Journal de marche
de la
4° Escadre de Chasse

GC 2/3 "DAUPHINE"
GC 2/5 "LAFAYETTE"
GC 1/4 "NAVARRE"

13 Juin 1944 – 8 Mai 1945

S.H.A.A. ARCHIVES

I

Le 13 Juin 1944, en Corse, sur le terrain d'Alto, l'Escadre, récemment créée entrait en Opérations sous les ordres du Commandant Arnaud. Elle ne comprenait alors que deux groupes : le G.C. 2/3, venu de Bône cinq jours plus tôt, et le G.C. 2/5, qui, le premier armé en P-47 se trouvait déjà sur ce terrain où il travaillait avec le 57th Fighter Group, auquel il avait été provisoirement rattaché.

Arrivé à Alto le 2 Mai, il attaquait chaque jour, entre Florence et Rome, les voies de communications ennemies. Il avait obtenu d'excellents résultats, sans perte. Ses pilotes, jusqu'alors entraînés à la Chasse pure, s'étaient très rapidement adaptés au mitraillage au sol et au bombardement en piqué. Dès le premier mois ils se signalèrent en endommageant neuf ponts, en détruisant huit autres, ainsi que de nombreux véhicules, en coupant en de nombreux points les routes et les voies ferrées.

Particulièrement dans la journée du 15 Mai, une formation de 12 appareils commandée par le Lieutenant Gouachon fit sauter un navire de mille tonnes dans les eaux italiennes, a la satisfaction du Commandement allié.

La formation revenait de mission et, n'ayant plus de bombes, elle attaqua à la mitrailleuse. Les premières rafales commencèrent à provoquer des incendies sur le pont ; puis, sitôt après le passage de le dernière patrouille, dirigée par le Commandant de Ri-

S.H.A.A. ARCHIVES

vals Mazères, il y eut une grosses explosion et le bateau, que les pilotes d'une mission suivante virent échoué sur un banc de sable, s'enfonça par l'arrière.

Les mêmes patrouilles incendièrent ensuite, non loin de là, une péniche et un yacht.

Tous ces navires qui longeaient les côtes transportaient de l'Italie du Nord vers le sud du matériel et des munitions, qu'ils déchargeaient dans les ports les plus rapprochés du front. On leur donnait la chasse. Généralement ils ne naviguaient que de nuit. Dans la journée, ils se dissimulaient de leur mieux, dans des criques, ou les pilotes, lorsqu'ils les découvraient, ne manquaient jamais de les attaquer, comme ils attaquaient sur les routes tous les convois qui s'y aventuraient.

Sur terre comme sur mer, ce danger de chaque seconde gênait l'ennemi. On le recherchait, on le mitraillait partout où on le rencontrait. Il lui fallait veiller sans cesse, s'arrêter, se cacher dans les bois, attendre souvent le soir pour repartir. Sur ses arrières, les ponts tombaient les uns après les autres, les coupures de voies empêchaient pendant des heures le passage des trains, tandis que le jour les véhicules n'osaient plus circuler. C'était le moment ou de lourds combats se déroulaient au sud de Rome et les renforts arrivaient mal.

A cette tâche, que les chasseurs-bombardiers américains poursuivaient sans répit, le G.C. 2/5 participa largement et lorsqu'il quitta le 57th Fighter Group pour faire partie de l'Escadre, il avait marqué sa place parmi les squadrons auprès desquels il travaillait.

A son tour, le G.C. 2/3 devait s'engager dans la même voie. Comme l'avait fait le 2/5, il commença par des protections de P-47 et des escortes de bombardiers moyens avant de se livrer lui même aux bombardements en piqué. Puis il effectua avec succès des attaques de pont et de voies ferrées…….

Peu de jours après ses premières armes, il fut chargé d'une mission importante. Les troupes françaises s'apprêtaient à s'emparer de l'île d'Elbe et ce fut lui que l'on désigna pour les

S.H.A.A. ARCHIVES

appuyer. Les pilotes connaissaient bien cette île que l'on voyait du terrain. Ils l'avaient déjà survolée au retour de mission et déjà à maintes reprises, ils avaient essuyé au passage la " flak " particulièrement redoutable qui la défendait.

Ce matin là, lorsqu'à l'aube ils sortirent de la salle de " briefing ", en face d'eux, dans le port de Marina di Campo, le débarquement commençait.

Malgré un ciel nuageux et une visibilité mauvaise, ils attaquèrent des batteries et bombardèrent au début de l'après midi le port de Rio-Marina, où ils détruisirent une jetée, endommagèrent un quai, coulèrent deux péniches et réduisirent au silence des nids de mitrailleuse. Le plafond était si bas que la formation du larguer ses bombes dans les trous, entre les nuages. Le Capitaine Barbier conduisait cette dernière mission, a laquelle participait le Commandant Arnaud.

Enfin dans la soirée, une autre formation de 12 appareils interdit le trafic maritime entre l'île et la côte italienne. Les résultats obtenus valurent au Groupe les félicitations du Général Delattre de Tassigny, transmises par le Commandant dans la note suivante :

Note pour le G.C2/3 : "Le Commandant Arnaud, Commandant de l'Escadre de Chasse N°4, est heureux de transmettre au G.C.2/3 et à son commandant le Capitaine Barbier, les félicitations du Général Delattre de Tassigny, commandant les forces de débarquement dans l'île d'Elbe, pour la part active et heureuse que ce Groupe a pris dans la conquête de cette île. Il y joint les siennes pour l'effort digne d'éloges que son Etat-Major, ses pilotes et ses mécaniciens ont fourni pour permettre d'engager rapidement ce groupe, effort qui a permis cette heureuse intervention auprès des troupes françaises."

De son coté le Commandant Arnaud recevait trois jours après du Colonel Darcy, commandant le 87th Fighter Wing dont relevait l'Escadre, le message suivant :

S.H.A.A. ARCHIVES

J'ai l'honneur et le très grand plaisir de vous transmettre ci-joint le texte du télégramme que m'envoie le Cdt suprême, le Colonel Maitland Wilson, en me priant de vous le transmettre :

" Félicitations a chacun de vous, à vos officiers et à vos hommes pour leur participation à l'opération réussie et fructueuse de l'île d'Elbe. Cette opération couvre de crédit ceux qui eurent le soin de la préparer et, par dessus tout, les courageux officiers, sous-officiers et soldats qui la menèrent à son heureuse conclusion. C'est une nouvelle preuve de l'aptitude de nos services et de nos nations à collaborer et à marcher côte à côte jusqu'à la victoire. Je suis heureux d'ajouter mes compliments personnels à ceux du Cdt suprême et de vous remercier de toute la part si importante et si compréhensive que vous avez prise, ainsi que votre Etat-Major, dans la préparation et l'organisation de l'opération. Je vous remercie également de toute l'action si efficace que les escadrilles américaines, françaises et britanniques ont eue sous vos ordres pour permettre le succès complet des troupes françaises dans la conquête de l'île d'Elbe."

Signé : Delattre de Tassigny

"Les résultats obtenus et la rapidité avec laquelle l'île d'Elbe fut occupée sont à eux seuls un hommage rendu à ceux qui ont participé ou contribué aux opérations de quelques manière que ce soit. Le combat sur les plages fut d'un acharnement et d'une sauvagerie tels qu'il ne m'avait jamais été donné l'occasion d'en voir. Pendant plusieurs heures, le succès du débarquement parut douteux. Je suis convaincu de part mes observations personnelles que l'intervention de l'Armée Aérienne fut décisive pour deux raisons :

a) Elle fit taire les batteries sur la point Di campo, qui auraient interdit l'approche des plages à toutes péniches.

b) Elle réduisit la batterie d'Enfola, ce qui permit aux péniches de débarquer des renforts et de l'équipement dans la baie de Marin di Campo.

S.H.A.A. ARCHIVES

De plus, votre intervention rapide et efficace pour empêcher le trafic dans le détroit de Piombino interdit à l'ennemie toute voie de sortie. Félicitations et remerciements"

Signé : Thomas Darcy.

C'était la première aide directe que l'aviation française apportait aux troupes françaises. Elle s'engageait dans la bataille, prenait une part effective au combat, dont elle devenait un facteur puissant. Ce fait devait se renouveler plus tard d'une façon constante lorsqu'au cours de la campagne France et pendant la campagne Rhin-Danube, l'Escadre, placée sous le commandement du Ier Corps Aérien Français, travailla au profit de la Première Armée.

En attendant, après cette diversion, elle reprit à des kilomètres des lignes sa tâche habituelle. Tâche ingrate, lointaine, qui échappait souvent au fantassin. Il cherchait l'aviation et se demandait ou elle pouvait être, alors que lentement, sûrement, en coupant les voies et les ponts en faisant sauter les dépôts, en paralysant les transports, elle lui ouvrait la route.

Chaque jour alors qu'elle ne disposait encore que de deux Groupes, l'escadre mettait en l'air une cinquantaine d'avions. Le Groupe 2/3 fournissait a lui seul, en temps normal, une moyenne de 24 sorties avec 23 appareils, ce qui obligeait les mécaniciens à réparer immédiatement les avions dès leur retour. Par ailleurs, avec l'avance des troupes, le champ d'action s'éloignait de plus en plus et les pilotes devaient aller chercher leurs objectifs dans la région de Turin et de Gênes et jusque dans la vallée du Pô. C'était presque toujours des ponts, des routes, des voies ferrées et parfois des attaques de dépôts, d'usines ou de casernes. Le bombardement terminé, les patrouilles mitraillaient les véhicules qu'elles apercevaient sur leur itinéraire.

Le 16 et le 18 Juin, pourtant, le G.C. 2/5 effectua, dans le midi de la France deux reconnaissances armées de vingt avions chacune. La première dirigée par le Commandant Arnaud, la seconde par le Commandant de Rivals Mazères. Les " briefings " eurent lieu à l'Escadre même. Douze pilotes de l'escadrille "Sioux", protégée par huit pilotes de l'escadrille "Cigognes", décollèrent le pre-

mier jour. Après une heure quarante cinq de navigation, le pic du Canigou leur apparut et ils franchirent bientôt, à hauteur de Narbonne, les côtes de France, qu'ils avaient du quitter quatre ans plus tôt. Chaque patrouille mitrailla à tour de rôle un convoi de camions allemands et quatre locomotives, non sans avoir pris soin de faire au préalable des passages sur elles, afin de prévenir les chauffeurs et les mécaniciens. Puis elles montrèrent leurs cocardes aux habitants. Le Commandant Arnaud avait survolé si bas les campagnes, qu'il frôla un peuplier et rentra avec des feuilles dans son moteur.

S.H.A.A. ARCHIVES

Cinq heures après le décollage, le dispositif se posait à Alto.

Au cours de la seconde mission, le Groupe rencontra des avions ennemis et remporta trois victoires. Ce fut tout d'abord un Heinkel 111 détruit par le Lieutenant Gouachon et son "flight" qui comprenait le Lt Ducru, le S/Lt Gauthier et le S/Lt Bernard. Il volait à basse altitude et les pilotes qui l'avaient aperçu, s'acharnèrent sur lui. Ils firent chacun quatre passes, mettant le moteur gauche en feu, l'empennage et l'extrémité de l'aile gauche. Dès la première rafale le mitrailleur arrière s'était trouvé hors de combat.

Pendant ce temps, la patrouille haute de la formation était aux prises avec six Messerchmitt 109 qui, ne croyant avoir à faire qu'à la patrouille guide s'apprêtaient à l'attaquer. Revenus de leur erreur, ils tentèrent de s'échapper en apercevant la protection qui piquait sur eux. L'un deux fut pris en chasse par le Lieutenant de l'Espinay. A la première passe il perdit une partie de son empennage. On le vit en difficultés, mais il ne fut pas suivi. De con coté, le Capitaine de Montravel put se placer dans la queue d'un autre Me 109, venant de droite en un léger piqué. Le Messerchmitt fit un retournement et le Capitaine put le tirer dans de bonnes conditions. Gravement touché, il descendit en spirales jusqu'à cent mètres d'altitude, puis on le perdit de vue. Le Sergent Dupuy poursuivi lui aussi un ennemi sans résultats apparents.

