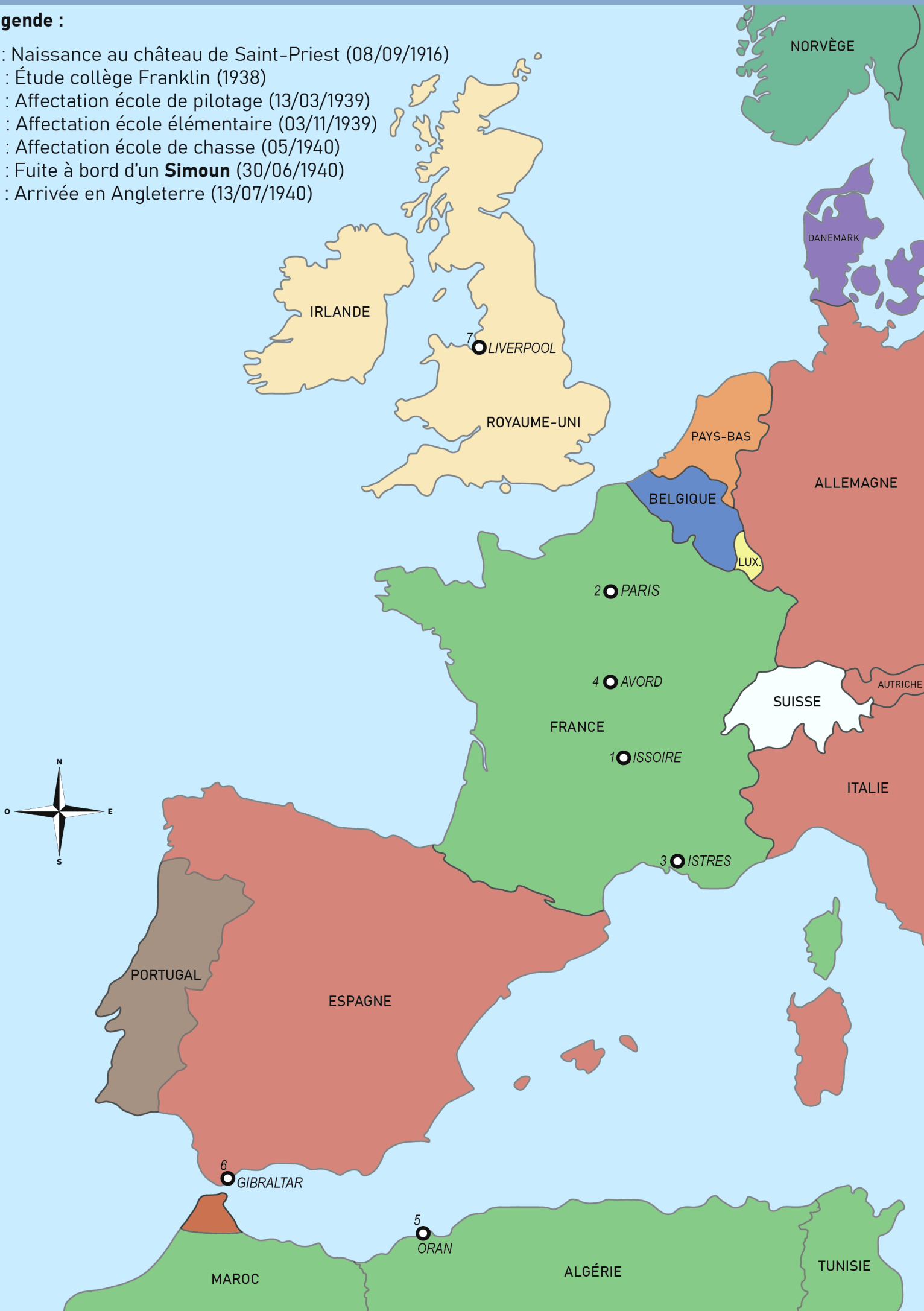
▲ Alerte pour les pilotes du No.340 Squadron, qui courent au plus vite vers leurs appareils. François Fayolle est le premier à gauche.

◀ Mécaniciens installant des bombes sous les ailes d'un Hurricane Mk.IIB du No.174 Squadron en 1942.

