



MINISTÈRE
DES ARMÉES

Liberté
Égalité
Fraternité

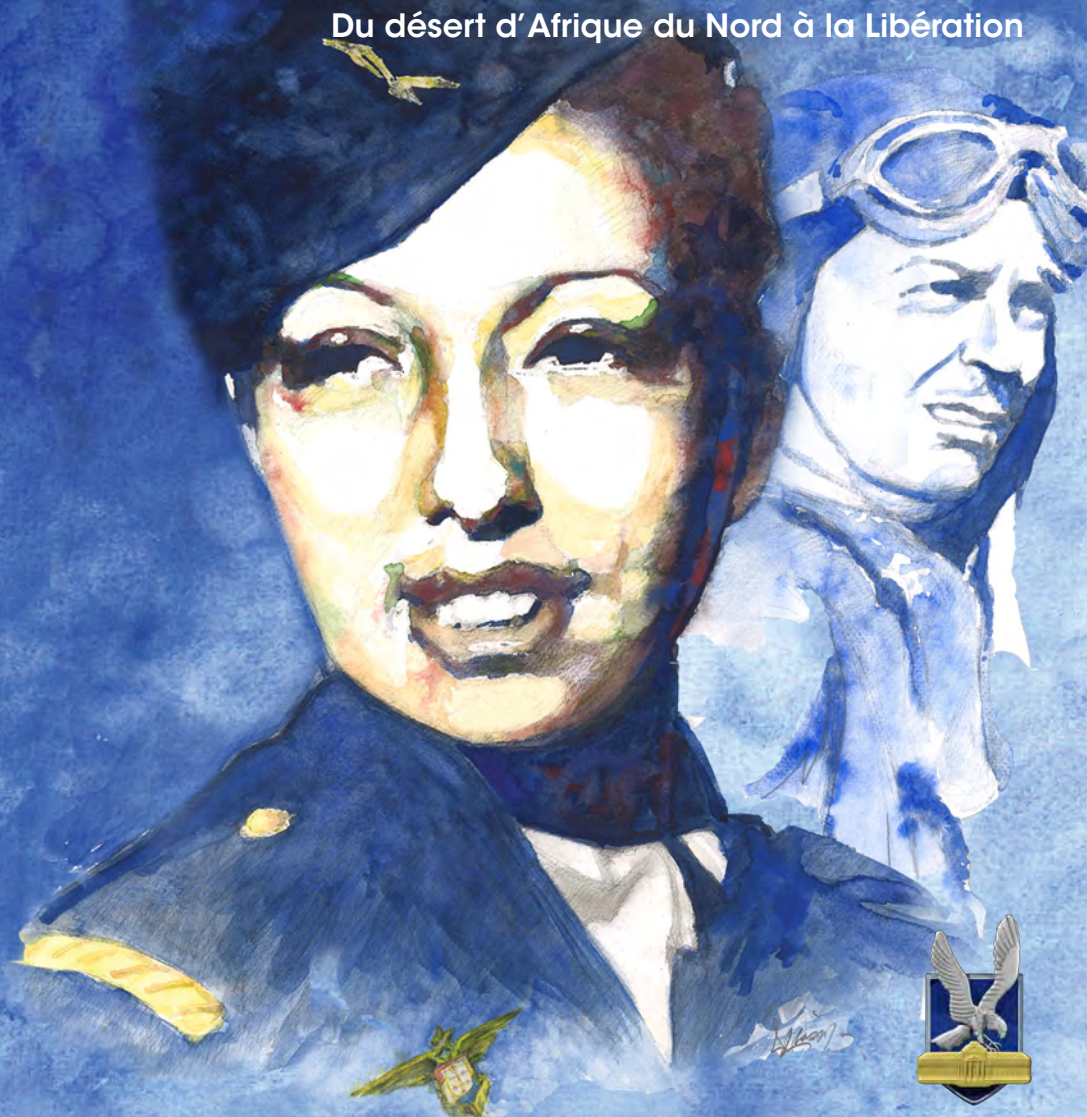
ARMÉE DE L'AIR
& DE L'ESPACE

CARNETS DE VOL

Hors série

Les Forces aériennes françaises libres

Du désert d'Afrique du Nord à la Libération



ÉDITO

« Si le destin ne m'accorde qu'une courte carrière de combattant, je remercierai le ciel d'avoir pu donner ma vie à la Libération de la France ». Il y a 80 ans, René Mouchotte résumait ainsi son état d'esprit, peu de temps avant d'être abattu en août 1943. Si cette phrase a souvent été mise en exergue, c'est qu'elle semble incarner la mentalité de la poignée d'aviateurs, qui a, dès l'été 1940, fait le choix de poursuivre le combat.

