ANNEXE 12 : TEMOIGNAGE SUR LA GUERRE DU LEVANT - Juin, Juillet 1941

Témoignage N°1 : UNE RUDE JOURNEE

23 juin 1941. — Terrain de Rayack.

« Depuis le matin une patrouille simple assure en permanence et par relève la couverture de la ville et du port de Beyrouth. Au poste de commandement, du groupe, l'officier de service maintient régulièrement la liaison radiophonique avec la patrouille de couverture.

- Rien à signaler sur Beyrouth...

Tout à coup, sonnerie de téléphone. C'est le terrain de Madjaloun qui appelle, le groupe 1/39....

- Allô... Une dizaine de chasseurs ennemis attaquent le terrain. Vous demande de les intercepter au retour...

Du terrain de Rayack d'ailleurs, distant d'une vingtaine de kilomètres, on aperçoit nettement trois colonnes de fumées noires, s'élevant à l'horizon, en direction du nord. Ce sont trois Glenn-Martin qui brûlent, atteints au sol par les balles incendiaires des chasseurs britanniques.

Aussitôt l'ordre de décoller est donné aux deux escadrilles...

Mais déjà un ronflement inquiétant se fait entendre. A l'ouest du terrain trois avions, trois Hurricane, se dirigent à toute allure vers le sud. Brusquement l'un d'eux se détache, plonge vers le terrain et dans une passe rapide lâche quelques rafales vers les avions. Tout le monde se jette à terre. Il n'y a pas de mal, fort heureusement ; la mise en route des moteurs s'en trouve à peine retardée.

Les mécaniciens bondissent dans les appareils tandis que les pilotes achèvent d'attacher leur parachute. Bientôt les moteurs tournent et neuf Dewoitine, par petits groupes, prennent leur piste et décollent dans un ronflement assourdissant.

A ce moment même, huit Hurricane défilent à quelques kilomètres à l'ouest de la piste, se dirigeant vers le sud. Ils volent à 300 mètres à peine. Mais déjà les nôtres ont, pris de l'altitude et passent à l'attaque.

Un Hurricane qui se détache du groupe est pris à partie par un Dewoitine et immédiatement descendu.

La mêlée devient générale, à quelques kilomètres au sud du terrain. Cela vire, pique, cabre à quelques centaines de mètres du sol. Les moteurs rugissent, les mitrailleuses crépitent... C'est une fantasia diabolique.

Un deuxième Hurricane, tiré par plusieurs des nôtres, s'abat en flammes et percute comme un bolide.

A ce moment se produit fortuitement une véritable concentration. Une des patrouilles qui assurait la couverture de Beyrouth regagne le terrain, sa mission terminée. Elle aperçoit trois avions ennemis qui filent plein sud, cherchant à prendre de l'altitude.

Aussitôt, la poursuite s'engage, implacable. Tour à tour deux avions ennemis sont abattus : l'un tombe en flammes, l'autre s'écrase au sol tandis que le pilote descend en parachute.

Pendant ce temps, la patrouille, de relève qui venait de quitter le terrain aperçoit deux autres Hurricane qui fuient le long de la côte. Les trois Dewoitine les prennent à partie, mais l'ennemi, qui ne tient pas à soutenir le combat, force l'allure.

Les nôtres, après quelques passes vigoureuses abandonnent" bientôt la poursuite pour reprendre leur mission principale. Aucun résultat décisif, mais il se pourrait bien que les autres aient du plomb dans l'aile...

Sur toute la ligne, l'ennemi abandonne le combat et cherche son salut dans la fuite. Son expédition sur le terrain de Madjaloun a été sévèrement punie : quatre Hurricane descendus dans la plaine de la Békaa ou sur les pentes du Liban...

Cependant, nos douze Dewoitine regagnent le terrain par patrouilles, comme s'ils revenaient de la parade... Les pilotes exultent. C'est du beau travail. Seul l'un des appareils a été fortement touché par une rafale qui a notamment coupé les commandes de direction. Rien d'irréparable.

