

CHAPITRE 3

LES JOURS DRAMATIQUES

DATES

1939		
	septembre	Invasion de la Pologne. L'Angleterre et la France déclarent la guerre à l'Allemagne.
	septembre à décembre	La drôle de guerre.
1940		
	janvier	Veillée d'armes.
	avril	Invasion du Danemark et de la Norvège.
	mai	Invasion des Pays-Bas et de la Belgique. Les Allemands pénètrent en France. Miracle de Dunkerque.
	Juin	Agonie de la France. Appel du Général de Gaulle.
	juillet à octobre	La bataille d'Angleterre.
1941		
	janvier à mai	Désastre italien. Triumphes allemands
	mai à juin	L'Angleterre est sauvée.
	juin	Opération « Barbarossa »: les allemands attaquent la Russie.
	novembre	La WEHRMACHT fait demi-tour.
	décembre	PEARL-HARBOR
1942		
	janvier	La mécanique allemande vaincue par le froid.
	novembre	Débarquement allié au Maroc et en Algérie. L'Allemagne envahit la zone libre. Sabordage de la flotte à Toulon.
1943		
	février	Offensive de ROMMEL en Tunisie.
	mai	Capitulation germano-italienne en Tunisie.
	septembre	Les français débarquent en Corse.

L'ATTENTE

Nous vivons isolés du monde, comme aux "Arrêts simples" car il est interdit, sauf exception, de descendre à ISTRES. Il faut s'organiser pour mener une vie acceptable ; à cet effet, nos mécanos rivalisent d'ingéniosité, de même que les "popotiers" pour mesurer le ravitaillement. La popote des sous-officiers, surnommée "Rôtisserie Pêcheux" du nom de l'adjudant-chef gérant, est aménagée au mieux sur la base, ainsi que le "dudule-bar", sous le patronage du vieux "Lapin Trimardeur" de la BR 129. Désormais, repas et "arrosages" se termineront par des chansons, et les heures les plus douloureuses de la campagne ne pourront jamais troubler cette ambiance.

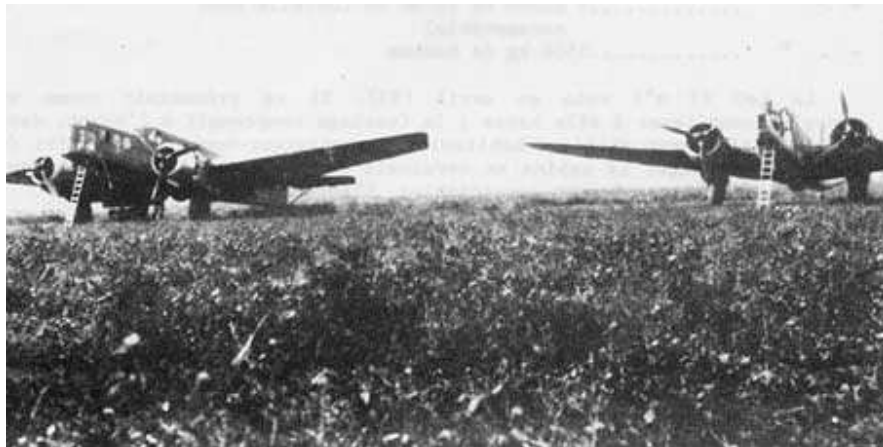
Le mois d'octobre arrive avec le froid. Nous sommes très loin de la ligne MAGINOT et les exploits des corps francs nous apparaissent dans un lointain irréel.

L'entraînement s'intensifie, les équipages disposent de cibles terrestres de l'ESPIGUETTE et lacustres de VACCARES. Des tirs s'effectuent à HYERES sur manche à air remorquée. L'entraînement est sérieusement contrôlé et les équipages motivés.

Début décembre, le II/23 doit céder la place aux jeunes pilotes de l'Ecole d'ISTRES, repliés de CHATEAUROUX et AVORD, qui viennent reprendre leurs anciennes pistes. C'est le départ pour le VALLON (échelon volant) et ENTRESSEN (échelon roulant) petite localité voisine.

Au VALLON, pas de hangar, à ENTRESSEN peu de ressources, on s'installe du mieux qu'on peut, c'est tout-à-fait la vie du terrain de desserrement ; la pluie tombe et la boue abonde.

Les Fêtes de Noël et du Jour de l'An se passent joyeusement, grâce au débrouillage et à la bonne volonté de tous, en dépit de l'installation vraiment déplorable sous le mistral et la froidure.