S.H.A.A. ARCHIVES

Pendant le combat le Lieutenant Gouachon eut un "belly tank" en flammes et l'appareil du S/Lt Gauthier fut également endommagé.

A quelques jours de là, près d'Allessandria, une autre formation du même groupe fut à son tour attaqué par 8 Me 109 au moment où elle se rassemblait après le bombardement Elle engagea le combat, mais étant donné le manque d'éléments, aucune homologation ne put être demandée. Le Lieutenant Ducru " tira " un Messerchmitt trois quart arrière et par dessous. Celui-ci s'inclina vers la droite, tandis qu'une légère fumée noire s'échappait du moteur. Le Sergent Hallut en " tira " un autre plein arrière, en rase motte. Quatre rafales l'atteignirent. Le Capitaine Thierry attaqua le troisième sans observer de résultats. Quant aux deux Messerchmitt pris respectivement en chasse par le Sergent-Chef Lessieur et le Sergent-Chef Tanguy, l'un, qui virait en montant passa dans la rafale, l'autre partit en retournement.

Jusqu'alors, l'Escadre n'avait pas eu à déplorer de pertes. Malgré la " flak " toutes les missions s'étaient bien passées et les avions, parfois sérieusement endommagés, étaient toujours rentrés à la Base.

Mais le 20 Juin, le G.C. 2/3 perdit son premier appareil. Au retour d'un bombardement à Pise, ou il fallait couper un pont en pleine ville, le Lieutenant Marille dut se parachuter en mer au large de Piombino. Alertée par le "leader", l'"Air sea rescue" se mit aussitôt en œuvre. Une heure après l'accident un Walrus se trouvait sur les lieux, puis ce fut une vedette venue de Bastia. Et tandis que les batteries côtières ennemies tiraient, le pilote fut ramené en Corse le soir même. Il ne restait donc plus qu'une perte de matériel. Le pilote était là, c'était l'essentiel.

Ainsi, jusqu'à la fin Juillet, sur trois pilotes du G.C. 2/3 disparus au cours de missions, le premier, le Lieutenant Lombardo, qui fit le 5 Juillet, un atterrissage forcé en Italie, fur libéré en Allemagne par l'avance allié après dix mois de captivité et les deux autres, plus heureux, purent rejoindre leur unité quelques jours après. C'est tout d'abord le Lieutenant Seguin, qui réussit

S.H.A.A. ARCHIVES

à ramener son appareil dans les lignes amies, puis le Sergent Lacassie, qui tombe en territoire ennemi, attendit avec l'aide de paysans italiens l'arrivée des troupes américaines.

Pendant cette même période, au G.C. 2/5, le Sergent Barrere fut victime d'un vol d'entraînement et le Sergent Boucher, un jeune pilote nouvellement arrivé d'Amérique, s'écrasa au sol, près du terrain, en rentrant de mission. Retiré par des paysans de son avion en flammes, il mourut peu après à l'hôpital de Bastia.

Mais les plus lourdes pertes se placent à partie du 31 Juillet date à laquelle les missions sur la France reprirent. La première mission prévue pour le 30 à 17h, fut renvoyée au lendemain en raison de l'encombrement de la piste, qui n'aurait pas permis de décoller à l'heure et de rentrer avant la nuit. Elle était dirigée par le Commandant de Rivals Mazères et comprenait douze P-47 du G.C. 2/5 et douze P-47 du G.C. 2/3.

Cette fois il s'agissait de venir en aide au maquis du Vercors en mitraillant des éléments allemands dans la vallée de la Drôme et dans les vallées avoisinantes. La formation devait ensuite attaquer le terrain d'Orange, où se trouvaient de nombreux avions ennemis.

La première partie de la mission s'effectua sans incidents notables. Les routes survolées étaient désertes et les pilotes ne purent que mitrailler une gare, où ils endommagèrent une locomotive et vingt wagons. Mais sur le terrain d'Orange une " flak " particulièrement intense les reçut. Les trois patrouilles basses firent néanmoins deux passages chacune. Il leur était difficile de découvrir les appareils bien camouflés et bien dispersés dans les alvéoles, loin de la piste. Un Junker 88 et un Messerchmitt 110 furent détruits et quatre Junker 88 et un Heinkel 111 endommagés.

Malheureusement le Capitaine Jallier fut touché par la "flak" au moment de la ressource. On vit des fumées noires et blanches sortir de son avion. Il tenta de sauter, mais il semble qu'il ait été arraché de la carlingue par son parachute, qui demeura pendant quelques instants suspendu à la dérive, puis se décrocha et se mit

S.H.A.A. ARCHIVES

en torche. L'avion et le pilote s'écrasèrent au sol à quelques centaines de mètres de distance.

Le Capitaine Menu, qui revenait de loin, rentra légèrement blessé au cou et à l'oreille par des éclats.

De semblables attaques se renouvelèrent tant en France qu'en Italie du Nord. Le 6 Août, ce fut le mitraillage des terrains de Cuers, de Valence, d'Aix les Milles, ou le Lieutenant de Chanterac sauta en parachute et fut fait prisonnier. Puis celui de Bergamo, de Turin, de Nice.

Dans la soirée du 1er Août, alors qu'il venait de bombarder un pont, le Lieutenant Gouachon, a la tête d'un dispositif de 12 P-47, aperçut sur le terrain de Villanova des avions ennemis sortis de leurs alvéoles pour faire le plein en vue d'une mission prochaine. Aussitôt, il décida l'attaque. La D.C.A. qui tenta de s'y opposer fut réduite au silence. Le leader piqua le premier sur un alignement de trois avions et tira une longue rafale. L'un des avions prit feu. Les Chefs de patrouille et les équipiers de la formation le suivirent et les uns après les autres, au ras du sol ils déclenchèrent leur tirs jusqu'à cinquante mètres et parfois plus près des avions ennemis, qui peu à peu subirent tous feu des P-47. Ils ne s'arrêtèrent qu'à bout de munitions, après avoir détruit un Heinkel 111, un Savoia-Marchetti 9, trois bimoteurs non identifiés et endommagés trois autres. En même temps, la formation avait mis en flammes deux dépôts d'essence en bordure du terrain.

A la suite de ces différentes missions, l'Escadre totalisait à la fin du mois d'Août, 12 trimoteurs, 20 bimoteurs, 6 monomoteurs ennemis détruits au sol, 3 bimoteurs probablement détruits et 2 trimoteurs, 18 bimoteurs, 6 monomoteurs endommagés. Soit soixante dix avions hors de combat.

En plus des missions de bombardement en piqué et de mitraillage au sol, l'Escadre assurait aussi des protections de bombardiers moyens, venant des terrains de Sardaigne ou du terrain de Gisonnachia. Les rendez-vous avaient lieu, suivant l'itinéraire, à la verticale d'Alto ou du Cap Corse. Généralement l'escorte

S.H.A.A. ARCHIVES

s'effectuait sans incidents. Les chasseurs accompagnaient les bombardiers jusqu'à l'objectif et ne les quittaient au retour, qu'en vue des côtes de Corse.

Mais le 8 Août, alors qu'ils se rendaient à Avignon, ils furent interceptés par douze Messerchmitt 109 dans les conditions suivantes :

Le dispositif volait au-dessus des bombardiers, à 17.000 pieds d'altitude, lorsqu'à l'est du lac Scamandre, son chef, le Lieutenant Bouton, aperçut une formation douteuse qui venait vers lui. Quelques instants après les avions ennemis, débouchant de l'est, se présentèrent en ligne de douze et attaquèrent quatre par quatre en dégageant vers la droite. L'attaque se termina par une passe plein arrière sur le flight leader, qui vira également à droite au début de la passe.

Avertis, l'adjudant Le Guennec et le Sergent Leroux larguèrent leurs wing-tanks. Le Guennec effectua un virage serré à droite et prit de l'altitude. Son équipier, le Sergent-chef Galano, encore muni de ses wing-tanks ne put le suivre et fut pris en chasse par deux Me 109. Il fut perdu de vue et ne rentra pas à la base. Obligé de sauter en parachute, il se cacha chez des habitants de la région et ne rejoignit son unité qu'un mois plus tard, après le débarquement allié.

Le Guennec fit demi-tour, accomplit une passe sur deux Me-109, dégagea, rencontra un troisième Messerchmitt, le tire trois quart arrière, et dut abandonner, étant lui même attaqué. En dégageant, il aperçut à sa gauche un Me 109 qui prenait de l'altitude. Il éprouva une certaine difficulté à le suivre, à l'encadrer dans son collimateur. Il fit alors fonctionner l'injection d'eau et se trouva immédiatement en position de tir. Touché par la première rafale, l'avion essuya une seconde rafale et son pilote sauta en parachute.

Au cours du combat, un autre Messerchmitt 109 fut abattu par le Capitaine Dugit et le Capitaine Faure-Dere. Le Capitaine Dugit le tira tout d'abord trois quart arrière puis dégagea. Le Capi-

S.H.A.A. ARCHIVES

taine Faure-Dere tira alors une rafale et le Messerchmitt tomba en vrille jusqu'au sol, où il s'écrasa.

Le soir le G.C. 2/3 fêta sa 39ème et sa 40ème victoire.

Les escortes de bombardiers moyens sur la France et les attaques de terrains devenaient de plus en plus fréquents et laissaient présumer des opérations terrestres prochaines. L'Escadre s'y préparait. Entre temps le G.C. 1/4 commandé par le Capitaine Maurin, était venu la rejoindre. Il était arrivé le 30 Juillet de Reghaia où, sur P-39 il avait remporté des victoires au large d'Alger.

Il travailla tout d'abord avec les deux autres Groupes, fournissant des patrouilles de quatre incorporées au dispositif du 2/5 et du 2/3. C'est ainsi qu'il participa au mitraillage du terrain de Villanova par le G.C. 2/5 et au bombardement des villes de Lonato et de Decenzano sur le lac de Garde. Dès le 6 Août, commençant à opérer seul, il endommagea deux ponts routiers dans la même journée et détruisit le lendemain, par deux coups directs un pont de voie ferrée entre Allessandria et Ovada. Trois jours après, il se signala tout particulièrement en coulant dans le port d'Imperia un navire de dix mille tonnes.

Avec cette nouvelle unité, l'Escadre se trouvait singulièrement renforcée pour entreprendre la tâche qui allait bientôt lui incomber. Le débarquement ne faisait plus de doute. On le prévoyait a de nombreux signes qui ne trompaient personne : silence à la radio, attaques répétées de batteries et de radars. Tout le monde en parlait comme d'une chose certaine. Seuls, le Commandant Arnaud et quelques Officiers de son Etat-major le savaient. Des documents leur étaient parvenus et ils les étudiaient en secret.

L'Opération ne fut révélée que la veille, tout d'abord dans l'après-midi, au cours d'une conférence privée réunissant les Commandants de Groupe, les chefs de dispositif et les Officiers mécaniciens, puis à partir de 21 heures, a tout le personnel. Elle exigeait de tous un grand effort et chacun à son poste s'apprêtait à le fournir. Les mécaniciens réparaient les derniers avions in-

S.H.A.A. ARCHIVES

disponibles, ils travaillèrent pendant toute la nuit, tandis que les armuriers rechargeaient les mitrailleuses et fixaient les bombes sous les plans. Le lendemain, bien avant l'aube tous les moteurs tournaient.

A l'Ops de l'Escadre, sous une tente en bordure de piste, les chefs de dispositif et leurs pilotes attendaient le départ. Généralement les "briefings" avaient lieu dans chaque Groupe. Seuls, les Officiers d'Opérations et de Renseignements venaient chercher les ordres à l'Escadre. Mais étant donné les circonstances et la présence nécessaire des deux officiers de liaison de l'Armée de Terre, le Commandant avait jugé bon de ne pas suivre cette règle et de centraliser le Renseignement dans une salle unique.