# Parcours d'Émile François Fayolle entre 1916 et 1940 :

## Légende :

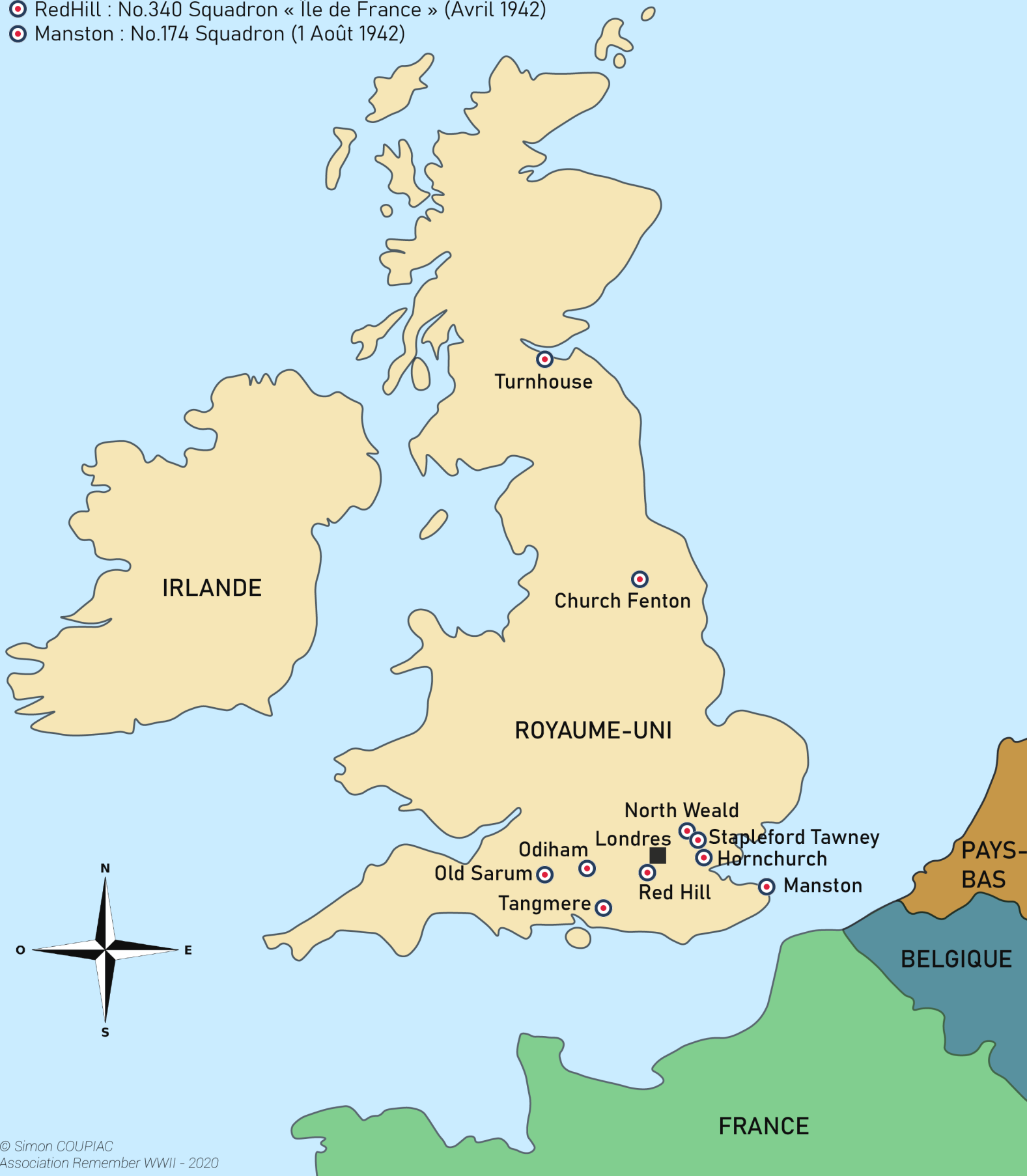
- 1 : Naissance au château de Saint-Priest (08/09/1916)
- 2 : Étude collège Franklin (1938)
- 3 : Affectation école de pilotage (13/03/1939)
- 4 : Affectation école élémentaire (03/11/1939)
- 5 : Affectation école de chasse (05/1940)
- 6 : Fuite à bord d'un **Simoun** (30/06/1940)
- 7 : Arrivée en Angleterre (13/07/1940)



## Bases d'affectation d'Émile François Fayolle dans la R.A.F :

### Légende :

- Old Sarum : N°1 School of Army Co-Operation (26 Juillet 1940)
- Odiham : N°1 Fighter Training Squa-dron (Free French Air Force) (10 Août 1940)
- Church Fenton : No.85 Squadron (13 Septembre 1940)
- Tangmere : No.145 Squadron (3 Décembre 1940)
- North Weald : No.249 (Gold Coast) Squadron (6 Décembre 1940)
- Stapleford Tawney : No.242 Squadron (1 Mai 1941)
- Hornchurch : No.611 Squadron (14 Octobre 1941)
- Turnhouse : No.340 Squadron « Île de France » (10 Novembre 1941)
- RedHill : No.340 Squadron « Île de France » (Avril 1942)
- Manston : No.174 Squadron (1 Août 1942)