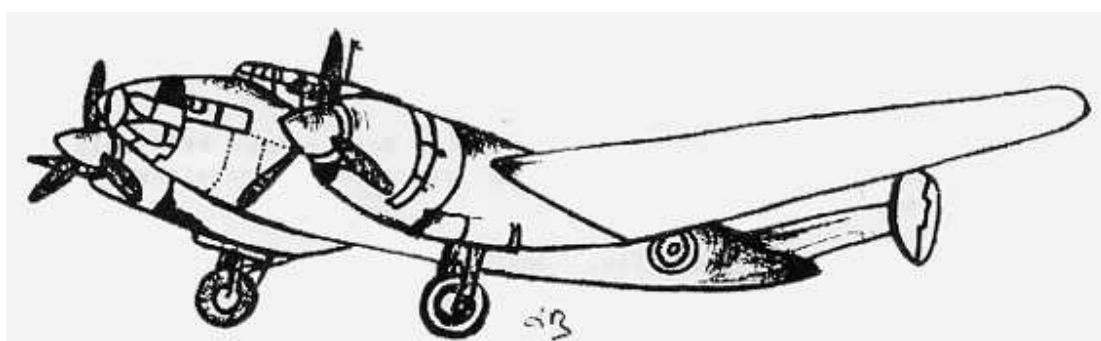


Bloch 210 (SHAA)

Le LeO 45 - 451

Le LeO 45 rebaptisé LeO 451 fut le premier bombardier résolument moderne. Sa grande vitesse de pointe et son armement défensif très puissant le mettait à l'abri de la majorité des chasseurs de l'époque.

Dimensions:	
-envergure.....	22,50 m
-longueur.....	17,30 m
Poids maximum	11 800 kg
Performances	
-VI max.....	470 km/h
Moteurs	2 Gnome et Rhône 14 N de 915 CV
Armement :	2 mitrailleuses 7,5 mm dont 1 en tourelle escamotable, 1 canon de 20 mm en tourelle semi-escamotable, 1500 kg de bombes.



Le LeO 45 n°1 vola en avril 1937. Il se présentait comme un monoplan cantilever à aile basse ; le fuselage comprenait à l'avant, dans un nez entièrement vitré, l'habitacle du navigateur-bombardier, suivi du poste de pilotage. La cabine se terminait par le poste du radio et deux tourelles de mitrailleuses escamotables. L'empennage était bidérive.

Le 10 mai 1940, 192 exemplaires avaient été livrés. Engagés à fond dans la bataille de FRANCE les appareils subirent de lourdes pertes. Lors de l'invasion de la zone libre, les allemands s'emparèrent des LeO 451 disponibles ; transformés, ils furent utilisés par la LUFTWAFFE comme appareils de transport.

1940

En janvier, le mauvais temps continue ; le 17, par un froid de -17°, le mistral se déchaîne ; les 210 brisent leurs amarres et se promènent sur la piste. Les avions sont tous indisponibles mais facilement réparables.

A la mi-février, chaque escadrille perçoit un nouvel appareil : le LEO 45. Mais l'entraînement sur BLOCH 210 n'est pas abandonné. Des tirs sur manche remorquée ont lieu à HYERES et au printemps, l'ensemble du personnel commence à être initié au nouveau matériel.

Le 10 mai à l'aube, la Luftwaffe engage la bataille aérienne en lançant sur les terrains français des formations massives de

bombardiers et de chasseurs. Notre Armée de l'air allait devoir affronter l'ennemi à deux contre cinq. Le 22, un de nos équipages périt au cours d'un exercice. Le 27, le groupe fait mouvement sur le terrain d'ORANGE (PLAN-DE-DIEU), le personnel étant logé à CAMARET. Quelques jours plus tard, le 2 juin, nouveau déplacement vers le Nord à ETAMPES-MON-DESIR (cantonnement à ANGERSVILLE) où se trouve le Groupe I/II déjà éprouvé par les combats.