Une grande animation y régnait. Dès la première heure, les équipages, auxquels se mêlaient des correspondants de guerre, s'étaient rassemblés et les " briefings" se succédaient sans arrêt. De son coté le 54th Fighter Group connaissait la même activité. Les missions décollaient les unes après les autres, ce qui nécessitait, afin d'éviter l'encombrement de la piste, une coordination étroite entre les deux Etats-majors et une stricte application de l'horaire prévu. Aucun retard n'était permis, car non seulement les autres formations attendaient leur tour, mais chacun devait en corrélation avec les opérations terrestres, atteindre l'objectif à la minute fixée. Les troupes de débarquement commençaient à attaquer à 8h30, il importait tout d'abord de neutraliser avant cette heure certaines batteries côtières et certains points fortifiés, puis, suivant le plan établi d'étendre l'action à l'intérieur des terres.

Chaque mission comprenait un dispositif restreint : quatre ou huit avions au maximum, mais le nombre des missions demandés avaient été quadruple. Les premières décollèrent avant le lever du jour, tandis que la dernière ne se posa qu'à la nuit tombante. Ces décollages avant l'aube n'étaient pas sans risques, d'autant plus que les avions pour ne pas perdre de temps, prenaient la piste deux par deux, comme en plein jour. Un pilote du 57th Fighter Group, ayant mal vu le balisage, sortit des grilles et vint

S.H.A.A. ARCHIVES

s'écraser dans un bois de pins, tout près des autres appareils. Fort heureusement, il eut la présence d'esprit de larguer ses bombes inertes, avant de sauter de son avion en flammes. Cet accident, qui sans cela aurait pu tourner au drame, ne retarda que de peu les départs suivants. Les équipes de sécurité avaient aussitôt entouré le P-47 et pendant qu'il brûlait encore entre les arbres, sur la piste, a quelques mètres de lui les décollages reprenaient.

Une fois en l'air, les patrouilles tournaient autour du terrain pour se rassembler. Il leur était difficile de se retrouver la nuit dans les nuages. Un plafond bas et continu s'étendait sur toute la région et se prolongeait jusqu'aux côtes de France. Des formations durent faire demi-tour après avoir largué leurs bombes en mer, d'autres qui avaient à grande peine réussi à atteindre la zone d'opérations, ne purent pas attaquer l'objectif. Seules, deux d'entre elles accomplirent leur mission.

Mais brusquement à partir de 9 heures, le temps se mit au beau et jusqu'au soir l'action se poursuivit favorablement. Pour être efficace, l'attaque des pièces lourdes exigeait l'emploi de bombes de mille livres. Jusqu'alors les Groupes ne s'en étaient jamais servis. Cette charge supplémentaire de cinq cent livres sous chaque plan changeait les conditions du décollage et le rendait plus difficile. Trois jours auparavant, le Capitaine de Montravel en avait fait l'essai avec des bombes inertes, de façon à donner aux pilotes les directives nécessaires. Toutes les précautions avaient été prises et par mesure de sécurité les ordres ne comprenaient pas de bombes de ce calibre pour les missions qui décollaient de nuit. Un seul accident, dont le pilote se tira miraculeusement, survint. Ce fut celui du Sergent Raoust qui, n'ayant pas pu prendre assez d'altitude pour éviter les arbres en bout de piste, s'écrasa dans un champ. Il n'y en eut pas d'autre pendant cette journée, pas plus qu'au cours de la journée suivante ou l'activité fut tout aussi intense que celle de la veille. Six batteries furent encore bombardées et onze reconnaissances armées furent effectuées autour de la tête de pont qui venait de s'établir.

S.H.A.A. ARCHIVES

Enfin à partir du 17 Août les missions, après des heures fiévreuses, reprirent leur cours normal. Elles obéissaient à trois idée maîtresses : empêcher les renforts d'arriver, assaillir les points de résistance, harceler l'ennemi en retraite. Sans discontinuer les formations s'employèrent à couper les routes et les voies ferrées entre Cuneo et Vintimille, Nice et Breil, Nice et Gênes, Briançon et Turin, Briançon et Grenoble etc., tandis qu'elles mitraillaient les convois et les trains. Une tentative de transport par mer justifia l'attaque du port de Villefranche . A l'ouest, des éléments ennemis arrivaient et il fallait les empêcher de traverser le Rhône. Là encore l'Escadre intervint.

Au cours de ces différentes missions une seule formation rencontra des avions ennemis. Elle accomplissait une reconnaissance armée entre Nice et Turin lorsqu'elle fut attaquée par trois Me 109 venant de l'Est. Les deux premiers dégagèrent aussitôt après dans le soleil et disparurent. Le troisième, suivi en rase-mottes par le Capitaine de L'Espinay, fut descendu en flammes. Cette nouvelle victoire que remportait le 2/5 fut malheureusement contrebalancée par la perte du Sergent Hallut qui accrocha un arbre en mitraillant deux camions et s'écrasa au sol. Trois jours après le G.C. 2/3 perdit à son tour le Lieutenant Ancelet dans un barrage de " flak " au sud d'Orange, puis le Sergent Baills.

A mesure que l'ennemi se repliait dans la vallée du Rhône, sa D.C.A. devenait de plus en plus redoutable. Tout d'abord dispersée dans toute la région, elle se concentrait avec l'avance alliée, le long du fleuve, dans les dernières poches de résistance qu'elle défendait âprement. C'est elle qui avait causé la mort du Lieutenant Ancelet, c'est encore elle qui, le 26 Août, provoqua la perte du Colonel de la Horie, du Lieutenant Soubeyrat, du Sous-Lieutenant Guillemard et faillit entraîner celle du Capitaine de Montravel.

Le Colonel de la Horie, de passage à Alto, avait manifesté le désir d'accomplir une mission de guerre sur P-47, avant de rentrer en Afrique du Nord. Le fait était assez fréquent. Des officiers étrangers à l'Escadre, avaient souvent volé avec les Groupes. Sur

S.H.A.A. ARCHIVES

sa demande, on lui avait réservé une place dans un dispositif du G.C.1/4 qui devait effectuer cet après-midi là une reconnaissance armée sans bombes dans la vallée du Rhône, avec comme points précis des poches de résistance de chaque coté du fleuve a hauteur d'Avignon et de Montélimar. Le Lieutenant Soubeyrat, qui achevait un stage au Groupe, prenait aussi part à cette mission. C'est au moment de la ressource, après le mitraillage, qu'il tomba en même temps que le Colonel de la Horie dans un barrage intense et les deux appareils s'écrasèrent en flammes, assez près l'un de l'autre, à quelques secondes d'intervalles.

Une demi-heure plus tard, dans la même région, une formation du G.C. 2/5 eut a son tour 4 avions touchés par la Flak. Le S/Lieutenant Guillemard sauta de l'appareil en flammes. Les autres pilotes, voyant le parachute s'ouvrir d'une façon normale, estimèrent qu'il devait être sauf. Mais on appris par la suite qu'il avait été tué par des soldats allemands avant d'atteindre le sol. Le Capitaine de l'Espinay dut larguer ses deux " belly-tanks" en feu, le Lieutenant de Montplanet rentra avec un appareil endommagé, quant au Capitaine de Montravel, il réussit de justesse à franchir les lignes et à se poser sur le terrain de Fréjus, qui venait d'être rendu disponible et constituait une garantie pour les pilotes en difficultés. Ils n'avaient plus à tenter de traverser la mer. Au moindre ennui ils savaient où atterrir.

Le 30 Août, le Capitaine Gouachon étaient aller chercher un jeune équipier qui se trouvait dans ce cas. Au retour, avant de mettre le cap sur la Corse, il longea la route côtière Vintimille – Allassio ou de nombreux véhicules circulaient. Bien qu'il ne fut pas en mission commandée, il ne put résister à la tentation de les mitrailler et il détruisit ainsi tout seul en s'amusant, trois camions et deux voitures légères.

Le séjour de l'Escadre sur le terrain d'Alto touchait à sa fin. Les plans du débarquement prévoyaient en effet son installation à Goufaron pour le jour J plus 15 ; mais les évènements avaient dépassé les prévisions et l'on parlait du terrain d'Istres

S.H.A.A. ARCHIVES

ou celui de Valence. Un départ s'imposait car les formations devaient à présent monter jusque dans la région de Lyon.

Elles continuaient malgré la " flak " à poursuivre l'ennemi en déroute, mitraillant ses convois, bombardant ses cantonnements et ses dépôts. Leur action constante, jointe à celle des chasseurs-bombardiers américains, portait un grand coup a son moral et désorganisait sa retraite, comme le prouve cette lettre d'un prisonnier de guerre, publiée en anglais dans un " Intelligence Summary " de l'époque :

" Chère Madame S…. Depuis le 21 Août nous n'avons cesse de galoper et nous venons d'arriver à Besançon, où nous travaillons au parc auto et essayons de mettre quelques véhicules en route. Jusqu'ici, Dieu merci, j'ai survécu. Tout était en jeu. A voir la scène le long de la route de repli, sur la rive droite du Rhône - sur la carte à gauche du fleuve – on ne pouvait pas s'empêcher de penser à ce passage de la bible où il est dit que le Seigneur les a tous punis, hommes, chevaux, chars et tout. Ils étaient là, à pieds, sur des bicyclettes volées, à cheval, sur des véhicules de modèles les plus invraisemblables. Quelle pagaïe !!! A cause des bombardiers nous ne pouvons marcher que la nuit. Le jour, nous nous terrions dans quelque trou, sous un arbre, hors de la route, les véhicules cachés et camouflés. De jour, nous ne pouvions pas couvrir plus de 25 à 40 kilomètres, mais de nuit, nous roulions dix heures. Devant nous il fallait dégager la route des terroristes, si bien qu'une fois il a fallu attendre deux jours avant de pouvoir continuer. Un jour nous avons essayé de démarrer à 19h et nous avons été soigneusement arrosés par des bombardiers en piqué. Notre véhicule a été touché deux fois. Dès que les avions arrivent, a quelque distance que ce soit, tout le monde lâche les véhicules et disparaît aussi loin que ces jambes le lui permettent. De longues files de véhicules brûlent lentement. Les chevaux tombent les uns sur les autres. Ils ne peuvent malheureusement se mettre à couvert et sont fauchés. Nous sommes comme des lapins pris en chasse et cela semble beaucoup amuser les américains, surtout que nous sommes sans défense. De gros convois ont été complè-

S.H.A.A. ARCHIVES

tement détruits. Les hommes continuent alors à pied. Chacun marche avec pour seul bagage un bâton et une musette à vivres. La route est jonchée d'équipements, d'armes etc ....

Nous aussi nous avons tout jeté : meubles, manteaux ; chaussures, sous-vêtements etc, ainsi que tous les dossiers. Nous n'avons conservé que trois machines à écrire ; pas une feuille de papier, pas un seul formulaire. Il a fallu laisser aussi plusieurs véhicules. Jusqu'ici nous n'avons eu que deux tués et deux manquants. Maintenant nous ne sommes qu'à deux cents kilomètres de l'Allemagne, mais c'est une région bourrée de terroristes et les bombardiers sont toujours là. Espérons que nous pourrons passer..."

Des points de résistance subsistaient encore sur la côte. Devant Marseille et Toulon, qui venaient d'être pris, des détachements allemands occupaient les batteries de l'île de Ratonneau et de St-Mandrier et interdisaient l'accès des ports. L'Escadre les attaqua jusqu'à leur rédition. Par ailleurs elle opérait toujours en Italie du Nord. Elle participa avec trente sept appareils au bombardement massif d'Allessandria et jusqu'au moment du départ, elle poursuivit son action contre les voies de communications.

Ces dernières missions coûtèrent plusieurs pilotes au G.C. 1/4 . Ce fut tout d'abord le Sergent Vincent que l'on avait cru mort et qui parvint avec l'aide de paysans italiens à franchir la frontière et à passer en France libérée. Puis le Lieutenant Racon et le Sergent Alain descendus en même temps par la Flak dans la région de Piacenza. Le wing-tank gauche de l'appareil du Lieutenant Racon explosa et l'avion prit feu du milieu du fuselage à la queue. Le pilote cabra son avion et largua l'habitacle, mais il se mis en vrille avant de pouvoir sauter et s'écrasa au sol. Le Sergent Alain eut son moteur touché par les mêmes positions de Flak. Il cabra l'appareil, le retourna et sauta. Le parachute s'ouvrit peu avant l'arrivée au sol.