à Hautot-Sur-Mer. Dans ce cimetière, la tombe d'un troisième *Squadron Leader* était également présente, en date du 19 Août 1942, mais anonyme. Ce n'est qu'à partir de 1980 que des recherches furent relancées par l'écrivain Yves Mourielt pour identifier ce pilote, et savoir s'il s'agissait bien de François Fayolle. La conclusion de ses recherches furent que le corps du S/L Fayolle, suite à la perte de son appareil, aurait dérivé dans la Manche, au point que les forts courants l'aurait rejeté sur les côtés du Pas-De-Calais et que les Allemands l'aurait inhumé comme *Squadron Leader* du fait du grade présent sur son uniforme mais sans indication d'identité. Avec l'aide du *Commonwealth War Grave Commission* à Beaurain, un dossier fut déposé à l'attention des autorités britanniques. Les démarches durèrent pendant plusieurs années, car les services anglais souhaitaient avoir la certitude qu'il s'agissait bien du corps du S/L Fayolle. Et ce n'est que le 19 Août 1998, au cimetière anglo-canadien d'Hautot-sur-Mer, qu'une cérémonie fut organisée. Était alors présent la veuve de François Fayolle, une de ses sœurs, et sa fille. La stèle anglaise fut remplacée par la croix française sur laquelle fut enfin inscrit son nom, après 56 années d'attente.

## CONCLUSION

C'est ainsi que se termine la grande épopée du Commandant Emile François Fayolle. Par son sacrifice, il représente toute la détermination que certains hommes ont eu le courage d'avoir dès le début du conflit, en allant continuer le combat en Angleterre. François sera décoré à nombreuse reprises durant son service et à titre posthume :

- Chevalier de la Légion d'Honneur (Posthume)
- Compagnon de la Libération - décret du 17/10/1942 (Posthume)
  - Croix de Guerre 39/45 (4 citations)
  - Distinguished Flying Cross (GB)
- 1939-1945 Star avec agrafe "Battle of Britain" (GB)
  - Air Crew Europe Star (GB)
  - War Medal (GB).

En hommage à ce héros, né dans le Puy-de-Dôme, la base militaire 745 d'Aulnat sera baptisée de son nom en juin 1983. A Issoire, un boulevard porte son nom, mais qui aujourd'hui en passant devant cette plaque peut s'imaginer le parcours exceptionnel de ce pilote ?



◀ Plaque du Boulevard du Cdt Fayolle à Issoire (Puy-De-Dôme).



◀ Le *Pilot Officer* Emile François Fayolle cigarette à la bouche - Printemps 1941.



▲ Tombe du commandant Emile François Fayolle au cimetière militaire de Hautot-Sur-Mer.



▶ Caricatures de Mouchotte et Fayolle dessinées sur l'un des murs du mess du groupe « Île-de-France », à Westhampnett en 1942..



▲ Pilotes du No.242 Squadron, posant devant un Hurricane Mk.II, à Manston, début août 1941. De gauche à droite : Assis sur l'aile, le S/Lt Fayolle et le Lt de vaisseau Philippe de Scitivaux / Assis sur le cockpit, le F/Lt Hamlys et le S/Lt de Pelleport / Debout, F/O Baldwin, P/O Quillian, S/L Wells, Capt B.Dupérier, P/O Williamson, P/O Kemp, P/O MacKechnie, Sergeant Hall, Sergeant Redford, P/O Lezomore, P/O Hicks.



▲ 14 juillet 1942 à Londres, le Général de Gaulle décore les pilotes du No.340 Squadron « Îles-de-France ». A l'instant du cliché, il décore François Fayolle. A la droite de celui-ci, Bernard Dupérier ; à sa gauche, François de Labouchère, René Mouchotte, François Chauvin et Olivier Massart.

#### Sources :

- Livret commémoratif du Cdt François Fayolle, délivré au personnel navigant de la Base 745 d'Aulnat - 1983 (*témoignages*).
- Site *The National Archives - Records of the Royal Air Force* - ORB des 85th, 145th, 249th, 242th, 611th, 340th & 174th Squadrons.
- Livre *Croix de Lorraine sur Dieppe - Aéro-Éditions 2002* - Yves Morieult.
- Site *www.aircrewremembrancesociety.co.uk* - Equipage du Ju.88 D-1 4U+GH
- Livre *RAF Fighter Command Victory Claims, Pt.2 / Janv.1941-Jun.1943* - Octobre 2005 - John Foreman
- Site *Imperial War Museum* - Photos
- Livre *Men of the Battle of Britain : A Biographical Dictionary of the Few* - Juillet 2015 - Kenneth G Wynn