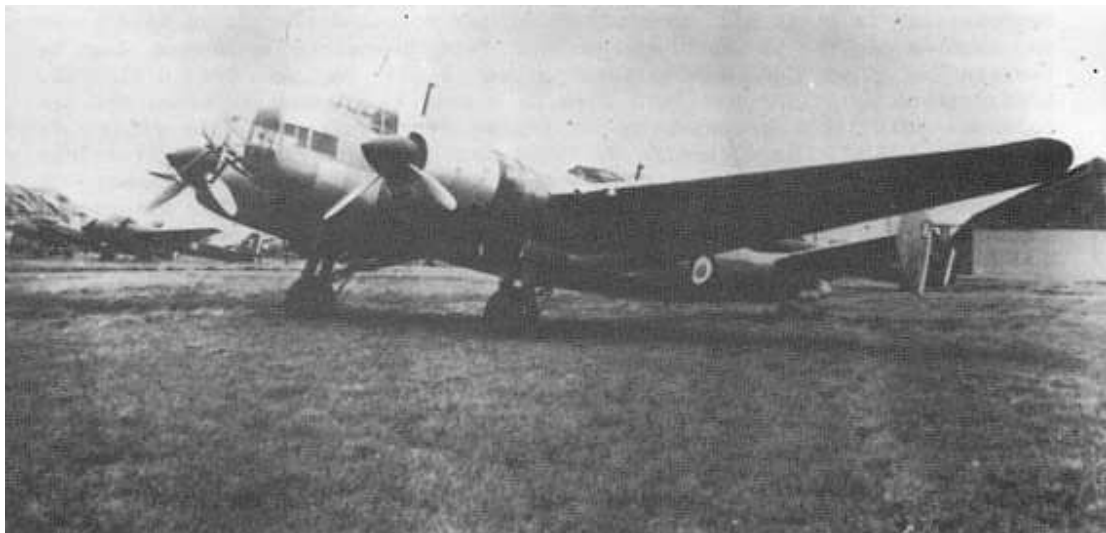
Le 3 juin, vers midi, une formation de vingt bombardiers ennemis attaquent le terrain. Les hangars sont touchés ainsi que les casernes. Heureusement la piste n'a pas souffert et les avions desserrés au Nord n'ont pas subi de dégâts. Le soir, le groupe fait toutefois mouvement sur le terrain de OISONVILLE-GONDREVILLE situé à 15 km au sud d'ETAMPES. L'engagement est imminent. Il a lieu le 6 avec la mission de bombarder les colonnes motorisées ennemies et le réseau ferroviaire dans la région de CHAULNES (SOMME). Les objectifs assignés sont atteints malgré les réactions de la D.C.A. et les attaques des chasseurs allemands, Messerschmitt 109 notamment. Un de ceux-ci est abattu par l'équipage du lieutenant BERRARD. Les avions des capitaines BIENVENU et MARCHAND ne rentrent pas, tous deux abattus par la D.C.A. Aucun des quatre appareils du groupe I/II voisin ne rentrent. Le dîner est pris tristement, les survivants racontent leur aventure à nos oreilles attentives et étonnées.

Les missions vont maintenant se succéder jusqu'au 18 juin à une cadence accélérée. "C'est pour l'aviation le moment de tous les sacrifices : on lui demande de se substituer aux réserves absentes, aux armes défaillantes".



8 juin	Mission de bombardement, à la nuit tombante, sur des concentrations ennemies dans la région de POIX (SOMME). D.C.A toujours très active. Sur quatre appareils engagés, un est abattu à BLAINCOURT, un autre gravement touché réussit à se poser dans nos lignes, un moteur en feu.
9 juin	Un équipage de la 4° escadrille effectue une mission de nuit dans la région de MONCORNET.
10 juin	Nouvelle mission dans la région d'ATTIGNY.
11 juin	Le groupe fait mouvement sur le terrain de TOURS. Trois appareils et trois officiers sont reçus en renfort. La base qui est dans le plus grand désordre est bombardée par

	les Allemands en fin d'après-midi.
13 juin	Mission de bombardement sur des colonnes motorisées dans la région de CHALONS SUR MARNE. Le capitaine LACHAUD, commandant de la 4 ^e escadrille est tué, son avion abattu en flammes.
14 juin	Le terrain est bombardé et mitraillé.
15 juin	Repli de TOURS sur BORDEAUX-MERIGNAC. A BORDEAUX c'est la débâcle, des avions de tous types jonchent la piste, le personnel est désœuvré.
nuît du 16 au 17 juin	le groupe effectue une mission de bombardement sur des convois ennemis dans la région de COSNES, LA CHARITE-sur-LOIRE.
17 juin	Deux nouvelles missions dans de mauvaises conditions atmosphériques. Le Général de GAULLE quitte MERIGNAC pour l'ANGLETERRE.
18 juin	Repli de Bordeaux sur Toulouse.
22 juin	Traversée de la Méditerranée vers BLIDA.
25 juin	A 3 h 55, c'est le "cessez le feu", l'armistice vient arrêter un combat inégal, la campagne de FRANCE est terminée et les formations aériennes sont dissoutes, c'est la nuit, les lumières de la FRANCE s'éteignent mais celles de l'ANGLETERRE veillent. Notre groupe se déplace de BLIDA vers ORAN et MARRAKECH. Ainsi se termine pour le II/23 la campagne 1939-1940.