Au G.C. 2/5, le Lieutenant Cruchant, un des plus anciens pilotes du Groupe et des plus estimés, trouva accidentellement la mort en

S.H.A.A. ARCHIVES

vol d'entraînement. Il percuta verticalement la mer au large de Bastia après avoir tenu un moment sur le dos.

Enfin, le 5 Septembre, alors qu'il se trouvait dans la vallée du Pô, le Capitaine Minot du G.C. 1/4 eut son avion très gravement endommagé par la Flak. Au retour son moteur s'arrêta brusquement au dessus des montagnes. Le Capitaine largua l'habitacle et il allait se lancer en parachute lorsqu'à cinq mille pieds le moteur repartit, mais sans pouvoir donner plus de 25 à l'admission. Le pilote traversa quand mêmes les lignes et une demi-heure plus tard, il atteignit le terrain de Rosignano ou il put se poser.

Le lendemain de cet incident, l'Escadre quitta Alto. L'ordre que l'on attendait arriva brusquement. Mais au lieu de Gonfaron, d'Istres ou de Valence, c'était le terrain d'Ambérieu qu'il fixait.

II

L'échelon volant n'eut que le temps de se préparer. Prévenus le 5 Septembre en fin de matinée, il fallait partir le 6 à la première heure. On n'avait devant soi qu'un après-midi pour démonter les panneaux de l'"Ops", emballer les cartes et les documents, détruire ceux dont on ne voulait pas se charger et rouler les lignes téléphoniques. Il comprenait tous les pilotes, quelques mécaniciens et le personnel indispensable aux Opérations, celui qui attendait la dernière mission sur ce terrain et devait s'occuper de la première sur l'autre. Le reste de l'Escadre, avec le matériel lourd, était divisé en deux échelons, dont l'un s'était déjà embarqué à Calvi.

Neufs Dakotas assurèrent le transport. Ils se posèrent à Alto à 7 heures, mais, par malchance, la météo ce matin là n'était pas

S.H.A.A. ARCHIVES

favorable. De gros orages s'étaient succédés pendant toute la nuit et l'on dut attendre, en se demandant si l'on partirait ou si l'on ne partirait pas. Enfin le décollage des avions de transport, qui pouvaient plus facilement passer, fut décidé, les P-47 ne devant les suivre que si une éclaircie le permettait. Un plafond bas, avec des grains fréquents, s'étendait des côtes de Corse aux côtes de France et sur toute une partie de la vallée du Rhône, sii bien que le Capitaine de Monravel, qui pilotait le B-25 de l'Escadre, dans lequel avait pris place presque tout le personnel de l'"Ops", fut contraint de tourner dans la "crasse" pendant trois quart d'heure et demander des relèvements à plusieurs reprises.

Malgré cela, le déplacement s'effectua sans ennuis et à midi, les premiers avions partis se posèrent sur le terrain d'Ambérieu où l'échelon précurseur, commandé par le Capitaine Guillou, était arrivé la veille au soir. Les cantonnements étaient déjà prévus. On réservait au 2/5 les baraquements de l'ancienne école de pilotage, le 2/3 et le 1/4 devaient occuper deux villages voisins, tandis que l'Escadre s 'installait à Ambérieu même. On abandonnait définitivement les tentes sous lesquelles ont avait vécu, au bord de l'Alto, pendant les mois d'été. L'"Ops" lui même recevait une maison de cinq pièces en bordure du terrain.

Pour l'instant tout le monde se tenait encore dans le bâtiment principal de l'usine, qui avait été sauvé par un F.F.I. après le départ des Allemands, au moment où il allait sauter comme les autres. Sept tonnes de dynamite subsistaient encore lorsqu'on l'occupa. Très vaste, avec un grand hangar central, il abrita par la suite les services techniques des Groupes.

Vers le milieu de l'après-midi les P-47 arrivèrent à leur tour par vague de douze. Certains avaient atterri à Istres et à Salon et ne rejoignirent que le lendemain. Une partie de la population s'étaient rassemblée sur le terrain avec des rubans et des cocardes tricolores pour accueillir "l'aviation d'Afrique". Le commandant se posa le premier avec sa formation, puis les autres formations suivirent et un à un les P-47 vinrent se ranger dans les alvéoles qu'ils allaient occuper pendant quatre mois.

S.H.A.A. ARCHIVES

Les Opérations ne reprirent pas de suite. Le Commandement américain dont l'Escadre relevait encore directement, lui avait accordé trois jours de battement pour lui permettre de s'installer et de regrouper ses forces. Elle avait abandonné la 87th Fighter Wing et passait sous les ordres du XIIth TAC et du 64th Fighter Wing. Sur le terrain, à côté d'elle, se trouvait le 324th Fighter Group, qui ne tarda pas à faire mouvement sur Dôle lorsque l'avance des troupes le lui permit.

Le travail qu'on lui demandait demeurait le même, mais la zone d'action avait changé. Ce n'était plus la côte italienne, la plaine du Pô, le midi de la France, mais la région de Belfort, les Vosges, l'Alsace, la Forêt Noire et les bourses d'évasion que l'on distribuaient aux pilotes contenaient à présent de l'argent allemand. Sur les murs de l'"Ops" il y avait d'autres cartes avec une "Flak" nouvelle. Elle faisait songer à celle que l'on avait rencontrée dans la vallée du Rhône : aussi dense, aussi groupée. Elle fut coûteuse.

En cinq jours l'Escadre perdit cinq pilotes. Tout d'abord le Lieutenant de Vaisseau Grainic, qui posa son avion en flammes après le mitraillage de péniches sur le Rhin. L'appareil glissa sur le sol, se retourna et prit entièrement feu. Personne ne vit sortir le pilote, si bien qu'on le considéra comme mort, jusqu'au jour, ou après une étonnante aventure, il revint par la Suisse. Ce furent par la suite le Sergent-chef Lorenzini, le Sergent-chef Poidevin, qui rentra lui aussi par la Suisse, le Sergent-chef Lebrun. Ce dernier, en sortant d'un barrage, avait fait demi-tour sans prévenir par radio et il était parvenu à regagner le terrain d'Ambérieu, qu'il survola en venant du Sud-Ouest. Il se trouvait à cinq mille pieds d'altitude lorsque le moteur s'arrêta soudain. Alors, il sauta en parachute, mais le parachute ne s'ouvrit pas. On constata par la suite que la poignée n'avait pas été tirée. L'appareil privé de son pilote tomba dans les bois où il explosa.

Mais c'est le 12 Septembre que l'Escadre devait subir la plus dure épreuve en perdant son Commandant. La veille, à l'occasion de l'anniversaire de la mort de Guynemer, le Général Barcus était ve-

S.H.A.A. ARCHIVES

nu remettre l'"Air Medal" à des pilotes du 2/5 qui s'étaient particulièrement distingués. Le Commandant de Rivals Mazere, le Capitaine de Montravel, le Capitaine Gouachon furent décorés, ainsi que le Lieutenant Cruchant représenté par le Capitaine de l'Espinay. Le Commandant Arnaud commanda la prise d'Armes. Il paraissait devant ces Hommes pour la dernière fois.

Il dirigeait in dispositif du G.C. 2/3 dans le secteur Belfort-Mulhouse lorsque l'accident survint. Quelques instants plus tôt, sa radio ne fonctionnant plus, il avait laissé le commandement au Capitaine Menu. A 15h30, il déclencha avec sa patrouille une attaque sur un train en stationnement. En redressant après la passe de mitraillage, il fut pris par un feu intense et précis de D.C.A. de tous calibres. Son équipier aperçut des flammes qui prenait naissance sous le fuselage et s'étendaient rapidement jusqu'à la queue. Il le prévint par radio, mais ne put obtenir de réponse. Le Commandant fit un virage à gauche afin d'échapper à la Flak. Il demeura quand même sous son feu malgré cette manœuvre. Il se trouvait à une cinquantaine de mètres du sol. Son équipier lui conseilla alors de prendre de l'altitude et de sauter en parachute. Mais à ce moment l'appareil déclencha à gauche et percuta.

Avec le Commandant Arnaud disparaissait un Chef. L'Escadre se trouvait brusquement privé de celui qui l'avait créé pied à pied, avec tant de persévérance et d'autorité. Il laissait derrière lui le souvenir d'un grand visage. Mais rien ne saurait mieux traduire les sentiments qu'il éveillait que cette lettre, adressée quelques jours plus tard par le Général Darcy au Commandant Legris de la Salle, qui assura l'intérim jusqu'à la prise de commandement du Commandant Rivals Mazères :

" Cher Legris. Les renseignements qui m'ont été communiqués par le Capitaine Cannell au sujet de l'accident du Commandant Arnaud m'ont troublé au plus haut point. Les détails étaient assez vagues lorsque je quittais la Corse, mais hélas le tableau qu'on m'avait présenté était peu encourageant. J'espère contre tout espoir que nos renseignements sont erronés, mais je crains que nous

S.H.A.A. ARCHIVES

ne devions nous attendre au pire. J'apprécierai fort tout supplément d'information qu'il vous sera possible de me faire parvenir.

J'avais l'intention d'écrire à Arnaud au sujet des Opérations de la 4ème Escadre en Corse. Je pense que c'est vers vous que je dois me tourner aujourd'hui pour adresser mon message.

Les magnifiques réalisations de l'Escadre sont parmi celles dont l'Armée de l'Air peut être légitimement fière. Dès l'instant ou le groupe 2/5 rejoignit le 57th Fighter Group et lui fut rattaché ce fut l'évidence même que nous possédions les éléments d'une unité combattante de premier ordre. Les difficultés nombreuses rencontrées par l'Escadre à cette époque en matière de ravitaillment, de placements et autres problèmes, furent abordées avec cet enthousiasme qui seul pouvait aboutir au succès final. Les difficultés dues à la différence de langage, que nous estimions au début susceptibles de limiter notre efficience, furent surmontées avec une aisance surprenante.

L'Escadre entra en Opérations avec une étonnante rapidité et à partir de ce moment, ses résultats ont été une source de commentaires admiratifs de la part de notre Commandement.

En tout ceci je ne donnerai assez de prix à la brillante direction du Commandant Arnaud. Nous sommes dûment conscients de la splendide contribution offerte par vous même, par le Colonel Girardot, par le Général Bouscat et son Etat-Major, et par les Officiers et les hommes de l'Escadre. Mais au dessus de tout cela, il y avait la main du guide, il y avait la combativité personnelle et la compétence intelligence du Commandant Arnaud.

Au nom de l'Etat-Major du 87th Fighter Wing, je désire étendre à chaque Officier, Sous-officier et homme de troupe de la 4ème Escadre l'expression de notre cordiale estime pour un travail bien fait. Je garderai toujours le sentiment que ce fut un honneur et un privilège pour moi d'avoir eu sous mon commandement une unité aussi magnifique. Maintenant que vous êtes sur la route qui conduit à Berlin, nos meilleurs vœux sont avec vous pour la poursuite de vos succès. Puisse la somme déjà formidable de missions portées à votre actif continuer de croître.

S.H.A.A. ARCHIVES

Sincèrement.

Thomas C. Darcy
Général de Brigade U.S.A.

La mort du Commandant Arnaud entraînera des changements. Le Commandant de Rivals Mazères, désigné pour lui succéder, laissa le G.C.2/5 au Capitaine de Montravel, tandis que le Commandant Barbier, nommé comandant en second, était remplacé par le Capitaine Menu au G.C.2/3. Toutes ces mutations ne prirent effet qu'un mois plus tard. Entre temps, ce fut le Commandant Legris de la Salle qui prit la tête de l'Escadre.

La saison des brouillards et des pluies, si fréquents dans cette région commençait et l'on entrait avec elle dans une période calme. Quinze jours durant, du 16 Septembre au 2 Octobre les Groupes ne voleront pas. Après chaque journée de pluie il fallait au moins quatre journées de soleil pour dessécher la piste et les orages se succédaient. On ne pouvait plus décoller que sans charge, sur une bande de secours. Pendant un certain temps il fut question d'aller relever le 324th Fighter Group à Dôle, et les cantonnements étaient déjà prévus. Mais les pluies empêchèrent d'achever le nouveau terrain que l'on destinait à cette unité et celle ci ne put céder la place.