Les commentaires vont leur train. Pourquoi les pilotes ennemis n'ont-ils pas cherché à prendre l'initiative ? Ils avaient l'avantage de l'altitude.

Pourquoi ont-ils soutenu si mal le combat ? Peut-être, après le mitraillage du terrain de Madjaloun, avaient-ils épuisé la plus grande partie de leurs munitions et cherchaient-ils à éviter l'engagement ?

En tous cas, ils ont commis une grosse faute — et ils l'ont payée cher — en venant passer à proximité du terrain dont ils n'ignoraient certainement pas l'occupation par les chasseurs.

Mais il n'était pas dit que les chasseurs ennemis resteraient sur cet échec. Deux heures après, une nouvelle expédition surgit, dirigée maintenant contre le terrain de Rayack. Cette fois, il s'agit d'une douzaine de Curtiss P.40. L'ennemi tient à sa revanche.

Témoignage N°2 : Témoignage d'un « Second couteau »

Le mécanicien Roger RAYMOND se trouvait affecté à Rayack en mai 1941. Lors de l'arrivée du GC III/6, il fut provisoirement détaché dans ce Groupe et participa avec lui à toute la campagne du Levant. Il raconte en 1989 :

A Rayack, le 5 mai 1941 commença pour tous ceux qui y étaient présents le drame de cette période noire comme l'on en trouve d'autres, hélas, dans l'histoire de France.

L'après-midi, nos chefs nous avaient réuni, officiers, sous-officiers et soldats, dans le réfectoire de la troupe, seul lieu à l'ombre et assez vaste pour pouvoir nous contenir.

Nous attendions le colonel qui devait nous entretenir de la situation militaire, et nous l'espérions tous de la nôtre en particulier. La période était cruciale et il faut le dire, nous étions un peu décontenancés, surtout les jeunes et le contingent. Nous savions que nous avions perdu la bataille de France, que nous avions en ce qui concernait la plupart d'entre nous écourtée puisque nous avions fait mouvement vers le Liban fin mars 1940.

Nous connaissions la situation par les journaux et par les émissions de radio très difficile à capter. Nous savions aussi que les Anglais étaient groupés

Les nôtres sont inférieurs par le nombre et la qualité de leur matériel. Qu'importe. Neuf Dewoitine décollent. Aussitôt un combat confus s'engage. Le sergent S... pris à partie par une patrouille ennemie, est descendu près du terrain. Le lieutenant S... gravement touché, va s'écraser quelques instants après, près du village de Zahlé. Un Curtiss est abattu dans la même région par le capitaine R...

Après une série d'engagements très durs, sept Dewoitine regagnent le terrain. Plusieurs sont gravement touchés par les balles ennemies...

Le lendemain, les corps du lieutenant S... et du sergent S... étaient pieusement inhumés au cimetière de Rayack. Ils avaient jusqu'au bout accompli leur glorieux devoir de chasseur qui est de vaincre ou mourir. »

sur la frontière de la Palestine et avaient déclaré être prêts pour envahir la Syrie et le Liban.

Déjà un courageux pilote (le Commandant Tuslane) avait fait la centaine de kilomètres nécessaires pour rejoindre ceux que nous appelions les ennemis, en laissant toutefois à ses amis de soin de rapatrier sa motocyclette. Tout cela échauffait les idées car ce n'était pas à la portée de chacun. Cette attente et l'ignorance des ordres de nos chefs directs étaient de qui empoisonnait notre vie.

Mais quel devait être notre sort ?

A peine le colonel était-il monté sur la scène qui servait aux soirées théâtrales que la sirène d'alerte se fit entendre. Tout le monde sortit.

Deux avions anglais, volant environ à mille mètres, arrivaient au-dessus du terrain. Des cris : « Les Anglais vont se poser et nous allons continuer la guerre ensemble. » se firent entendre. Tous levaient les bras en signe de bienvenue en se dirigeant vers le milieu du terrain car le premier avion venait de lâcher des tracts. Mais quelques secondes après, un bruit fracassant sema le désordre ; le deuxième appareil venait de bombarder. Nous nous figeâmes sur place et un sinistre silence s'ensuivit, vite trahi par des cris de douleur car il y avait des blessés. Les pilotes du II/7 équipé de Morane 406 se mirent à courir vers les avions, mais les Anglais étaient déjà loin.