N° 47  
8 septembre 1916



Fayolle Emile  
Marie Georgette Garçon

Le huit septembre mil neuf cent seize, à quatre heures trente est né à Saint-Priest, Emile, Marie, Georgette du sexe masculin, fils de Marie Martin Pierre Fayolle, trente ans, ingénieur de l'Artillerie navale et Marie Henriette Georgette Suzanne Lezenas, vingt cinq ans, son épouse, sans profession, domiciliés à Cherbourg. Dressé le dix septembre mil neuf seize, à dix heures du matin, sur la présentation de l'enfant et de la déclaration faite par Jean Felix Georgette Lezenas, cinquante-quatre ans, propriétaire à Issoire, grand père de l'enfant au domicile duquel l'accouchement a eu lieu. En présence de Roger Emmanuel Francois Eburie de Saint-Nand, soixante-trois ans, propriétaire à Saint-Yrieux, et de Louis Emile Augustin Emilien Coustée, soixante-neuf ans, propriétaire à Issoire. Qui lecture faite ont signé avec le déclarant et nous Pierre Boyer, Maire, officier de

décédé le 19 août 1916  
au cours d'opérations  
de guerre.

Maire assermenté avec  
demeurant de la Cité de  
Westminster Grande-Bretagne  
le 4<sup>e</sup> juillet 1916 avec  
Howick CLARKE, Westons  
Route de 5 Juin 1912.

R. de S. Mans  
9. Toatig d. Pégues

*(Signature)*

originaux tenus



NIGHT  
PILOTS INDIVIDUAL COMBAT REPORT.

P/O. Fayolle.  
(French.)

48

Squadron.

305.6

S/Lt.

E. Fayolle

IN 41/e 22

FORM F.

Date (C) 11th May, 1941.

Flight, Squadron. (D) A Flight, 242 Squadron.

Number of E/A. (E) One.

Type of E/A. (F) Believed to be HE.111.

Time attack was delivered. (G) 0025 hrs.

Place attack was delivered. (H) Between Leyton (E. London) and North Weald.

Height of enemy. (J) 20,000 ft. falling to 14,000 at end of engagement.

Enemy casualties. (K) One HE.111 destroyed over land.

Our casualties. (Aircraft). (L) Nil

Our casualties. (Personnel). (M) Nil

Searchlights. Did they illuminate enemy, if not, were they in front of, or behind, target. (N)(i) n/a

Anti-Aircraft guns. Did shell bursts assist pilot in intercepting enemy. (N)(if) n/a

General Report. (R) (P) 300 yds closing to 50 yds.

I was patrolling near Woodford flying N.W. when I saw an e/a turn in front of me coming from the East. I followed him and he tried to evade me in a steep dive. I followed him and fired from 300 yds range, closing to 50 yds. I saw the bullets going into the e/a and saw smoke pouring from the port engine and received oil on my windscreen. I had to break away to the left to avoid overrunning him.

Immediately afterwards I saw the e/a in flames and after flying level for a few seconds, plunge steeply and crash into the ground and explode, probably in the Epping area at 0030 hrs. approximately. I was at 14,000 ft. when he crashed.

Signed.

(original signed)

P.E. Fayolle. P/O.

A Flight 242, Squadron.

*A.F.L. 3*  
 27

*Personal* 141 *F/lt. Fayolle* *JAC*

**INTELLIGENCE FORM 'F'** (Personal)  
 IN 42/29/1 *Sub 2* *Sub 3* *33*

**Statistical**

Date	(A)	11th May 1942
Unit	(B)	340 Squadron
Type and mark of our A/C	(C)	Spitfire VB
Time attack was delivered	(D)	1745 hours
Place of attack and/or target	(E)	30 miles (approx) S of Selsey Bill.
Weather	(F)	Fine; thin layer of scattered clouds at 2/300ft.
Our Casualties - Aircraft	(G)	One Spitfire VB crash-landed, Cat. B
Our Casualties - Personnel	(H)	Nil
Enemy Casualties in Air Combat	(J)	One Ju 88 destroyed
Enemy casualties - ground or sea targets	(K)	Nil

*W/C Tactico*  
*Spitfire*  
*inter*  
*mech*

**GENERAL REPORT:** I took off (as leader of Black Section 340 Squadron) from Westhampnett at 1835 hours and was flying on patrol between St. Catherine's Point and Selsey Bill, when I was told to patrol 10 miles south of St. Catherine's Point at 3000ft. I was then told that a bogey was approaching me from the east and a few minutes later I saw an enemy aircraft southeast of me, flying west. Alongside it was Blue Section flying in the same direction but they could not see it on account of a thin layer of clouds at sea-level. I put my nose down and went at full speed. When the E/A sighted me it turned south into a thicker patch of clouds. I came behind it but lost it. I then climbed and saw it again. I dived down and gave him a long burst dead astern and experienced return fire only during the first second. I closed into 50 yds seeing my bullets entering him and broke away on the right, and made a second attack, three quarters port and fired only at very close range. I saw my bullets hitting the front cockpit and the port engine which caught fire and a few seconds later the whole E/A burst into flames, crashed into the sea and sank. My attack was witnessed by my No 2, Capt Bechoff, and by Blue Section, S/Lt Fournier and Sgt Tacoust. I claim one Ju 88 destroyed.