En désespoir de cause on adopta enfin une autre solution, qui si elle permit de reprendre les vols, souleva toutefois de graves difficultés. Tout en demeurant à Ambérieu, les Groupes devaient faire partir leurs avions du terrain de Bron. Tout le jour, les pilotes parcouraient en voiture les cinquante kilomètres qui séparent les deux terrains. Ils s'en allaient une heure et demie avant chaque décollage et revenait sitôt la mission accomplie. Ce qui constituait pour eux une fatigue supplémentaire. Les premiers quittaient le cantonnement à cinq heures du matin et par les jours de mauvais temps il leur fallait souvent attendre sous une tente inconfortable. Finalement, ne pouvant malgré tout songer à loger

S.H.A.A. ARCHIVES

tout le monde à Lyon, on réquisitionna quelques chambres, où couchaient à tour de rôle les patrouilles qui décollaient à l'aube.

Mais c'était surtout dans la transmission des ordres que résidait le plus ennuyeux problème. Pour téléphoner d'Ambérieu à Bron ou avaient lieu les "briefings"il fallait passer par un système compliqué de centraux et les communications, trop souvent défectueuses, ne s'obtenaient qu'à grand peine, alors que les Opérations exigeaient une liaison rapide et constante entre l'"Ops" de l'Escadre et celui de Bron ou des officiers avaient été détachés.

Les ordres généraux du 64th Fighter Wing parvenaient à l'Escadre tard dans la nuit. Il s'agissait alors pour le troisième bureau de les exploiter, de répartir les différentes missions entre les Groupes, suivant leurs disponibilités ; pour le deuxième bureau de réunir les documents et les renseignements. L'Aspirant de service chargé de tout transmettre et de prévoir en même temps les moyens de transport, dormait peu. On préparait de nuit toutes les missions et les premiers pilotes qui partaient pour Lyon, emportaient avec eux les éléments nécessaires. Mais qu'un changement survint au cours de la journée, et des complications, parfois insurmontables, surgissaient. Au retour, dès la formation posée, c'était à Bron que l'on interrogeait les pilotes. Le compte rendu devait obligatoirement passer par le deuxième bureau de l'Escadre avant d'être retransmis en anglais à l'Etat-Major supérieur, qui le réclamait dans les plus courts délais. De leur coté, les services techniques se heurtaient à des difficultés sans nombre.

Néanmoins, durant cette période, qui se prolongea pendant tout le mois d'Octobre jusqu'au jour où les grilles posées par le Génie Américain rendirent le terrain de nouveau disponible, l'Escadre effectua, en dépit du mauvais temps, soixante quinze missions et obtint des résultats importants, qui lui valurent parfois les félicitations de l'Armée de Terre. C'est ainsi que le 22 Octobre, une formation du G.C.2/3 et une formation du G.C.2/5, commandées respectivement par le Capitaine Fabre et par le Lieutenant Delachenal, bombardèrent au profit de la Ière Armée des concentrations de troupes près du lac des Corbeaux. L'objectif fut

S.H.A.A. ARCHIVES

atteint par de nombreux coups directs qui provoquèrent une forte explosion. Le 29 Octobre, dans la même région, quatre avions du G.C.2/5, dirigés par le Capitaine de L'Espinay et quatre avions du G.C.1/4, dirigés par le Lieutenant Linteau, accomplirent deux missions d'appui direct et leur intervention dans ce secteur, selon les renseignements reçus, " contribua pour une part très appréciable à stopper définitivement l'action de l ennemi ". Le Général commandant le Ier Corps Aérien Français fit, après ces deux missions, parvenir au Commandement de l'Escadre le message suivant : " Général Commandant troisième D.I.A. vous adresse message dont suit citation : Tous mes compliments pour action précise et efficace effectuée le 29 Octobre sur le front des régiments d'infanterie de la division. Cette mission a été très appréciée par les éléments de première ligne. Fin de citation. Le Général Commandant le Ier C.A.F. est très heureux du résultat obtenu et félicite plus particulièrement les chefs de patrouille et les pilotes ".

Entre temps, l'Escadre reçut les félicitations du Commandement Américain pour le bombardement de la gare de Champagney par une formation du G.C.2/5 placée sous la conduite du Capitaine Gouachon.

Ces opérations dans des régions particulièrement bien défendues entraînèrent fatalement des pertes. Du 1er au 31 Octobre huit pilotes furent portés disparus, dont trois en combat aérien. Le premier fut le Lieutenant Receveau, qui fit un atterrissage forcé aux environs de Gundlingen, après avoir été touché par la Flak. Il put sortir de son appareil et s'échapper en courant, mais il fut fait prisonnier et demeura en captivité jusqu'à la fin des hostilités.

Le 8 Octobre, tandis qu'il mitraillait un train à proximité de Colmar, le Lieutenant Bernard s'écrasa au sol au moment de la ressource et son avion explosa. Le même jour, au cours d'une re-

S.H.A.A. ARCHIVES

connaissance armée sur la plaine d'Alsace et sur la Forêt Noire, dix P47 du G.C.2/3 rencontrèrent douze Me 109, volant à une altitude bien supérieure. Pendant un quart d'heure la formation fut attaquée sans interruption par échelon de quatre, chaque échelon n'attaquant à son tour qu'après regroupement du précédent. Etant donné les circonstances : infériorité numérique, infériorité d'altitude, manque d'essence en fin de mission, le combat prit une forme purement défensive. L'avion du S/Lieutenant D'Aulan eut le plan droit brisé par le tir d'un Messerchmitt. Il piqua vers le sol et s'écrasa sans que le pilote ait eu le temps de sauter en parachute.

Le 13 Octobre, le Sergent chef Joubart du G.C.1/4 disparut tandis que le dispositif traversait des nuages dans la région du Tillot. Il percuta une colline et sa tombe ne fut retrouvée dans un village que quelques mois plus tard.

Le 15 Octobre le Sergent Collin fut abattu par la Flak. Il sauta en parachute et tomba près de la frontière Suisse à l'Est de Bâle ou il fait fut prisonnier. Le Sergent chef Casabonne quitta sa formation par suite d'ennuis de moteur, ayant déclaré à la radio qu'il ne pouvait plus suivre. Il sauta peu après et parvint dans les lignes amies. Recueilli par les troupes, il rejoignit le lendemain son Groupe.

Le 20 Octobre, en bombardant un pont flottant sur le Rhin, neuf appareils du G.C.2/3 furent attaqués par une vingtaine de Me 109 au moment où ils se rassemblaient. Un Messerchmitt fut pris en chasse par deux P47, suivis eux mêmes par deux Messerschmitts. Attaquée elle aussi, la patrouille haute tenta de les dégager en piquant. Mais avant toute intervention possible un Me 109 partit en vrille ainsi que deux P47. A la fin de l'engagement trois avions manquaient : celui du Capitaine Dugit-Gros, qui sauta en parachute et fut fait prisonnier, du Sergent chef Mercadier qui s'écrasa au sol et du Sergent Cherrier, qui put se poser sur le ventre à Génevrières et rentra sain et sauf.

Enfin, le 29 Octobre, pendant l'attaque d'un dépôt d'essence, près de Cernay, l'Aspirant Decagny piqua sur l'objectif derrière

S.H.A.A. ARCHIVES

les trois premiers pilotes de la formation, mais touché par la Flak, son avion continua jusqu'au sol où il prit immédiatement feu.

A la fin du mois d'Octobre, avec l'arrivée du G.C.3/3, l'Escadre fut portée à quatre Groupes. Le G.C.3/3, commandé par le Capitaine Vincotte, avait été formé en Syrie et portait avec le sanglier des Ardennes l'emblème de la Croix de Lorraine. Il venait lui aussi d'Afrique du Nord, ou pendant cinq mois il avait remplacé le G.C.2/5 et le G.C.2/3 à Bône, avant d'être engagé. Le 31 Octobre il effectua avec le G.C.2/5 sa première mission - une attaque de la voie ferrée entre Colmar et Sélestat – et il continua à voler avec les autres Groupes jusqu'au 3 Novembre, date à laquelle il put opérer seul. Ses résultats furent dès les premiers jours des plus satisfaisants.

Ce fut aussi à cette époque que l'Escadre passa effectivement sous le Commandement du Ier Corps Aérien Français, avec comme Etat-Major intermédiaire, au point de vue purement tactique, le G.C.D. 550 qui lui transmettait les ordres.
Le 4 Novembre, elle reçut le Général de Gaulle, qui vint épingler lui même la Croix de Guerre au drapeau que conservait le G.C.2/5 depuis la dissolution de l'ancienne 5ème Escadre et décorer de la Croix de la Légion d'Honneur le Capitaine Morin Commandant du G.C.1/4.

En même temps, l'Appui Aérien s'organisait et l'Escadre s'y consacrait de plus en plus. Chaque jour, dans les ordres, une partie des missions ne comportait pas d'objectifs fixes à priori et était réservée au poste d'Appui rapproché " Koscher" qui, suivant les besoins immédiats de l'Armée de l'Air, dirigeait par radio les formations sur les objectifs d'opportunité. Parfois même il les détournait de leur objectif initial vers un autre objectif, ou pour leur demander d'accomplir une reconnaissance armée sur un itinéraire donné. Les points étaient indiqués en l'air par des coordonnées que le " leader " retrouvait sur ces cartes. Ce genre

S.H.A.A. ARCHIVES

de travail exigeait de lui une connaissance parfaite de la région de la position des troupes et de la " bomb line ". Les Groupes furent très fréquemment conduits à opérer à proximité du front et leur intervention dans la bataille au sol se révéla à maintes reprises particulièrement efficace. Ils mitraillaient les concentrations de troupes détruisaient les dépôts, attaquaient les batteries et les convois.

C'est ainsi que le 17 Novembre quatre P47 du G.C.2/5, dirigés par le Sous-Lieutenant Honorat, reçurent en cours de mission l'ordre de bombarder un fort. Le "leader", constatant que ce fort était déjà détruit et brûle en deux endroits annonça à "Koscher" qu'il allait attaquer un blockhaus défendu par des batteries de 40m/m. Le bombardement eut lieu avec l'assentiment de "Koscher" et quatre batteries furent détruites. Durant la mission précédente, le Sergent Monthus, dont la tombe fut retrouvée par la suite, avait été perdu de vue au retour, dans la région de Mulhouse. Le lendemain une autre formation du G.C.2/5 attaqua à son tour une station de radar qui fut laissée hors d'état de fonctionner.

Tous les jours, les Groupes détruisaient sur les routes et sur les voies ferrées des véhicules et des trains. Pour ne citer à titre d'exemple que la journée du 20 Novembre, sur sept missions accomplies, quatre furent particulièrement fructueuses. La première comprenait douze appareils du G.C.3/3 et consistait en une reconnaissance armée sur la plaine d'Alsace – de Mulhouse à StrasbourG – et sur la Forêt Noire. Quinze véhicules furent détruits et cinq endommagés. Les pilotes mitraillèrent en outre un train chargé de camions, de chars et de caisses et firent exploser la locomotive. Au cours de la seconde mission, une formation du G.C.2/5 détruisit entre Cernay et Sélestat un char moyen, dix camions automobiles, cinq voitures légères et cinq voitures hippomobiles qui se dirigeaient vers le Sud. Deux trains composés chacun de dix wagons furent endommagés par deux passe de huit avions. Deux autres trains comprenant une vingtaine de wagons à plate-forme chargés de voitures légères et de camions furent également attaqués et tous les véhicules qu'ils transportaient furent détruits. Pendant ce

S.H.A.A.

mitraillage le Sous-Lieutenant Guillaume fut touché par une batterie de D.C.A. légère. Il signala par radio que son moteur s'arrêtait et qu'il devait se poser sur le ventre. L'avion fumait et sa partie inférieure commençait à brûler. Tout au long de l'atterrissage, les mitrailleuses allemandes continuèrent à tirer sur l'appareil, jusqu'à ce qu'il eut atteint le sol. Fait immédiatement prisonnier, le pilote fut dirigé sur un "Oflag", ou il demeura jusqu'à l'arrivée des troupes américaines.