Les pertes infligées par l'Armée de l'air à la Luftwaffe furent lourdes, environ 1300 avions de toutes catégories, soit 37 % de ses appareils de première ligne du 10 mai. De son côté, notre aviation avait perdu 410 avions en combat aérien, ce qui démontre la supériorité de nos pilotes de chasse. Mais, 430 appareils furent également détruits au sol ou par accidents, soit au total 62 % de nos avions. Les personnels furent également très touchés, 40 % des officiers navigants furent tués ou blessés. C'est dans ce contexte que notre groupe perdit

en 10 jours 6 équipages sur 13 dont ceux de ses deux commandants d'escadrilles. Il reçoit le 20 juin 1940 la citation suivante :

Ordre "C" n° 54

Le Général commandant en chef VUILLEMIN, commandant en chef des Forces aériennes, cite, à l'ordre de :

l'ARMEE AERIENNE,

le GROUPE DE BOMBARDEMENT 2/23

"Engagé sous les ordres du Capitaine PLIQUE au plus fort de la bataille de FRANCE a donné la preuve des plus belles qualités guerrières. Malgré la perte de ses deux chefs d'Escadrilles et de plusieurs de ses équipages a conservé le même allant et continue à lutter avec la même ténacité et la même foi".

Cette citation comporte l'attribution de la croix de guerre avec palme.

Le Général commandant en chef des Forces aériennes

Signé : VUILLEMIN

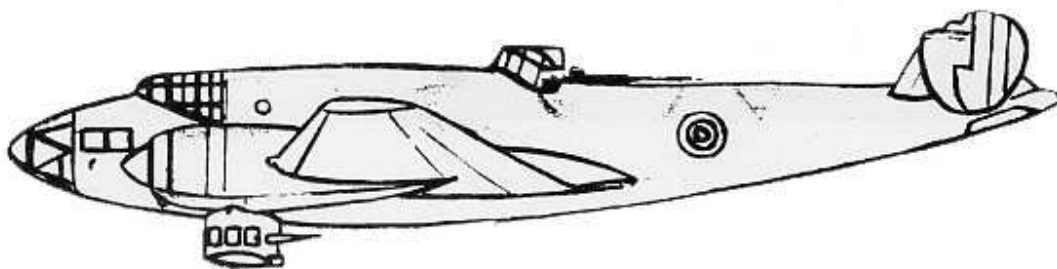


L'INQUIETUDE ET L'ESPOIR

Stationnant successivement à BLIDA (15 juillet), OUJDA (16 juillet) de nouveau BLIDA (21 juillet), le groupe fait mouvement le 19 août sur MEKNES où il est rattaché au Groupement de bombardement n° 11.

Le groupe II/23 figure au nombre des unités aériennes que la FRANCE est autorisée à conserver d'après les conventions de l'armistice.

Une difficile période d'instruction sur le LEO 45 va commencer car le moral n'est pas fameux; chacun est inquiet de l'avenir de la FRANCE et de son propre avenir. Beaucoup, voyant derrière eux tant d'épreuves dramatiques et devant eux des lendemains obscurs, commencent à désespérer.



Le 24 et 25 septembre, en riposte à l'agression anglaise contre DAKAR, (résolu à ne pas laisser tomber entre les mains de l'Axe les magnifiques unités navales françaises de Méditerranée, le gouvernement britannique avait décidé d'en obtenir le ralliement ou de les détruire), le GB 2/23 participe à des opérations de représailles sur GIBRALTAR. Le 24, une soixantaine de LEO 45, DOUGLAS DB 7 et GLENN MARTIN 167 des GB I/23, I/19, II/23, II/61, I/32 et I/11, escortés par des DEWOITINE 520 et CURTISS H 75 de la

3° et 5° EC décollent entre 13 h et 14 h et larguent 40 t de bombes sur les installations britanniques, touchant une partie de l'arsenal et un navire.

Le commandant de l'Escadrille des Lapins donne un bel exemple de conscience professionnelle. Trouvant que son passage en direction est mauvais, malgré le tir intense de la DCA, il fait demi-tour et accomplit un deuxième passage sur l'objectif. Deux de nos avions reviennent criblés de balles. Le lendemain, ce sont 56 t de bombes qui sont lâchées sur le Port de GIBRALTAR. Un de nos LEO 45 est abattu, l'appareil s'écrase en mer. Ce fut la première et la dernière grande action offensive menée par l'Armée de l'air de VICHY.

L'état d'alerte règne de façon presque continuelle durant tout le mois de septembre.

L'entraînement au pilotage et à la navigation se poursuit au cours des mois d'octobre et de novembre. Signalons en novembre, la perte d'un appareil accidenté à EL HAJEB, lors d'un vol en rase-mottes.

1941

Des équipages solides sont constitués et l'entraînement commence dès janvier 1941, exercices de bombardement, radio, liaison avec la chasse. Quelques voyages à ORAN et à AGADIR sont entrepris.

En mai, des vols de section prolongés, des prises de photos verticales et obliques sont exécutés au-dessus de FES, TAZA, GUERCIF et OUJDA. Le LEO démontre son aptitude à atteindre un plafond de 8500 mètres environ. En novembre, l'escadrille des "Lapins" va faire ses écoles à FEU, à KSAR GL SOUIC, aux portes du désert.