(Signed) *F. E. Fayolle*

**Ammunition:**

H.C. .503 1300 rounds.  
 Cannon 20m/m 58 rounds.

Cine camera not carried owing to inadequate supplies.



# ANNEXE 4 : TABLEAU RECAPITULATIF DES MISSIONS DE E.F.FAYOLLE

Récapitulatif des missions de guerre d'Emile François Fayolle (1940 – 1942)					
Date :	Squadron :	Grade :	Appareil / Code :	Type de mission :	Accréditation :
25 Septembre 1940	85 Squadron	Warrant Officer	Hurricane Mk.I / VY-A	Patrouille défensive	-
2 Novembre 1940 (9.25h)	85 Squadron	Warrant Officer	Hurricane Mk.I / VY-Y	Patrouille	-
2 Novembre 1940 (12.15h)	85 Squadron	Warrant Officer	Hurricane Mk.I / VY-Y	Patrouille de nuit	-
25 Novembre 1940	85 Squadron	Warrant Officer	Hurricane Mk.I / VY-C	Patrouille	-
<b>→ Transfert au 145 Squadron pour 3 jours</b>					
8 Décembre 1940	249 (Gold Coast) Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.I / V-6692	Patrouille	-
10 Décembre 1940	249 (Gold Coast) Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.I / V-6692	Patrouille (Rochford)	-
12 Décembre 1940	249 (Gold Coast) Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.I / V-6614	Patrouille (Clacton)	-
17 Décembre 1940	249 (Gold Coast) Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.I / V-6655	Patrouille (Maidstone)	-
22 Décembre 1940	249 (Gold Coast) Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.I / V-6798	Patrouille	-
2 Janvier 1941	249 (Gold Coast) Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.I / V-6565	Patrouille (Maidstone)	-
3 Janvier 1941	249 (Gold Coast) Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.I / V-6565	Patrouille (Clacton)	-
4 Janvier 1941	249 (Gold Coast) Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.I / V-6565	Patrouille	-
2 Février 1941	249 (Gold Coast) Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.I / R- 4178	Patrouille	-
11 Février 1941	249 (Gold Coast) Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.I / R- 4178	Patrouille (Maidstone)	-
20 Février 1941	249 (Gold Coast) Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIA / Z-2684	Patrouille de convoi	-
21 Février 1941	249 (Gold Coast) Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIA / Z-2411	Patrouille (Chelmsford)	-
25 Février 1941	249 (Gold Coast) Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-2684	Patrouille (Maidstone)	-
26 Février 1941	249 (Gold Coast) Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-2684	Patrouille offensive	-
1 Mars 1941	249 (Gold Coast) Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-2684	Patrouille de convoi	-
3 Mars 1941	249 (Gold Coast) Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / -----	Patrouille de convoi	-
5 Mars 1941	249 (Gold Coast) Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-2684	Patrouille (Dungeness)	-
12 Mars 1941	249 (Gold Coast) Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-2684	Patrouille de convoi	-
14 Mars 1941	249 (Gold Coast) Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-2522	Patrouille de convoi	-
3 Avril 1941	249 (Gold Coast) Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-2684	Patrouille de convoi	-
7 Avril 1941	249 (Gold Coast) Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-2684	Patrouille de convoi	-
8 Avril 1941	249 (Gold Coast) Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-2684	Patrouille de convoi	-
9 Avril 1941	249 (Gold Coast) Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-2684	Patrouille de convoi	-
13 Avril 1941 (10.15h)	249 (Gold Coast) Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-2684	Patrouille de convoi	1 Bf.110 endommagé
13 Avril 1941 (11h)	249 (Gold Coast) Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-2684	Patrouille de convoi	-
16 Avril 1941	249 (Gold Coast) Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / ---	Patrouille	-
22 Avril 1941	249 (Gold Coast) Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-2684	Patrouille	-
24 Avril 1941	249 (Gold Coast) Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-2684	Patrouille offensive	-
25 Avril 1941	249 (Gold Coast) Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-2577	Patrouille offensive	-
26 Avril 1941	249 (Gold Coast) Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-2577	Patrouille (Calais)	-
<b>→ Transfert au 242 Squadron le 1 Mai 1941</b>					
3 Mai 1941 (13.50h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3156	Patrouille	-
3 Mai 1941 (20.40)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3156	Patrouille	-
4 Mai 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3156	Patrouille	-
5 Mai 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3156	Patrouille	-
6 Mai 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3156	Patrouille	-
7 Mai 1941 (10h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3516	Patrouille	-
7 Mai 1941 (17.40h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-2521	Patrouille	-
8 Mai 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3156	Patrouille de nuit	-
10 Mai 1941 (7.05h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3156	Patrouille	-
10 Mai 1941 (23h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3156	Patrouille de nuit	1 He.111 abattu
11 Mai 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3156	Patrouille de nuit	-
15 Mai 1941 (10.05h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3156	Patrouille	-
15 Mai 1941 (19.50h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3156	Patrouille	-
16 Mai 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3156	Patrouille	-
17 Mai 1941 (9.25h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3156	Patrouille	-
17 Mai 1941 (13h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3156	Patrouille	-
17 Mai 1941 (18.50h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3156	Patrouille	-
18 Mai 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3156	Patrouille	-
19 Mai 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3156	Patrouille	-
27 Mai 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3348	Patrouille	-
1 Juin 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3178	Patrouille	-
2 Juin 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3178	Patrouille (Calais)	-
3 Juin 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3178	Patrouille	-
4 Juin 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3178	Escorte de bombardiers	-
5 Juin 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3178	Patrouille	-
7 Juin 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3017	Patrouille	-
8 Juin 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3247	Patrouille	-
9 Juin 1941 (14.30h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3178	Patrouille	-
9 Juin 1941 (16.40h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-2695	Patrouille	-
11 Juin 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3178	Patrouille	-
13 Juin 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3017	Patrouille	-
23 Juin 1941 (10.25h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3250	Patrouille	-
23 Juin 1941 (16.10h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIC / Z-3520	Patrouille (Manston)	-
23 Juin 1941 (19.40h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIC / Z-3520	Escorte de bombardiers	-
25 Juin 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIC / Z-3520	Escorte de bombardiers	-
26 Juin 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIC / Z-3520	Patrouille	-