Ce jour là douze P47 du G.C.2/3 travaillaient aussi dans le même secteur. Le contrôleur de Box-Car, leur avait donné l'ordre de rechercher un train qui se déplaçait entre Sélestat et Strasbourg. Ce train n'ayant pas été trouvé, le Capitaine Faure-Dere qui guidait la formation en aperçut un autre chargé de matériel de guerre et l'attaqua. La locomotive explosa et huit wagons furent mis en flammes. Une heure après, une formation du G.C.3/3 endommagea gravement deux trains de quarante wagons chacun, qui transportaient eux aussi vers la zone de combat des camions et des chars. La veille, le G.C. 3/3 avait sur l'ordre de Koscher" attaqué un train avec le même succés - détruisant les wagons de queue par deux coups directs – et mitraille vingt cinq automitrailleuses, tandis qu'une formation composée de quatre avions de chaque Groupe bombarda des troupes ennemies dans un bois au Nord-Est de Bourgogne et détruisit dix véhicules dans une concentration d'une trentaine. Les mêmes résultats continuèrent à être obtenus presque quotidiennement. Le 22 Novembre, le G.C.1/4 détruisit en une seule mission vingt sept véhicules, une automitrailleuse, une locomotive et un bâtiment, puis treize véhicules et une vedette sur le Rhin le 25 Novembre. Le 26 Novembre le G.C 2/5 porta dix huit coups directs sur la gare de Neuenburg où se trouvaient cinquante wagons, ce qui provoqua de violentes explosions et un incendie. Par ailleurs six bombes tombèrent sur un dépôt de caisses à cinq cent mètres environ de la gare. A la fin de son piqué, le Capitaine Gouachon déclara qu'il avait été touché par la Flak. Il se trouvait alors à mille pieds. Prenant de l'altitude, il réussit à traverser le Rhin, et à poser son appareil sur le ventre près de la Forêt de

S.H.A.A. ARCHIVES

la Hart. Les pilotes le virent sortir de l'avion et disparaître dans un bois voisin ou il se cacha pendant quelques heures. Il fut malheureusement fait prisonnier et ne revint au G.C.2/5 qu'après la cessation des hostilités. Neuf jours plus tard, le Capitaine Maurin se trouva à son tour dans la même situation. Atteint par la Flak de Neuf-Brisach, il se posa devant Mulhouse dans les lignes allemandes, à trois cent mètres des Français.

Le 2 Décembre le G.C.3/3 perdit deux pilotes dans la même mission. Le Sous-Lieutenant Romby, dont l'avion avait pris feu disparut à l'Ouest d'Ensichen, tandis que le Sergent chef Hanz touché par la Flak, percuta avec une bombe dans la Forêt de la Hart. Le 8 Décembre, le Sergent Connord perdit en piquant sur l'objectif le contrôle de son appareil et percuta près d'Endingen, il n'y eut pas d'autres accidents dans les Groupes et les missions effectuées furent aussi payantes que celle du mois précédent.

Le Lieutenant Gauthier, à la tête d'un dispositif de huit avions bombarda avec succès un dépôt à Cernay. Toutes les bombes tombèrent sur l'objectif et provoquèrent de multiples explosions. La seconde patrouille de quatre, sous la conduite du Sous-Lieutenant Honorat, mitrailla ensuite la lisière d'un bois au Nord-Est de la ville et provoqua de nouveau une très violente explosion. Le Lieutenant Aubert, avec dix appareils du G.C.2/3, obtint à son tour les mêmes résultats sur un important dépôt de munitions à Terringen. Quatorze bombes furent mises au but et les troupes au sol aperçurent deux grosses explosions. Deux jours après, le Capitaine Tremolet, qui commandait un dispositif comprenant huit avions du G.C.3/3 et quatre avions du G.C.2/3, incendia un dépôt de carburant à Gottenheim. Huit coups directs soulevèrent de grosses fumées noires et le dépôt fut entièrement brûlé. Au cours d'une autre mission, il mitrailla à priori au profit de l'Armée de Terre le village de Ingersheim. Il fut impossible aux pilotes d'apprécier sur le moment les résultats obtenus. Mais le lendemain la Ière armée signalait : " Strafing excellent ayant facilité aux blindés Américains les Opérations dans la région. "

S.H.A.A. ARCHIVES

Ce fut approximativement à cette époque qu'un nouveau produit incendiaire : le Napalm, déjà expérimenté par l'aviation américaine fut mis à la disposition de l'Escadre. Il se présentait sous la forme d'un liquide visqueux que l'on plaçait dans les "Belly Tanks".Le première mission prit un caractère important. Tout un groupe de villages avait été choisi comme Objectif par le Haut Commandement. La formation, qui devait attaquer, se composait de vingt sept avions appartenant aux trois Groupes et était dirigée par le Comandant Vinçotte. Elle largua trente "Belly Tanks" de cent dix gallons, pleins de Napalm, sur les villages de Kieschlinbergen, Achkarren, Oberbergen, Bischoffingen, Biekensohl qu'elle laissa en flammes. Ce produit fut employé encore plusieurs fois jusqu'au moment où on l'abandonna.

Dans le courant du mois de Décembre, la 3ème Escadre, commandée par le Commandant de la Martinière, vint s'installer provisoirement sur le terrain d'Ambérieu, qu'elle abandonna bientôt pour celui de Dôle. Le G.C.1/4 passa presque aussitôt sous son Commandement. De ce fait la 4ème Escadre se trouvait réduite à trois Groupes.

III

De nouveau, l'Escadre devait faire mouvement. Le 2 Janvier, elle quitta Ambérieu pour s'établir à Luxeuil. L'ordre de départ avait été reçu une semaine plus tôt, mais des difficultés de cantonnements avaient retardé le déplacement jusqu'à cette date. D'importants contingents de l'Armée de Terre stationnaient à Luxeuil et leur présence ne laissait plus assez de place pour loger le millier d'Officiers, Sous-Officiers et hommes de troupe que représentait le personnel de l'Escadre. Le Capitaine Aube et le Capitaine Guillou, qui s'efforçaient de résoudre le problème se heurtaient à des obstacles sans nombre. Au début, il fallut se serrer, puis avec les départs successifs des Unités de l'Armée de Terre, l'installation s'améliora. L'Etat-Major de l'Escadre, le G.C.2/5 et le G.C.2/3 occupèrent des villas et des hôtels autour de l'établissement thermal, tandis que le G.C.3/3 se logea à l'entrée de la ville, dans l'hôtel de la Pomme d'Or.

Le déplacement devait avoir lieu sans que les Opérations eussent à en souffrir. Il avait été décidé que les formations décolleraient normalement d'Ambérieu et se poseraient à Luxeuil une fois la mission accomplie. Prévu pour le 29 Décembre, puis pour le 1er Janvier, il fut reporté au 2 Janvier. Ce fut le Commandant qui se posa le premier avec son dispositif et jugeant l'installation possible, il ordonna par radio aux autres formations d'atterrir à Luxeuil et à l'Escadre de faire immédiatement mouvement. A l'exception de quelques éléments de l'Ops, qui prirent le B25, en emportant le matériel le plus urgent, tout le personnel du premier échelon se déplaça par route, tandis que l'échelon lourd partit quelques jours après par le train.

Le voyage ne fut pas sans ennuis. Avec l'hiver les routes étaient encombrées de neige et les véhicules, munis de chaînes, s'aventurèrent sur des routes glissantes. Certains ne parvinrent à Luxeuil que le lendemain.

Les missions se poursuivirent sans une journée de perte. En attendant de pouvoir occuper un long tonneau de tôle, le seul lo-

S.H.A.A. ARCHIVES

cal utilisable sur un terrain entièrement ravagé par les bombes, les Opérations eurent recours à la salle du G.C.2/7.

Aménagé deux jours après ; l'Ops de l'Escadre ne présentait qu'un confort relatif. Il se composait de deux grandes salles aux parois métalliques. Dans la première s'entassaient sans aucune séparation le mobilier, les tableaux et les cartes du 2e et 3e Bureau, de l'officier de Liaison et des Statistiques. La seconde était réservée aux secrétaires qui ne purent pas l'occuper longtemps, car il y faisait encore plus froid que dans la précédente. La température variait entre 15° le matin et moins 1° ou moins 2° l'après midi et les moyens de chauffage dont on disposait ne permettaient pas d'y remédier. Les pilotes attendaient là l'heure du décollage. Les premiers arrivaient au petit jour et très souvent, après avoir espéré longtemps une éclaircie, ils repartaient sans avoir accompli de mission. " Fini pour aujourd'hui " disait l'Officier d'Opérations et ils s'en allaient déçus.

Le temps à vrai dire n'était pas très souvent favorable et leur activité se réduisait à u, "Stand-by" exaspérant. Durant le mois de Janvier onze ne furent pas volables, les autres ne le furent qu'à demi. On profitait du moindre espoir de franchir les Vosges et parfois lorsque la mission l'exigeait, on décollait avec une visibilité médiocre. C'est ainsi que le Sergent Michaud du G.C.2/5 accrocha des arbres en bout de piste et que son avion explosa. Parfois au retour les patrouilles trouvaient le terrain entièrement bouché et devaient en rechercher un autre où elles arrivaient presque à bout d'essence, parfois c'était l'objectif lui même qui était bouché. "Koscher" les guidait alors sur une ville allemande et à un signal radio elles larguaient les bombes au dessus des nuages.

Néanmoins pendant cette période l'Escadre effectua trente huit missions soit un total de 287 sorties dont les résultats furent assez appréciables.

Le 4 Janvier, une formation comprenant huit appareils du G.C.3/3, trois du G.C.2/5, trois du G.C. 2/3, dirigés par le Comandant Vinçotte, bombarda la gare de Rottweil et mitrailla celles

S.H.A.A. ARCHIVES

de Morbach, de Donaueshingen, de Geisingen, de Möhringen et de Waldshut, où elle fit exploser deux locomotives et endommagea plus de quatre vingt dix wagons. Au cours de la mission précédente, le G.C.2/5 avait coupé en trois points différents la voie ferrée Riegel-Müllheim et bombarde le village de Wyhl. Les Groupes ne firent ce jour là que deux missions et ne revolèrent plus avant le 7 Janvier, où une formation tenta, malgré le mauvais temps de bombarder un pont de bateau sur le Rhin, mais dut faire demi tour et larguer ses bombes inertes. Le 9 Janvier, le G.C.2/5 détruisit un pont routier près de la Forêt de la Hart.

Le Sergent Bassompierre du G.C.2/3, atteint par un obus de 88 s'écrasa en Alsace dans les lignes ennemies et l'avion prit immédiatement feu.

Le froid rendait le travail des mécaniciens de plus en plus difficile. Ils devaient s'y prendre tôt le matin pour mettre les moteurs en marche. Malgré leurs efforts, la plupart refusaient de partir et le manque de moyen de réchauffement réduisait les disponibilités. Un jour entre autre cinq avions purent être mis en marche pour toute l'Escadre et l'un deux ne parvint pas à décoller. La veille il n'y avait eu que treize disponibles. Pourtant les mécaniciens ne ménageaient pas leur peine. Sans cesse sur le terrain, par n'importe quel temps, ils s'ingéniaient à pallier aux méfaits du climat, aux lenteurs du ravitaillement technique, qui rendaient parfois une partie des avions inutilisables. C'est ainsi qu'à une certaine époque le G.C.3/3, par suite du manque de liquide hydraulique, ne put disposer d'aucun avion.

Ce fut pour eux une dure période.

ooo

Le 19 Janvier au soir le Commandant de Rivals Mazères revint du Ier Corps Aérien avec une nouvelle importante. L'offensive finale de la Première Armée, en vue de résorber la poche de Colmar, allait être déclenchée le lendemain matin. L'Escadre devait assurer huit missions d'Appui Rapproché espacées d'une heure chacune. Les vingt neuf avions disponibles furent partagés en quatre grou-

S.H.A.A. ARCHIVES

pes, un de huit appareils et trois de sept, qui accompliraient chacun deux missions. Le Commandant au cours de la réunion qui avait eu immédiatement lieu dans son bureau avait déclaré qu'étant donné les circonstances il fallait s'efforcer d'accorder cet Appui quelque fut le temps et prendre a sa charge ce risque supplémentaire.