Les portes du désert (ECPA)

Cette activité se maintiendra d'une façon égale jusqu'à la fin de l'année 1941 et début 1942, époque à partir de laquelle les commissions d'armistice imposent des restrictions assez sévères portant sur les équipages, pilotes notamment et sur les allocations d'essence lesquelles ne permettront plus en 1942 que quatre heures de vol par avion et par mois.

Au cours de l'année 1941, le II/23 éprouvé par la guerre a repris une physionomie nouvelle. Tous les jeunes officiers ont suivi un stage de perfectionnement au Centre d'instruction de MEKNES et le personnel est apte à remplir toutes les missions de guerre qui pourraient lui être demandées.

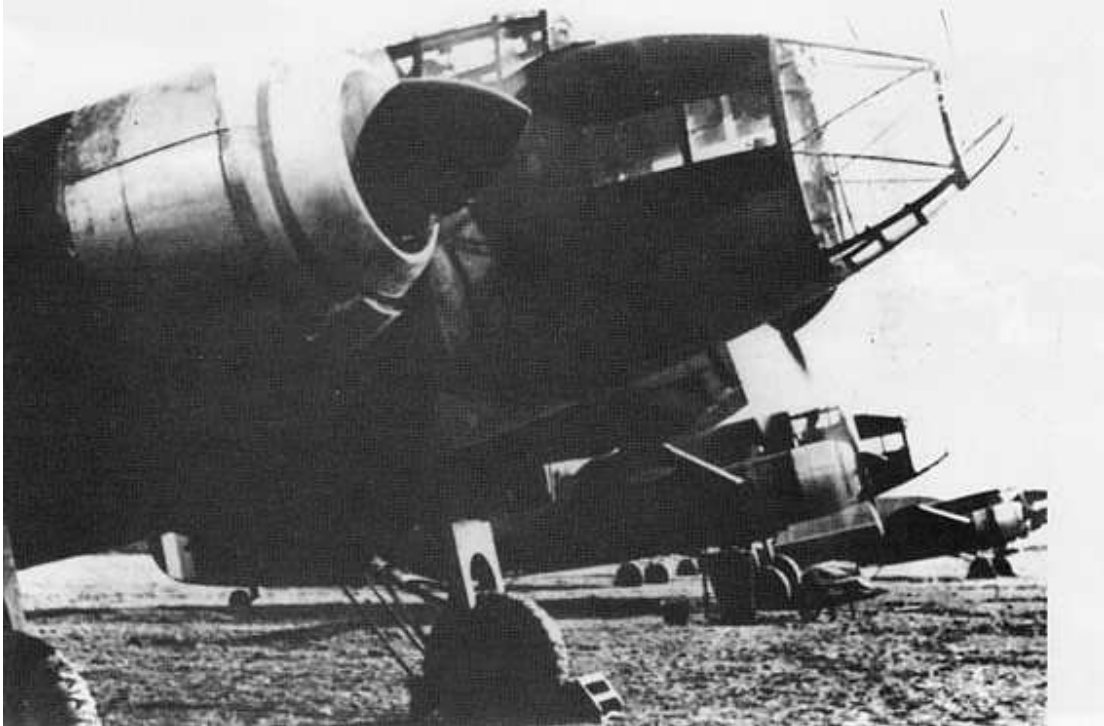
1942

Jusqu'au débarquement des alliés, l'entraînement continue : bombardements fictifs au cours d'exercices combinés, bombardement sur cible au sol et en mer, exercices en liaison avec la chasse et l'armée de terre.

A cinq heures du matin, le 8 novembre, le groupe est en état d'alerte, les forces anglo-américaines débarquent en plusieurs points de la côte algérienne et notamment à FEDALA (plage de PONT-BLONDIN). C'est dans ce secteur que le II/23 doit intervenir.

Le 8 en fin de matinée, 12 bombardiers du II/23 et I/32 escortés par 13 appareils du GC5, bombardent les canots qui font la navette entre les navires immobiles et la plage de PONT-BLONDIN. Les bombes encadrent les

radeaux, font des gerbes d'écume, mais il ne semble pas que les dommages puissent être graves sur des objectifs aussi petits et disséminés. La flotte bien alignée donne une impression de puissance et fait sur notre flanc droit un tir de barrage aux "gros noirs". Nous perdons trente chasseurs et bombardiers.



Mise en route (SHAA)

Le 9, une mission a lieu dans la matinée, pour beaucoup d'entre nous c'est le baptême du feu. La DCA nous tire dessus, les GRUMMAN américains nous accrochent. Au retour la situation est désespérée : cinquante deux appareils sont détruits.