Le rêve venait de s'évanouir et fit place à la colère,

bientôt teintée de haine. La campagne de Syrie venait de mal commencer. Et il y avait déjà un mort et quel mort ! Un aspirant du contingent, un instituteur que tout le monde aimait parce qu'il avait fini par organiser, on pourrait dire créer, les loisirs, le théâtre et un orchestre qui permettait dans ce pays éloigné de tout, de penser à autre chose. Pour les hommes de troupe du contingent, certains de la classe 36, rappelés et déplacés dans ce trou, dans un pays étranger et tout différemment de notre culture, il était bon d'oublier parfois, d'autant que nous n'avions pratiquement plus de courrier, à l'exception de cartes « interzone » ne portant que des phrases qui ne reflétaient peut-être pas la vérité.

Le lendemain 16 mai, la base était de nouveau bombardée.

Pendant que nos avions étaient en vol nous nous regroupions autour de la voiture SFR qui servait de tour de contrôle et nous suivions les combats du terrain de Rayack car les pilotes parlaient sur la même longueur d'ondes ; le sergent-chef radio Doumerc avait installé un haut-parleur. C'est ainsi que nous suivions le combat au cours duquel un pilote obligea le pilote anglais à se poser sur le terrain de Rayack renouvelant ainsi les exploits très appréciés des pilotes de la guerre de 1914. Une fête s'ensuivit au mess comme dans le temps. Pour l'instant la guerre de Syrie semblait prendre un côté sportif.

Un soir, presque à la tombée de la nuit arriva le III/6. CE fut une heureuse surprise, le secret du déplacement de cette glorieuse formation que nous connaissions grâce aux exploits de Le Gloan ayant été bien gardé.

On mit les avions un peu partout sous les ordres d'un sous-lieutenant pilote. Lorsque tout fut terminé, il vint avec nous au mess et me présenta Le Gloan. Tous ceux qui étaient là ne pourront jamais oublier d'avoir bu un verre avec un as de guerre. Heureusement, ce n'était pas le dernier car ce fameux pilote, fameux tireur était un sacré boute-en-train.

Je quittais le Parc de Rayack pour être détaché au GC III/6 à ma plus grande joie. Le personnel rampant arriva en suite, ainsi qu'un aumônier qui ne nous lâchait pas, surtout les soirs de fiesta. A partir de ce moment, avec l'arrivée des D.520, la guerre prit une autre allure. Les pilotes, Le Gloan

en tête cassaient des Anglais à tour de bras.

IL y avait aussi sur le terrain le GB III/9 équipé de Bloch 200. Un dimanche, je me souviens qu'un de ces avions piloté par le sergent-chef Jane pilonna, au large de Beyrouth, le porte-avions « Arc Royal » de la marine royale britannique. Nous apprîmes que l'équipage laissa l'avion s'approcher, ne voulant pas croire que cet appareil de musée serait capable de les attaquer. Les avions embarqués, qui n'étaient pas plus récents que les Bloch 200 désertèrent le navire lorsque les troupes anglaises entrèrent au Liban.

Le Gloan décida, s'il rencontrait, ces joujoux de ne se poser qu'après en avoir descendu trois, ce qu'il réalisa deux ou trois fois. Un jour, à sa descente d'avion et avant d'aller déjeuner, il fut décoré, en vitesse, devant nous de la croix de guerre portant trois palmes ; ce qui ne s'était parait-il jamais vu. Nous étions fiers de lui et aussi des autres décorés. Cela concrétisait pour nous le dur travail que nous exécutions nuit et jour.