# SUITE

6 Juillet 1941 (8.55h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3250	Patrouille	-
6 Juillet 1941 (11.30h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3250	Escorte de bombardiers	-
6 Juillet 1941 (11.30h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3250	Escorte de bombardiers	-
7 Juillet 1941 (8.50h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3028	Escorte de bombardiers	-
7 Juillet 1941 (16.15h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3028	Patrouille (Clacton)	-
9 Juillet 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3258	Patrouille	-
10 Juillet 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3258	Patrouille	-
12 Juillet 1940	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3555	Patrouille	-
13 Juillet 1940	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3653	Patrouille	-
14 Juillet 1941 (9.45h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3258	Escorte de bombardiers	-
14 Juillet 1941 (18.05h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3258	Escorte de bombardiers	-
17 Juillet 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-2986	Patrouille	-
19 Juillet 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3017	Escorte de bombardier	-
20 Juillet 1941 (12.15h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3017	Escorte de bombardier	PI Navires endommagés
20 Juillet 1941 (15.25h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3017	Escorte de bombardier	PI Navires endommagés
20 Juillet 1941 (21.50h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3017	Patrouille de crépuscule	-
21 Juillet 1941 (5.15h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3017	Patrouille à l'aube	-
21 Juillet 1941 (8.20h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3017	Escorte de bombardiers	PI Navires endommagés
23 Juillet 1941 (12.10h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3095	Escorte de bombardiers	-
23 Juillet 1941 (13.30h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3095	Escorte de bombardiers	-
31 Juillet 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3070	Escorte de bombardiers	1 Destroyer endommagé
1 Août 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3070	Escorte de bombardiers	-
3 Août 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3070	Attaque de navires	-
3 Août 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3070	Patrouille de crépuscule	-
7 Août 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3749	Escorte de Lysander	-
9 Août 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3258	Patrouille	-
10 Août 1941 (14.30h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3258	Escorte de bombardiers	-
10 Août 1941 (15.15h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3258	Interception	-
12 Août 1941 (12.10h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3258	Escorte de Lysander	-
12 Août 1941 (18.45h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3----	Escorte de Lysander	-
13 Août 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIC / Z-3520	Patrouille	-
16 Août 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3175	Patrouille	-
17 Août 1941 (12.50h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIC / Z-3520	Patrouille	1 Bf.109 endommagé
17 Août 1941 (17.10h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIC / Z-3520	Escorte de bombardier	-
17 Août 1941 (18.55h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3520	Escorte de bombardier	-
19 Août 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3747	Attaque de navires	-
20 Août 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3070	Attaque de navires	-
21 Août 1941 (10h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / -381	Escorte de Lysander	-