Sur notre LEO n° 3012, le canonnier en voulant réparer son canon qui ne marche pas, ouvre malencontreusement son parachute, est coincé contre le canot, tiré par le parachute déployé à l'extérieur de l'avion et périt asphyxié. L'avion difficilement manoeuvrable vire à droite, traverse le barrage de la DCA, un éclat d'obus enlève la casserole de l'hélice qui vient ouvrir dans la carlingue-pilote un vaste trou. L'avion perdant de l'altitude réussit cependant à atterrir à MEKNES.

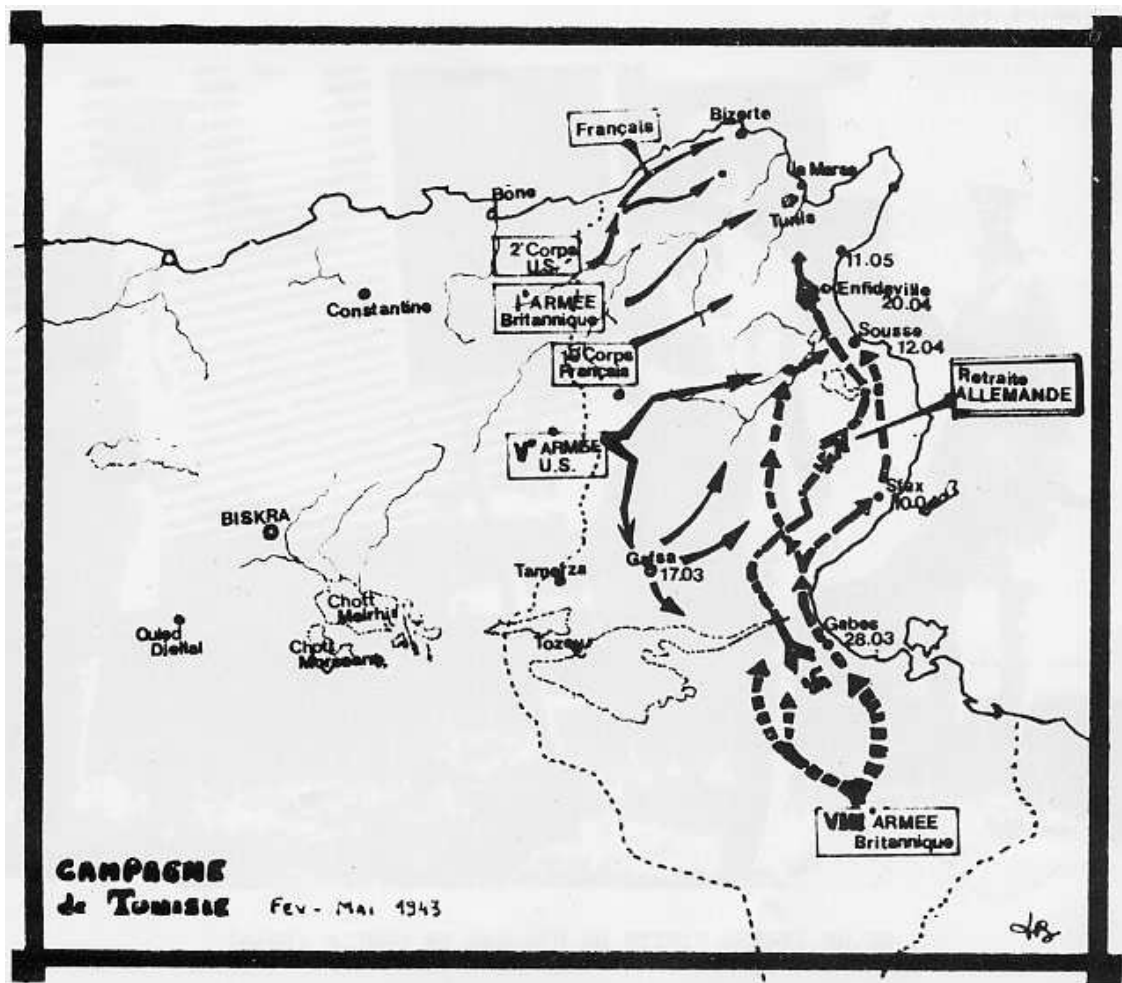
Dans la nuit du 10 au 11 novembre, la fin des hostilités est annoncée. Cette nuit-là, en FRANCE, les Allemands déclenchent l'opération. "ANTON" : invasion de la zone libre. Surprise, l'armée d'armistice ne peut opposer la moindre résistance.

Il convient de fixer ici l'état d'esprit du groupe:

"Sans aucune haine contre les Américains, uniquement par discipline, nous avons sans hésitation obéi à nos chefs, sachant qu'il ne nous appartenait pas d'apprécier ce qui devait être fait. Mais la lutte paraissait tellement inégale que nous fûmes tous heureux de voir que nos chefs avaient été assez compréhensifs pour ne pas prolonger "le baroud d'honneur".