Les P-40 anglais, nouveaux avions, nous menaient la vie dure. Ils passaient plusieurs fois par jour, mitraillant en rase-mottes. IL y avait des blessés parmi les mécaniciens qui sautaient des avions et couraient à travers les débris de toute sorte, s'aplatissant n'importe où dès les premières rafales, s'écorchant à tout ce qui dépassait, s'empêtrant dans les chicanes de barbelés de tranchées. A chaque attaque les dégâts étaient importants. Les rustines en toile colée ne suffisaient pas toujours. Le plus souvent, les tuyauteries étaient percées, des paquets de fils électriques à réparer ainsi que des câbles de commande de gouverne, des amortisseurs, des hélices et des moteurs. Il y avait aussi les dégâts causés par la DCA, les troupes au sol et les combats aériens lorsque les avions revenaient. Nous avions aussi des accidents à l'atterrissage au retour de mission, à cause d'un circuit hydraulique endommagé ou une roue crevée en l'air par une balle ou un éclat ou un pare-brise pulvérisé.

Hélas parfois, le pilote était blessé. Je me souviens d'un jour où nous dûmes extraire un pilote ruisselant de sang à l'aide d'une grue de changement de moteur. A Rayack, nous eûmes un mort. Un jeune pilote qui fut attaqué par derrière reçut une seule balle dans la tête alors qu'il décollait. Nous assistâmes impuissant à ce véritable massacre. La guerre devint de plus en plus horrible. Les combats se poursuivaient jusqu'au dessus du terrain et je suppose que les nôtres en faisaient autant sur ceux

de Palestine. Les luttes ne se terminaient qu'avec la mort d'un des combattants ou la retraite par manque de munitions.

Les Anglais approchaient toujours et l'on nous demanda de nous préparer à quitter la base.

C'est alors qu'au cours d'une mission, notre pilote Le Gloan se posa dans un geysier d'huile et d'eau, heureusement épargné, mais presque asphyxié par les vapeurs du liquide de l'extincteur de cabine percé d'une balle comme la culasse du moteur.

L'officier mécanicien était un jeune lieutenant, toujours sur la piste faisant en sorte que le degré d'urgence des dépannages ou des réparations ne soit pas fonction du grade ou de l'amitié que les mécaniciens pouvaient avoir pour certains pilotes. Nous faisons pour le mieux, obligés parfois de choisir la rapidité. Nous prélevions les bonnes pièces sur les appareils très endommagés, la cannibalisation étant notre principale source de ravitaillement

C'est ce qui se passa pour l'avion de Le Gloan ce jour-là.

Nous dûmes prélever une culasse de moteur sur un avion à moitié détruit au sol et démonter celle du « 6 » (numéro fétiche de l'avion de Le Gloan). C'est au cours du remontage, en pleine nuit, alors que la base était pratiquement évacuée, que le premier obus de 155 tomba à moins de 100 mètres du hangar où nous travaillions à la lueur de nos lampes de poche ; depuis bien longtemps, il n'y avait plus d'électricité. Nous ne croyions pas les Anglais si près. Le tir des troupes au sol avait succédé à un bombardement aérien qui ne nous avait pas empêchée de poursuivre notre travail. Nous n'avions pas entendu les avions et encore moins la sirène. Le Gloan était avec nous depuis le début travaillant comme un forcené, luisant d'huile comme nous tous. Le lieutenant Delataille qui commandait la compagnie de base ou ce qui en restait, arriva avec deux camions. Il nous ordonna d'évacuer sur le champ et c'est avec un Le Gloan en pleurs que nous montâmes dans les camions. Nous abandonnions cet avion non dépanné, ce fameux 6 cravaté de tricolore. Il a dû faire la plus belle photo d'un correspondant de guerre si toutefois il n'a pas été détruit avant. Nous ne l'avions pas saboté. Le Gloan ayant affirmé qu'il reviendrait le chercher. Nous abandonnions tout, y compris les blessés que nous ne pouvions pas évacuer, nous n'avions avec nous que nos caisses à outils.

Nous partîmes vers le nord. Les appareils capables de voler, en pissant pas mal d'huile et d'essence car ils étaient parfois troués comme des passoires, s'étaient envolés dans la journée pour aller se poser dans les environs de Hama sur un terrain de fortune.

Les Anglais étaient maintenant équipées d'avions modernes. Nous décrochâmes à nouveau pour le terrain de Nerab près d'Alep.