Afin de leur rendre honneur et de faire de leur engagement une source d'inspiration et de fierté pour les plus jeunes générations d'aviateurs, le CESA publie deux hors-série consacrés aux Forces aériennes françaises libres (FAFL). Pour faire (re)découvrir ces destins hors normes qui changèrent le cours de l'histoire, nous avons choisi de placer ces femmes et ces hommes au cœur de ce double-numéro, qu'il s'agisse de leur figure tutélaire, le général Martial Valin, de pilotes emblématiques comme Edmond Marin La Meslée, du père des parachutistes français Georges Bergé ou encore d'artistes engagés tels que Romain Gary et Joséphine Baker.

La partie consacrée à ces personnages est complétée par un dossier introductif sur le contexte historique, un autre centré sur les opérations les plus marquantes auxquelles les FAFL ont pris part ainsi qu'un dernier présentant les principaux appareils et structures de l'époque. Nous espérons que ce panorama pourra traduire l'esprit pionnier, la détermination et les valeurs de ces jeunes aviateurs à qui l'armée de l'air et de l'espace doit tant.

Nous tenons à remercier vivement le comité pédagogique des *Carnets de vols* qui permet de faire vivre cette revue ainsi que l'ensemble des auteurs ayant contribué à ce numéro pour la qualité de leur travail. Nous vous souhaitons une agréable lecture, doublée de fructueuses réflexions à propos de cette période troublée dont les leçons demeurent inépuisables.

Capitaine Ivan Sand, rédacteur en chef des *Carnets de vols*



Centre d'études stratégiques
aérospatiales (CESA)

Directeur de la publication :
GBA Julien Sabéné

Rédacteurs en chef :
Col Laurent Paquot
Cne Ivan Sand

Rédacteurs en chef adjoint :
Lft Louise Matz
Lft Anne Maurin

Rédacteurs du CESA :
Adc Jean-Paul Talimi
Adc Fanny Boyer

Maquette :
M. Emmanuel Batisse
M. Philippe Bucher
Adjudant Christian Calligaro
(couverture)

Relecture :
Lcl (R) Danielle Emeras

Diffusion :
M. Claude Donavin
Clic Mathieu Cornu

Correspondance :
CESA
1 place Joffre,
75700 PARIS SP 07 - BP 43
Tél. : 01 44 42 80 55
MTBA : 861 753 80 55

Impression :
Imprimerie EDIACA (Établissement
d'impression, de diffusion et d'archi-
vage du commissariat des armées)

Tirage 1 200 exemplaires

Les opinions émises dans les articles
n'engagent que la responsabilité
des auteurs

TOUS DROITS DE REPRODUCTION
RÉSERVÉS
ISSN 2803-435X

Sommaire

Les Forces aériennes françaises libres

Du désert d'Afrique du Nord à la Libération

Contexte-stratégie-politique **4**

- Les grands événements aériens de la
seconde guerre mondiale 4
- L'Empire français en 1940, les colonies et la guerre . 6
- 1936-1939 : l'armée de l'air se prépare à la guerre... 8
- La stratégie française en 1940 10
- Juin 1940, la France divisée en deux 12
- Le procès de Riom : 19 février-15 avril 1942 14

Les opérations **16**

- Le *Blitzkrieg* en 1939/40..... 16
- Le « coup de faucille » : plan audacieux
de la *Wehrmacht* 18
- La campagne de France 20
- La bataille de France dans les airs 22
- Les opérations FAFL..... 24
- L'épopée africaine des Forces françaises libres
(FFL) de Leclerc..... 26
- Les FAFL à Koufra 28
- *Savannah*, la première opération de la
France Libre 30
- L'opération *Torch*, un tournant décisif
de la guerre 32
- Les FAFL participent aux débarquements..... 34

Les hommes **36**

- Le maître d'œuvre des FAFL :
général Martial Valin..... 36
- James Denis, le premier As de la France Libre ... 38
- Les As allemands dominent les airs 40
- Pierre Clostermann, l'As français 42
- Jean Maridor, le capitaine courage..... 44
- Edmont Marin La Meslée, commandant du
« *Champagne* » 46

- Jean Demozay, alias Morlaix, l'As méconnu 48
- René Mouchotte, combattant de la France Libre .. 50
- Le capitaine Bergé et les SAS français 52
- Des stars dans les FAFL 54

Moyens et structures

56

- L'Ordre de la Libération récompense
les Compagnons 56
- Les *Free French Flights 1, 2 et 3* 58
- L'organisation des FAFL et la création
des noms de provinces 60
- Écoles de formation et état-major des FAFL 62
- Les chasseurs de la *Luftwaffe* 64
- *Spitfire* et *Hurricane*, chasseurs légendaires de la
seconde guerre mondiale 66
- *Topic* et le GRB 1 70
- Deux groupes de bombardement français
dans la *Royal Air Force* 72
- Le groupe de bombardement « *Lorraine* » 74
- Le « *Bretagne* », un groupe légendaire 76
- Insignes des unités FAFL d'Afrique du Nord
et d'Angleterre 78

Les grands événements aériens de la seconde guerre mondiale

1939

1940

Grands événements

Événements aériens

● **1^{er} septembre 1939**
Invasion de la Pologne par l'Allemagne

● **3 septembre 1939**
La France, le RU, l'Australie et la NZ déclarent la guerre à l'Allemagne, début de la « drôle de guerre »