Le groupe, après avoir séjourné du 9 au 14 à RAS-EL-MA près de FES, rentre à MEKNES. Là, nous vivons une période douteuse, ignorant tout des tractations. Qu'allait-il advenir de nous ? L'invasion de la zone libre, le coup de TOULON ? La très grande majorité qui n'avait jamais cessé de voir le salut de la FRANCE dans la victoire anglo-saxonne n'eut aucune hésitation et comprit avec joie que nous allions reprendre aux côtés des alliés la lutte contre l'ALLEMAGNE.

1943 La campagne de TUNISIE



Le 11 janvier, la 4^e Escadrille du GB II/32 d'AGADIR, dissoute le 1^{er} janvier, rejoint notre groupe avec 3 "DOUGLAS". L'entraînement sur matériel américain commence.

Du 18 au 28 février, le GB I/25 et notre groupe sont utilisés au transport de munitions et de matériel des ports du MAROC vers le front Tunisien, au profit des troupes françaises et américaines soit 180 tonnes en 10 jours.

Le 29 mars, les équipages quittent MEKNES pour BISKRA en vue de leur participation à la campagne de TUNISIE où les forces de l'axe opposent encore une certaine résistance. Ils sont affectés dans le "NORTH TACTICAL AIR FORCE" pour effectuer des missions de bombardement

de nuit sur les troupes de ROMMEL. Notre groupe exécute des vols de reconnaissances entre BISKRA, TOZEUR, TAMERZA, OULED DJELLAL.

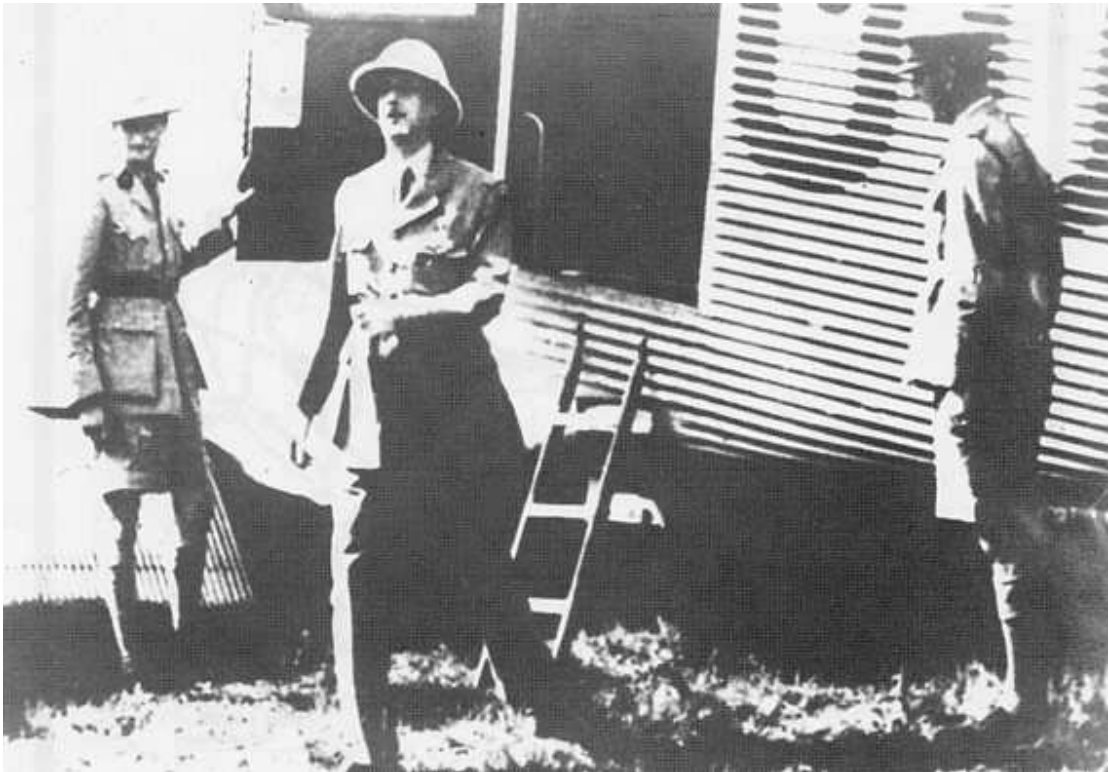
Du 8 au 22 avril, après avoir reconnu le secteur de CHOTT MELRHIR, CHOTT MEROUANE, OULED DJELLAL, les équipages effectuent une dizaine de missions de bombardement de nuit :

- attaquent des colonnes motorisées allemandes dans la région d' ENFIDAVILLE et de GAFSA le 10 avril, 3800 kg de bombes larguées.

- le 13 avril, 4320 kg de bombes sont lâchées sur le terrain de LA SEBALA à 15 km de TUNIS.

- le 17, nos avions bombardent le terrain de LA MARSA.