21 Août 1941 (12.40h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / -381	Attaque de navires	-
30 Août 1941 (8h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / ----	Escorte de bombardiers	-
30 Août 1941 (10.15h)	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / -381	Escorte de bombardiers	-
1 Septembre 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIB / Z-3475	Patrouille	-
2 Septembre 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIC / BD-831	Patrouille au crépuscule	-
3 Septembre 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIC / BD-831	Patrouille au crépuscule	-
21 Septembre 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIA / Z-2627	Patrouille de convoi	-
29 Septembre 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIA / Z-2627	Patrouille de convoi	-
1 Octobre 1941	242 Squadron	Pilot Officer	Hurricane Mk.IIA / Z-2582	Patrouille	-
→ Transfert au 611 Squadron (Pas de mission de guerre)					
→ Transfert au 340 Squadron « Île-de-France » - 10 Novembre 1941					
18 Décembre 1941	340 Squadron « Île de France »	Lieutenant	Spitfire Mk.IIA / P-7434 U	Interception	-
26 Janvier 1942	340 Squadron « Île de France »	Lieutenant	Spitfire Mk.IIA / P-7434 U	Interception	-
15 Mars 1942	340 Squadron « Île de France »	Lieutenant	Spitfire Mk.VB / BL761	Patrouille	-
21 Mars 1942	340 Squadron « Île de France »	Lieutenant	Spitfire Mk.VB / BL761	Patrouille	-
14 Avril 1942	340 Squadron « Île de France »	Lieutenant	Spitfire Mk.VB / BL786 M	Circus – Escorte 12 Boston	-
15 Avril 1942 (14.08h)	340 Squadron « Île de France »	Lieutenant	Spitfire Mk.VB / BM291 Y	Circus	-
15 Avril 1942 (18.27h)	340 Squadron « Île de France »	Lieutenant	Spitfire Mk.VB / BM291 Y	Circus (Boulogne)	-
16 Avril 1942 (10.55h)	340 Squadron « Île de France »	Lieutenant	Spitfire Mk.VB / BM291 Y	Ramrod (Le Havre)	-
16 Avril 1942 (17.40h)	340 Squadron « Île de France »	Lieutenant	Spitfire Mk.VB / BM291 Y	Rodeo (Pas de Calais)	-
17 Avril 1942 (9.43h)	340 Squadron « Île de France »	Lieutenant	Spitfire Mk.VB / BL709 X	Rodeo – Escorte 8 Hurricane	-
17 Avril 1942 (15.10h)	340 Squadron « Île de France »	Lieutenant	Spitfire Mk.VB / BM291 Y	Circus – Escorte 12 Boston	-
18 Avril 1942	340 Squadron « Île de France »	Lieutenant	Spitfire Mk.VB / BM291 Y	Ramrod	-
19 Avril 1942	340 Squadron « Île de France »	Lieutenant	Spitfire Mk.VB / BM291 Y	Patrouille	-
22 Avril 1942	340 Squadron « Île de France »	Lieutenant	Spitfire Mk.VB / BM291 Y	Patrouille	-
24 Avril 1942	340 Squadron « Île de France »	Lieutenant	Spitfire Mk.VB / BM291 Y	Circus – Escorte 6 Boston	-
25 Avril 1942 (13.45h)	340 Squadron « Île de France »	Lieutenant	Spitfire Mk.VB / BM291 Y	Circus – Escorte Boston	-
25 Avril 1942 (19.20h)	340 Squadron « Île de France »	Lieutenant	Spitfire Mk.VB / BL329 R	Patrouille au dessus de la mer	-
26 Avril 1942 (13.35h)	340 Squadron « Île de France »	Lieutenant	Spitfire Mk.VB / BM291 Y	Rodeo	-
26 Avril 1942 (13.35h)	340 Squadron « Île de France »	Lieutenant	Spitfire Mk.VB / BM291 Y	Rodeo	-
26 Avril 1942 (19.54h)	340 Squadron « Île de France »	Lieutenant	Spitfire Mk.VB / BM291 Y	Circus (Calais)	-
27 Avril 1942	340 Squadron « Île de France »	Lieutenant	Spitfire Mk.VB / BM312 F	Circus	-
28 Avril 1942	340 Squadron « Île de France »	Lieutenant	Spitfire Mk.VbB / BM291 Y	Rodeo (Pas de Calais)	-
3 Mai 1942 (10.56h)	340 Squadron « Île de France »	Lieutenant	Spitfire Mk.VB / BM291 Y	Rodeo	1/2 Fw-190 détruit
3 Mai 1942 (20.10h)	340 Squadron « Île de France »	Lieutenant	Spitfire Mk.VB / BM291 Y	Opération de diversions	-
4 Mai 1942 (9.45h)	340 Squadron « Île de France »	Lieutenant	Spitfire Mk.VB / BM291 Y	Circus – Escorte 6 Boston	-