Comme par miracle, le lendemain à l'aube, la météo annonçait qu'il ferait beau pendant toute la journée. Sur ces renseignements une formation du G.C.3/3 décolla et faillit bien ne pas rentrer. Elle devait attaquer un dépôt et un pont, puis une jonction de routes dans la Forêt de la Hart. Elle fut contrainte de larguer inerte la totalité de ses bombes et se posa à temps. Peu après la neige commença à tomber et ne s'arrêta plus. La journée suivante fut en tous points semblable. Une formation du G.C2/5, la seule qui décolla, dut faire demi tour à quelques kilomètres du terrain.

Ce ne fut que le 22 Janvier que l'activité reprit avec des conditions météorologiques toutefois satisfaisantes. On profitait de chaque éclaircie et les dispositifs qui s'en allaient risquaient fort au retour d'être pris dans la neige. La dernière rentra difficilement sans avoir pu atteindre les lignes. Ce jour là l'avion météo descendit pour voir ce qui se passait sous les nuages et en ressortit bien vite avec un obus de D.C.A. dans le plan gauche et un autre dans la queue. Le lendemain onze appareils du G.C.2/5, qui rentraient au terrain au dessus des nuages, ne le trouvèrent pas. Après avoir erré longtemps à la recherche d'un trou, la première patrouille de quatre se décida à traverser les nuages et finit par découvrir les terrains de Lunéville. Les sept autres avions en firent autant peu après et descendirent dans la crasse. Ils tournèrent pendant quelques minutes, puis ils se séparèrent dans une tempête de neige. Un avion se posa à Lunéville, un autre à Tantonville, un autre à Toul. Les quatre derniers essayèrent encore de trouver un terrain et se posèrent enfin sur le ventre dans la campagne. Il n'y eut fort heureusement aucune perte de pilote à déplorer.

S.H.A.A. ARCHIVES

A partir de ce moment, les tempêtes de neige se succédèrent sans arrêt, interdisant toute activité aérienne. Le 26 Janvier une couche de cinquante centimètres recouvrant le terrain et la piste, rendait les décollages impossibles. Le déblayage, qui allait se poursuivre pendant plus d'une semaine commença. Mais chaque fois qu'il se trouvait en bonne voie d'achèvement de nouveaux flocons tombaient et le travail était à refaire. Puis vint le dégel qui inonda le terrain. Enfin, au début de Février, la piste, bien qu'encore partiellement couverte d'eau, fut déclarée praticable et le premier jour, tant au décollage qu'à l'atterrissage, cinq P47 furent endommagés. De son coté le G.C.2/7 accidenta cinq spitfires. L'encombrement de la bande d'envol fut tel qu'une formation du G.C.2/5 dut se poser sur le terrain de Dôle.

Cependant ces décollages permirent d'accomplir quelques missions heureuses et de mitrailler les troupes allemandes en retraite. La Première Armée réduisait la poche d'Alsace et libération de Colmar n'était plus qu'une question d'heures. Dans cette phase du combat il fallait harceler l'ennemi, couper ses voies vers l'Allemagne, empêcher les renforts d'arriver. Le G.C.3/3 employa pour la première fois des bombes incendiaires au phosphore de cent livres et obtint d'excellents résultats. Le 2/5 bombarda la portière de Blodelsheim afin de contraindre l'ennemi à n'utiliser que le passage de Chalampé battu par l'artillerie et attaqua des véhicules et des engins blindés qui s'étaient réfugiés dans les bois. Le G.C.2/3 mitrailla dans un bois au nord de Mulhouse des troupes ennemies qui se retiraient vers l'Ouest.

Mais c'étaient les gares allemandes où l'on craignait que l'ennemi n'amasse du matériel, des munitions et des hommes, dans le but de contre attaquer, qui devenaient les principaux objectifs. Le G.C.2/5 bombarda celle de Gottenheim où il fit écrouler deux bâtiments sur la voie ferrée, tandis que les deux autres groupes coupèrent des voies. Une certaine activité ayant été observée par la Reconnaissance dans la gare de Freiburg, l'Escadre reçut l'ordre de l'attaquer. Cette mission s'avérait assez dangereuse car la ville était protégée par des ballons de barrage et

S.H.A.A. ARCHIVES

par une D.C.A. puissante. Deux formations, l'une du G.C.2/3 commandée par le Capitaine Menu, l'autre du G.C.2/5 placée sous les ordres de l'Adjudant Farriol, furent envoyées à dix minutes d'intervalle. Elles coupèrent les voies ferrées en de nombreux points, détruisirent un pont, douze bâtiments et deux locomotives. Au retour, elles furent conduites à survoler à basse altitude la ville de Colmar, libérée, où se déroulait la première prise d'Armes.

ooo

Après les chutes de neige, ce fut la pluie. Elle détrempa à tel point le terrain que l'on ne pouvait plus songer à faire décoller les P47 avec leur charge. Une fois de plus l'Escadre se trouvait complètement paralysée ; le Haut Commandement s'inquiéta de cette situation. Mais comme il était encore prématuré d'envisager un déplacement, on décida de faire poser des grilles sur le terrain et de détacher pendant la durée des travaux le G.C.2/3 et le G.C3/3 auprès de la troisième escadre à Dôle. Le G.C.2/5, le premier engagé, était maintenu au repos à Luxeuil.

Ainsi deux groupes sur trois allaient pouvoir poursuivre leur tâche au moment où les opérations terrestres le réclamaient et augmenter, pendant plus d'un mois, le nombre des destructions faites quotidiennement chez l'ennemi par la troisième escadre.

Les résultats ne se firent pas attendre. Le 19 Février le Lieutenant Moret, à la tête d'un dispositif de vingt quatre appareils fit sauter un important dépôt de munitions. Le lendemain le G.C.3/3, grossi par des éléments du G.C.1/5, bombarda avec vingt quatre appareils conduits par le Commandant Vinçotte la gare de Villingen-Schwenningen. Une locomotive et trente wagons furent détruits, trente wagons et douze bâtiments endommagés et la voie ferrée fut coupée en huit points différents. Quelques jours plus tard, le Capitaine Menu effectua avec une formation du G.C.2/3 un bombardement particulièrement réussi de la gare de Rottweil, où il fit sauter un dépôt et une usine tandis qu'une cinquantaine de wagons furent détruits et que quatre bâtiments s'écroulèrent.

A Dôle, le G.C.2/3 perdit le Sergent Badel qui capota en bout de piste à l'atterrissage.

Pendant ce temps, le Génie Américain plaçait les grilles sur le terrain de Luxeuil, qui ne fut définitivement prêt que le 13 Mars. Les Groupes purent alors rejoindre l'Escadre où de grands changements s'étaient produits dans le Commandement. Le Commandant Hugo avait remplacé le Commandant Rivals de Mazères, mis à la tête du G.C.D.A. 550, tandis que le Commandant Vinçotte, laissant le G.C.3/3 au Commandant Perdrizet, devenait Commandant en second à la place du Commandant Barbier qui prenait la direction du 3ème Bureau du Ier Corps Aérien. Au G.C.2/3, le Capitaine Menu, muté au G.C.D.A. 550 comme chef du 3ème Bureau, passait le Commandement au Capitaine Fabre. Enfin le Capitaine Dunod et le Capitaine Aubé, affecté à l'E.M.C.A. quittaient l'Etat-Major de l'Escadre.

Les Opérations reprirent aussitôt. Avec le beau temps l'Escadre allait désormais connaître une activité qui rappelait celle de Corse. Souvent même le nombre de sorties dépassaient les meilleures performances obtenues à Alto. Chaque Groupe s'efforçait à accomplir le plus de missions possibles et les dernières formations se posaient presque toujours à la nuit tombante. La moyenne des sorties était d'une centaine par jour. Le 20 Mars en particuliers les Groupes totalisèrent onze missions et cent vingt sept sorties, chiffre qui fut dépassé le 5 Avril avec dix sept missions et cent trente et une sorties. Les vols se poursuivirent à la même cadence jusqu'à la fin des hostilités. Chaque pilote effectuait fréquemment deux missions par jour, tandis que les mécaniciens s'employaient sans relâche à maintenir le matériel en état.

On continuait à attaquer presque uniquement des gares. Celles d'Heidelberg, de Graben, d'Offenburg, d'Horb, d'Epingen entre autres furent bombardées et mitraillées à maintes reprises et chaque fois c'étaient de nombreux wagons détruits ou endommagés, des voies coupées, des bâtiments qui s'écroulaient. Ainsi dans le courant de Mars l'Escadre obtint deux cent cinquante sept coupures de voies ferrées et vingt trois coupures de routes et détruisit cinquante

S.H.A.A. ARCHIVES

sept locomotives, huit cent quarante six wagons, vingt et un véhicules, quatre ponts et environ cinq cent quarante trois bâtiments. Elle travaillait surtout à la fin du mois de Mars en étroite collaboration avec "Mikado", qui indiquait en l'air aux formations l'objectif à attaquer.

Toutes ces missions eurent lieu sans grandes pertes en dépit d'une "Flak" toujours aussi redoutable. Le Lieutenant Wicker dut se poser sur le ventre dans les lignes amies, le Sergent Hoche, touché lui aussi par la "Flak", fut contraint à son tour de se poser en territoire ennemi. Il put sortir sain et sauf de son appareil et regagner son Groupe deux jours plus tard, après une évasion intelligente et audacieuse.

Le 30 Mars, un dispositif du G.C.2/5 rencontra dans la région de Bruchsal trois FW 190 à long nez, qui s'enfuirent en rase motte vers le Sud. Le Capitaine de l'Espinay prit l'un deux en Chasse, s'engagea derrière lui dans une vallée et le poursuivit à si basse altitude que le Focke-Wulf percuta un arbre et fut entièrement détruit.

IV

S.H.A.A. ARCHIVES

Depuis la libération de l'Alsace le Génie travaillait activement à la construction de nouveaux terrains. Dès que celui de Colmar fut prêt, la Ière Escadre qui se trouvait provisoirement à Luxeuil, alla l'occuper en attendant de pouvoir s'en aller ailleurs.

Située à quelques kilomètres du Rhin, la ville de Colmar était encore placée sous le feu de l'ennemi, qui ne manqua pas de tirer sur elle lorsque l'aviation s'y fut installée. Visant tout particulièrement les casernes occupées par la Ière Escadre, il fit quelques victimes et endommagea gravement les bâtiments.

Le 5 Avril, la 4ème Escadre reçut l'ordre de relever le 9 à Colmar la première Escadre qui partait pour Strasbourg. Le déplacement se fit comme à l'ordinaire, sans aucune interruption dans les Opérations. A l'issue de leurs missions les pilotes se posèrent à Colmar où ils retrouvèrent une partie de l'échelon roulant. On entrait dans la dernière phase de la Guerre et chacun fournissait le suprême effort qu'on lui demandait. Du 9 Avril au 8 Mai les missions furent essentiellement des missions d'appui rapproché. Plus que jamais il fallait aider les troupes dans leur avance. Ce travail se fit au profit du 1er et du 2ème Corps d'Armée en liaison radio avec les sections d'appui rapproché "Remedy" et "Mikado". Par suite des conditions particulières des Opérations et du manque de moyens de transmission le Corps d'Armée au lieu de répartir les missions aériennes entre les divisions, suivant une proportion relative aux besoins de chacune d'elles, fut dans l'obligation d'employer les neuf dixièmes des missions à son initiative, en cherchant à agir au mieux de l'intérêt des divisions.

L'Escadre effectua, dans ce cadre, des missions d'attaque, à la bombe où à la mitrailleuse, de villages, de blockhaus, de batteries, de dépôts de munitions ou de carburants, de gares. Ses avions suivirent des itinéraires fixés, mitraillant sur les routes tout véhicule ennemi. Elle fit aussi des missions météo effectués par un ou deux appareils, missions pouvant comporter un mitrail-

S.H.A.A. ARCHIVES

lage au besoin et des missions d'accompagnement d'avions d'observation, Lithgning ou Mustang, ayant toutes pour but la préparation de l'appui direct. Parfois les P47 de l'Escadre s'écartaient du domaine de l'appui direct, soit pour effectuer des missions lointaines de "Tactical" travaillant avec le poste "Box-car", soit pour accompagner des bombardiers moyens.