- le 22, nos LEO survolent le port de BIZERTE et exécutent quelques missions de nuit la semaine suivante.



08 Août 1943 Visite du Général De Gaulle (SHAA)

Le 5 mai, au cours d'une mission sur EL AOUINA avec cinq appareils, celui du Lieutenant VAUX est abattu, deux autres sont touchés par la DCA. Le 11 mai, le groupe quitte BRISKRA pour THELEPTE où il va séjourner jusqu'au 27. Les missions de guerre de la campagne de TUNISIE prennent fin. Nos escadrilles auront largué 19 tonnes de bombes.

Le 27 mai, le groupe en entier se retrouve à MEKNES. Les exercices reprennent, tir à la bombe réelle notamment à EL HAJEB et KSAR ES SOUK, jusqu'au mois de juillet.

L'espoir de notre participation à la bataille aérienne d'ALLEMAGNE

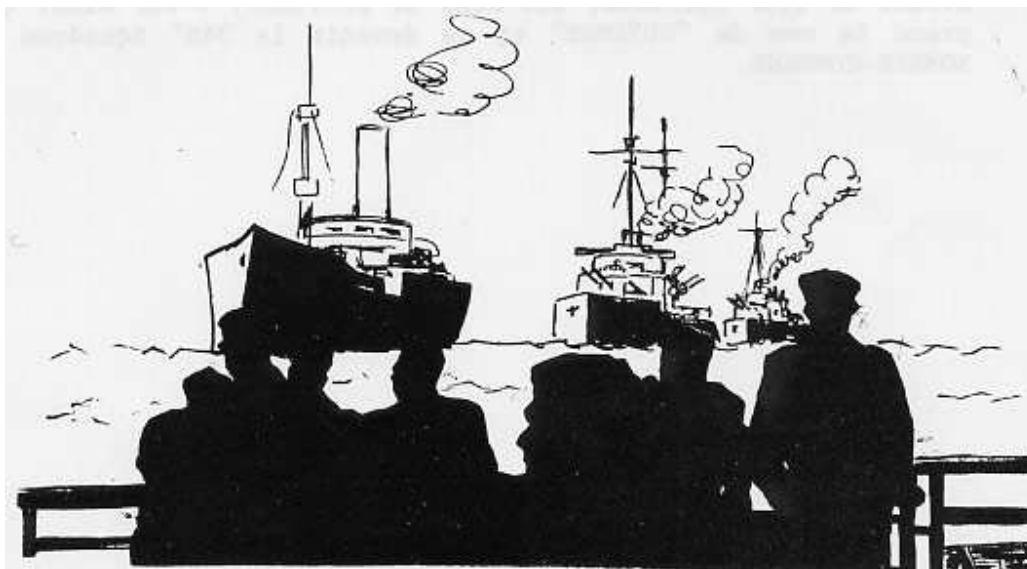
se précise. Dieu veuille que doublement exilés de la terre française, nous trouvions sur une terre étrangère le réconfort de servir la patrie et l'honneur de notre fanion.

Le 8 août, le groupe reçoit la visite du Général DE GAULLE. Les jours qui suivent sont consacrés aux préparatifs du départ pour l'ANGLETERRE.

Le 10 août, lors du convoyage de nos vieux LEO de MEKNES vers ALGER, l'avion du CNE DUCASSE rate son décollage, s'écrase près de la gare et brûle. Le commandant de la 4^e Escadrille périt avec 9 camarades.

Le 18 août, tout le personnel se retrouve à ZERALDA près d'ALGER.

Le 26 août, le II/23 s'embarque sur le SS ORBITA, ex-liner des INDES, transport de troupe. Après deux jours d'une mer calme, nous nous réveillons au pied du Roc de GIBRALTAR.



Le 1er septembre, par un épais brouillard nous quittons la méditerranée. Durant neuf jours, nous allons vivre la vie monotone du convoi. Le temps paraît long. Notre bateau est entouré de 7 autres transports de troupe tandis que 6 destroyers et 2 croiseurs de bataille ouvrent et ferment le dispositif. Le 08, une côte, des îles, c'est le Nord de l'IRLANDE. Il fait froid, il pleut. Le 09, en plein brouillard, les équipages des "LOURDS" débarquent à LIVERPOOL. Arrivée un peu cahotique, sous l'oeil des indigènes qui se demandent qui sont ces nouveaux prisonniers.

DES GROUPES AUX NOMS DE PROVINCE

Pour rappeler aux Français, placés sous l'occupation allemande, la présence de quelques uns des leurs aux côtés des Alliés, le Général VALIN décide de leur attribuer des noms de province. C'est ainsi que le GB II/23 prend le nom de "GUYENNE" et va devenir le 346^e Squadron du prestigieux BOMBER-COMMAND.