4 Mai 1942 (13.50h)	340 Squadron « Île de France »	Lieutenant	Spitfire Mk.VB / BM291 Y	Patrouille	-
4 Mai 1942 (15h)	340 Squadron « Île de France »	Lieutenant	Spitfire Mk.VB / BM291 Y	Rodeo	-
5 Mai 1942 (13.58h)	340 Squadron « Île de France »	Lieutenant	Spitfire Mk.VB / BM291 Y	Rodeo	-
5 Mai 1942 (17.49h)	340 Squadron « Île de France »	Lieutenant	Spitfire Mk.VB / BM291 Y	Rodeo	-
6 Mai 1942 (14.32h)	340 Squadron « Île de France »	Lieutenant	Spitfire Mk.VB / BM291 Y	Circus – Escort 8 Hurricane	-
6 Mai 1942 (19.08h)	340 Squadron « Île de France »	Lieutenant	Spitfire Mk.VB / BM291 Y	Rodeo (Pas de Calais)	-
7 Mai 1942	340 Squadron « Île de France »	Lieutenant	Spitfire Mk.VB / BM291 Y	Patrouille de convoi	-
8 Mai 1942	340 Squadron « Île de France »	Lieutenant	Spitfire Mk.VB / BM291 Y	Circus – Escorte 6 Boston	-
11 Mai 1942	340 Squadron « Île de France »	Lieutenant	Spitfire Mk.VB / BL547 U	Patrouille (St Catherine Point)	<b>1 Junkers 88 abattu</b>
17 Mai 1942	340 Squadron « Île de France »	Capitaine	Spitfire Mk.VB / BM291 Y	Ramrod – Escorte 6 Boston	-
22 Mai 1942	340 Squadron « Île de France »	Capitaine	Spitfire Mk.VB / BM291 Y	Patrouille (Selsey-Bill)	-
27 Mai 1942	340 Squadron « Île de France »	Capitaine	Spitfire Mk.VB / BM324 S	Patrouille (Shoreham)	-
28 Mai 1942	340 Squadron « Île de France »	Capitaine	Spitfire Mk.VB / BM291 Y	Patrouille de convoi	-
29 Mai 1942 (11.10h)	340 Squadron « Île de France »	Capitaine	Spitfire Mk.VB / BM291 Y	Rodeo	-
29 Mai 1942 (18.48h)	340 Squadron « Île de France »	Capitaine	Spitfire Mk.VB / BM291 Y	Rodeo	-
30 Mai 1942	340 Squadron « Île de France »	Capitaine	Spitfire Mk.VB / BM291 Y	Patrouille (St Catherine Point)	-
31 Mai 1942	340 Squadron « Île de France »	Capitaine	Spitfire Mk.VB / BM291 Y	Rodeo	-
2 Juin 1942	340 Squadron « Île de France »	Capitaine	Spitfire Mk.VB / BM291 Y	Circus	-
3 Juin 1942	340 Squadron « Île de France »	Capitaine	Spitfire Mk.VB / BL765 B	Circus	-
5 Juin 1942	340 Squadron « Île de France »	Capitaine	Spitfire Mk.VB / BL788 N	Circus	-
18 Juin 1942	340 Squadron « Île de France »	Capitaine	Spitfire Mk.VB / EN908 Y	Patrouille (Selsey)	-
26 Juin 1942	340 Squadron « Île de France »	Capitaine	Spitfire Mk.VB / EN908 Y	Circus	-
12 Juillet 1942 (13.22h)	340 Squadron « Île de France »	Capitaine	Spitfire Mk.VB / EN908 Y	Rodeo	-
12 Juillet 1942 (18.50h)	340 Squadron « Île de France »	Capitaine	Spitfire Mk.VB / EN908 Y	Circus	-
15 Juillet 1942 (10.10h)	340 Squadron « Île de France »	Capitaine	Spitfire Mk.VB / EN908 Y	Interception	-
15 Juillet 1942 (12h)	340 Squadron « Île de France »	Capitaine	Spitfire Mk.VB / EN908 Y	Attaque au sol (Fécamp)	<b>1 Off.All à cheval !</b>
19 Juillet 1942	340 Squadron « Île de France »	Capitaine	Spitfire Mk.VB / EN908 Y	Circus	-
<b>→ Transfert au 174 Squadron – Devient le commandant de l'unité</b>					
19 Août 1942	174 Squadron	Sqdr Leader	Hurricane Mk.IIB / HV557	Soutien de l'opération Jubilee – Débarquement à Dieppe	<b>Touché par la FlaK / Mort au combat</b>



▲ **Hurricane Mk.IIB - Z-3156** du *No.242 Squadron* - C'est sur cet appareil que François Fayolle revendique un **Heinkel 111**, la nuit du 10 Mai 1941. Le *No.242 Squadron* avait pour code d'unité LE. N'ayant pas de confirmation sur le code tactique de cet l'appareil la lettre « F » reste une hypothèse.