Ici, nous avions éparpillé les appareils restant, tout autour du terrain ouvert sur le désert, mais heureusement bordé d'orangeries et de pistachiers assez hauts pour y glisser les avions dessous. Les réparations devenaient de plus en plus difficiles ; notre parc de pièces de rechanges, en l'occurrence les D.520 cassés à cannibaliser, étant resté à Rayack La distance mise entre nous et l'ennemi, nous créa un autre problème car depuis quelques temps, des trous de balle dans les bords d'attaque qui étaient aussi des réservoirs non protégés empêchaient de compléter les pleins et réduisaient ainsi le rayon d'action de ces avions. Il fallait arriver à bout de ce problème. Nous avons fabriqué des pièces en sole intérieures et extérieures, en laiton, la partie intérieure portait des vis en cuivre soudées qui passaient à travers la pièce extérieure, le tout boulonné en prenant les deux joints en fibre interposés de chaque côté de la sole du réservoir. En plus de la difficulté de fabrication, les pièces étaient galbées au « pif » sur le bord des escabeaux et l'étanchéité manquait de perfection. Il aurait fallu une pâte insoluble dans l'essence. Deux ou trois quadrimoteurs Farman nous ravitaillaient un peu et nous apportaient aussi le courrier. Nous pensâmes qu'un mécanicien navigant pourrait peut-être nous dépanner en nous rapportant cette fameuse pâte à l'occasion d'un prochain voyage, à moins, mais c'était espérer un miracle, qu'il possédât un produit semblable. En parlant de notre problème avec les mécaniciens navigants, l'un d'eux nous répondit que la solution se trouvait dans l'utilisation de la pâte de dattes et nous assura que cette astuce avait été très utilisée en Mauritanie au temps de l'Aéropostale. Aussitôt nous utilisâmes ce tuyau et nous n'eûmes plus de fuite d'essence autour de nos emplâtres métalliques.

Plus personne ne couchait sur la base, hormis la défense. D'ailleurs, il n'y avait plus un bâtiment debout. Le paludisme et la dysenterie firent bientôt

leur apparition. Depuis longtemps, nous nous nourrissions un peu n'importe comment. Nous mangions surtout des fruits, des oeufs, des tomates et des poivrons que nous vendaient les indigènes. A la popote, les repas étaient assez irréguliers, mais ils arrivaient à faire griller de la viande sur les braises. Il n'y avait plus d'eau et nous nous lavions avec l'eau de la piscine du mess des officiers. Début juillet, le III/6 rejoignit Athènes pour être ré équipé.

Nous dûmes encore décrocher.

Un convoi, rassemblé avec peine et comprenant des véhicules rafistolés, nous permit de rejoindre la gare de l'Orient express près de la frontière turque. Tout le personnel, y compris les pilotes sans avion prit position autour de quelques hangars vides et désertés. Cette gare était la dernière station du train international. Avant la guerre, les voyageurs qui continuaient leur voyage changeaient de convoi car l'écartement des rails était différent en Syrie et au Liban.

Nous creusâmes des positions pour fusils mitrailleurs. Nous réussîmes à compléter le plein des derniers avions capables de voler et qui, ainsi, purent partir.

Deux jours après, nous étions entourés d'automitrailleuses qui, après un dernier baroud au cours duquel je réussis à mettre le feu à un engin, nous fûmes faits prisonniers. Nous fûmes menacés d'être fusillés car le cessez-le-feu avait été décidé la veille à Saint-Jean d'Acre.

Nous revîmes Rayack quelques jours plus tard, les Anglais, Australiens et Néo-zélandais, nous ayant enfermés dans des wagons à bestiaux pour le voyage.

En septembre 1941, nous sommes rentrés en France avec les honneurs de la presse. Par un temps de Toussaint, toutes les familles et amis des morts et disparus de cette lutte fratricide vinrent assister à Toulouse-Francazal à une cérémonie de remise de décorations souvent à titre posthume.

J'ai vécu cette malheureuse période, qui a été ensuite été un peu cachée, comme une faute impardonnable qui nous laissa tous amputés de plusieurs camarades, moralement et physiquement meurtris.