Le 10 Avril le communiqué officiel de la 1ère Armée Française signalait : "Hier, comme chaque jour ; depuis le franchissement du Rhin, l'Aviation Française a apporté une aide constante et efficace à nos troupes". D'autre part le communiqué du 2ème Corps d'Armée s'exprimait ainsi : "... à amélioré les positions de tête de pont de Grossglattbach par des actions locales en direction de Niefern. Cette amélioration a été réalisée, malgré de violentes réactions de l'ennemi, grâce aux résultats remarquables de l'appui aérien".

Le 16 Avril le 2ème Corps d'Armée demanda l'attaque par l'aviation du village de Nagold, noeud de résistance ennemie. Après une tentative infructueuse en raison de la brûme, deux formations purent dans l'après midi attaquer l'objectif. La première, appartenant au G.C.2/5, essuya une "Flak" très intense. Huit bombes tombèrent sur la localité et détruisirent une quinzaine de maisons transformées en blockhaus, huit autres tombèrent près de quatre batteries, qui furent ensuite mitraillées et réduites au silence. La seconde formation, composée de douze P47 du G.C.2/3 dirigés par le Capitaine Porodo, détruisit à son tour une dizaine de maisons, ainsi qu'une batterie qu'on lui avait indiqué en l'air. Elle continua sa mission en attaquant à la mitrailleuse avec de gros dommages un rassemblement de camions camouflés sous les arbres. L'action aérienne précéda de quelques minutes celles des chars et permit, en particulier, la capture, sans résistance, dans leurs abris, des servants d'une batterie de "Flak".

Le même jour une unité de la première Armée était arrêtée par la résistance ennemie devant la vallée d'Oberkirch. Une formation du G.C.2/5 décolla. A son arrivée sur l'objectif elle constata que les éléments avancés se trouvaient à deux cent mètres environ du carrefour routier que l'ennemi défendait. Une liaison radio par-

S.H.A.A. ARCHIVES

faite s'établit entre le "leader" et le posta au sol, très près lui même du lieu du combat. Un jalonnement avec bombes au phosphore permit au chef du dispositif de situer avec une extrême précision le point à attaquer. Malgré une "Flak" intense, le bombardement eut lieu avec succès. Six bombes tombèrent de plein fouet sur l'objectif, détruisant une dizaine de maisons. Le poste au sol exprima sa satisfaction et demanda de poursuivre l'attaque à la mitrailleuse. Alors par quatre fois les rues d' Oberkirch furent mitraillées et de nombreuses maisons flambèrent. Quelques heures après, la ville était prise.

Le 26 Avril fut une journée particulièrement mémorable où l'Escadre eut à intervenir énergiquement dans la bataille. D'importants contingents ennemis, bien groupés, essayaient de se frayer un passage sur les arrières des troupes françaises afin de rejoindre le gros de la Wehrmacht. Dans la matinée la 4ème D.M.M. signala que dans la nuit une formation ennemie de deux mille hommes avait débouché de la Forêt Noire. On s'aperçut par la suite qu'il s'agissait d'environ six mille S.S. . Elle avait bousculé un groupe d'artillerie, capturé à Bad-Dürrheim le personnel d'une batterie et menaçait d'encercler le P.C. de la division à Schwenningen. Elle se dirigeait vers le Danube en direction de Geisingen, Möhringen, et poussait des éléments d'infiltration vers Rottweil et Spaichingen. La route Rottweil – Tuttlingen semblait déjà coupée et le P.C. du Corps d'Armée lui même devait se mettre en garde. On demanda un appui aérien immédiatement. Vers la fin de la matinée l'ennemi était en partie arrêté par l'efficacité des attaques aériennes.

Mais d'autres colonnes étaient signalées. Le 1er Corps Aérien demanda de fournir l'effort maximum. La plupart des avions disponibles volèrent deux fois et un grand nombre d'entre eux firent trois missions. A 15h00 la 4ème D.M.M. ordonna de cesser toute action : l'Armée de Terre attaquait.

L'activité aérienne se rapporta alors sur les débouchés de la Forêt Noire. Ces attaques furent très payantes au début, lorsque de longues colonnes ennemies purent être surprises. Par la suite il y eut dispersion et camouflage, mais les résultats furent souvent in-

S.H.A.A. ARCHIVES

téressants en dépit des difficultés dues à la hauteur et à la densité des sapins.

Au cours de cette journée le G.C. 3/3 se distingua tout particulièrement. Une formation dirigée par le Commandant Vinçotte parvint à anéantir un important convoi hippomobile entre Donaueschingen et Bad-Dürrheim. Les pilotes s'acharnèrent sur cette colonne et firent de nombreuses passes. Ils détruisirent par ailleurs quinze voitures légères et un camion avec remorque et incendièrent deux importants bâtiments à Öfingen. Une autre formation du même Groupe, fuidée par le Capitaine de Salabery, attaqua dans la soirée une seconde colonne qu'on lui avait signalé dans la région de Stühlingen. Dans le doute, l'interdiction de mitrailler fut donnée et rapportée après l'exécution d'un passage à basse altitude et la reconnaissance des positions des premiers éléments amis, qui se trouvaient à trois Kms au Nord de la queue de colonne. Dix voitures hippomobiles furent détruites ainsi que cinq camions. L'Escadre obtint en outre, ce même jour, d'excellents résultats sur le trafic ferroviaire ennemi. Elle détruisit cinq locomotives et trente wagons. Une quarantaine de bâtiments furent en outre détruits par les bombardements. En plus des pertes sensibles causées par les attaques aériennes, le moral des troupes ennemies était considérablement atteint. Des français, capturés la nuit précédente, décrivirent le désordre des colonnes hippomobiles avec leurs chevaux emballés, leurs hommes affolés qui abandonnaient les armes. Même sans que personne ne fût touché, les unités perdaient toute cohésion.

A la suite de cette action, le Général commandant le Ier Corps Aérien Français adressa le message suivant : " Vous prie de vouloir bien transmettre à vos équipages vifs remerciements pour aide efficace qu'ils ont apporté au troupes de terre, au cours de laquelle avions de reconnaissance et chasseurs bombardiers ont joué un rôle capital dans l'arrêt et l'extermination de puissantes forces ennemies cherchant à s'échapper de la Forêt Noire en direction de l'Est. Leur intervention obtenue dans les moindres délais et prolongée pendant la journée entière s'est traduite pour l'ennemi par de très lourdes pertes paralysant ses mouvements, de l'ordre de

S.H.A.A. ARCHIVES

plusieurs milliers d'hommes représentants les restes de plusieurs divisions".

Le lendemain, 12 P47 du G.C.2/5 eurent à attaquer le village de Zimmern, centre de résistance ennemie. Les troupes françaises ne se trouvaient au moment du bombardement qu'entre cinq cents à mille mètres du point à bombarder. Toutes les bombes tombèrent sur l'objectif. Quelques instants après un rassemblement de vingt camions et de six voitures hippomobiles fut détruit par un mitraillage. Ce résultat fut obtenu malgré une "Flak" intense et amena peu après la prise du village. Il valait à l'Escadre les félicitations de la 5ème D.B.

Le 27 Avril deux missions effectuées par le G.C. 2/3 et par le G.C.3/3 sur la ville de Leutkirch eurent des résultats remarquables. L'ennemi avait dans la journée du 26 poussé activement les travaux de défense de la ville. La population civile s'était montrée peu enthousiaste, mais elle n'avait pas manifesté ouvertement contre les troupes. Les bombardements, très précis atteignirent les barrages anti-chars, placés à l'entrée de la ville ainsi qu'une vingtaine de maisons. Les rues furent ensuite mitraillées. Il en résulta un soulèvement de la population. Le Commandement ennemi céda et ordonna aux troupes d'évacuer la ville, où des éléments français pénétrèrent le 28 au matin, sans coup férir.

La même aide fut apportée deux jours plus tard par l'Aviation dans la prise de Bregentz. Il fut décidé d'appuyer en force la 5ème D.B arrêtée devant cette ville. Une mission de reconnaissance avait confirmé la position des troupes amies. Elles se trouvaient très près et la limite de sécurité était très courte. A 8h30 une formation du G.C.2/5 se présenta. Venant du Nord Ouest, elle attaqua le route qui longe le lac au Nord de Bregentz, et poursuivit son mitraillage à l'Est de la ville sur une bande de cinq cents mètres de large et de trois kilomètres de profondeur, visant particulièrement les bois et les routes. Puis, une à une, d'autres formations arrivèrent et durent parfois attendre avant de mitrailler que la place soit laissée libre par la formation précédente. La dernière reçut l'ordre de pousser son mitraillage jusqu'au premières maisons de la

S.H.A. ARCHIVES

ville. Ces missions continuèrent par la recherche d'objectifs entre Bregentz et Feldkirch, car le mitraillage avait eu pour effet de faire sortir quelques véhicules vers le Sud. Le bombardement de la ville, qui avait été jusqu'alors écarté, fut enfin décidé devant la possibilité d'atteindre le P.C. du Général Kesselring. La première mission fut accomplie avec des bombes incendiaires, par le G.C.2/5, sur les quartiers Nord où l'on observa de nombreux incendies. Puis les artères principales furent mitraillées. L'heure limite de l'action avait été fixée à 12h. Des tracts furent ultérieurement lancés. Ces actions ininterrompues agirent sur le moral des défenseurs et les incita à abandonner la ville plutôt que de chercher à s'y accrocher. Toute résistance fut arrêtée et la prise de Bregentz put être accomplie.

Dès lors devant la déroute allemande, l'avance rapide de nos troupes, le manque d'objectifs et le mauvais temps, les missions se firent rares. La dernière de l'Escadre eut lieu dans la soirée du 6 Mai. Huit P47 du G.C.2/5 avaient été mis à la disposition de "Remedy", mais ce poste n'ayant pu être contacté, ils se délestèrent de leurs bombes dans le lac de Constance, sur l'ordre de "Box-car".

Au cours de ces dernières journées l'Escadre perdit deux pilotes en Opérations. Ce fut tout d'abord le Sergent-chef Pauly du G.C.3/3, qui, touché par la "Flak", percuta le sol en mitraillant la gare de Bludenz, puis le Sous-Lieutenant Pailloncy du même Groupe, qui fut porté manquant à la suite d'une mission météo effectuée sur la Forêt Noire dans la matinée du 2 Mai Les éléments d'une compagnie du 81ème Régiment d'Infanterie le trouvèrent mort dans les arbres près de Saint Margens.

Le 23 Avril, en bombardant Immenstadt le S/Lieutenant Roumet du G.C.2/5 fut touché par la "Flak". L'appareil laissé derrière lui une traînée de fumée. Le pilote largua les "Belly tanks" et se posa. Capturé par la police d'une localité voisine, il fut libéré par les troupes françaises. Enfin le 8 Mai, le Lieutenant Depeyrecave, qui avait fait toute la campagne avec le G.C.2/5, se tua en vol d'entraînement.

S.H.A.A. ARCHIVES

Après tant de jours de lutte, l'Escadre retrouva brusquement le calme des jours de paix. Ses formations, ainsi que celles de la 3ème Escadre, avaient pendant des mois, tout au long des batailles, prouvé l'efficacité des Chasseurs-bombardiers et révélé l'importance de cette arme nouvelle. Aussi bien dans leurs missions lointaines que dans les missions d'appui rapproché, elles avaient largement contribué à la victoire finale. Peu après l'Armistice, le Général commandant la 5ème D.B exprima sa satisfaction en ces termes : " Je considère comme un geste de reconnaissance qui leur est dû de vous prier, au nom de la 5ème D.B et en mon nom personnel, de transmettre mes félicitations les plus vives et nos remerciements à tous ceux qui ont contribué à réaliser enfin le coude à coude du combattant de l'Air et du combattant Terre, sans souci de la fatigue et avec le plus grand mépris du danger".