● **7 septembre 1939**
Début de l'offensive de la Sarre

● **10 mai 1940**
Hitler envahit la Belgique

● **26 mai 1940**
Début de l'Opération *Dynamo*, évacuation de Dunkerque

● **18 juin 1940**
Appel du général de Gaulle

● **22 juin 1940**
Armistice franco-allemand signé à Rethondes

● **10 juillet 1940**
Début de la bataille d'Angleterre

● **1^{er} septembre 1939**
Blitzkrieg en Pologne avec le *Ju-87 « Stuka »*

● **4 septembre 1939**
Raid de la *Royal Air Force* (RAF) contre la flotte de guerre allemande à Wilhelmshaven

● **30 novembre 1939**
Bombardement d'Helsinki par l'aviation soviétique pendant que l'Armée rouge envahit la Finlande

● **10 mai 1940**
Déploiement du *Ju-52* pour le premier assaut aéroporté lors de la bataille de la Haye

● **1^{er} juillet 1940**
Création des FAFIL

● **10 juillet 1940**
La RAF repousse les assauts aériens massifs de la *Luftwaffe*

● **14-15 juillet 1940**
Opération *Ambassador*, Raid commando anglais sur Guernesey

● **13 août 1940**
Début de l'*Adlertag*, opération allemande pour détruire la RAF

● **7 septembre 1940**
Début du *Blitz* en Angleterre

1943

1944

● **2 février 1943**
Défaite allemande à Stalingrad

● **13 mai 1943**
Fin de la guerre en Afrique du Nord
Repli italien et allemand après leur défaite lors de la campagne de Tunisie

● **3 juin 1943**
Création du Comité français de libération nationale à Alger

● **10 juin 1943**
Début de la campagne d'Italie

● **24 août 1943**
Début de la bataille du Dniepr sur le front de l'Est

● **14-24 janvier 1943**
Sommet de Casablanca - décision de lancer une campagne de bombardement continu sur l'Allemagne

● **18 août 1943**
Opération *Hydra*, raid aérien britannique sur la base de Peenemünde, site de développement du V2

● **13 octobre 1943**
Disparition de Maurice Bon
As du « Normandie Niémen »

● **2 novembre 1943**
Premier raid de la *15th US Air Force* sur l'Europe

● **18 novembre 1943**
Premier raid allié lors de la bataille aérienne de Berlin

Domination de l'Axe

Tournant de la guerre

Domination alliée

1941

1942

- **22 juin 1941**
Début de l'opération *Barbarossa*, entrée en guerre de l'URSS
- **5 décembre 1941**
Fin de l'opération *Barbarossa*
- **7 décembre 1941**
Entrée en guerre des Etats-Unis
- **27 mai-11 juin 1942**
Bataille de Bir-Hakeim
- **3-7 juin 1942**
Bataille de Midway, victoire américaine
- **17 juillet 1942**
Début de la bataille de Stalingrad
- **8-16 novembre 1942**
Opération *Torch*, débarquement allié en Afrique du Nord
- **11 novembre 1942**
Opération *Anton (Attila)*, occupation allemande de la zone libre

- **20 juin 1941**
Création des *United States Army Air Forces (USAAF)*
- **10 juillet 1941**
Le général Valin prend le commandement des FAFL
- **7 décembre 1941**
Bombardement de Pearl Harbour par les forces aéronavales japonaises
- **10 décembre 1941**
Le *Repulse* et le *Prince of Wales* sont coulés par l'aviation japonaise
- **27-28 février 1942**
Opération *Biting*, raid de Bruneval
- **18 avril 1942**
Raid aérien de *Doolittle*, 1^{er} raid américain sur le Japon
- **27 avril 1942**
Lancement du projet *Amerika Bomber*
- **7 août 1942**
Début de la bataille de Guadalcanal
- **19 août 1942**
Opération *Jubilee*, raids aériens sur Dieppe

1945

- **6 juin 1944**
Débarquement allié en Normandie
- **14 et 16 juin 1944**
Discours de Bayeux
- **15 août 1944**
Opération *Dragoon*, débarquement en Provence
- **19-25 août 1944**
Libération de Paris
- **23 novembre 1944**
Libération de Strasbourg
- **4-11 février 1945**
Conférence de Yalta
- **24 avril 1945**
Entrée de l'Armée rouge dans Berlin
- **8 mai 1945**
Capitulation allemande
- **5 juin 1945**
Déclaration de Berlin, division de l'Allemagne en 4 zones d'occupation
- **15 août 1945**
L'empereur du Japon Hirohito accepte la fin des hostilités dans le Pacifique
- **2 septembre 1945**
Signature de la capitulation japonaise sur l'*USS Missouri*

- **6 juin 1944**
Opération *Overlord*, suprématie alliée dans les airs
- **15 juin 1944**
Débarquement américain dans les îles Mariannes (opération *Forager*)
- **22 juin 1944**
Opération *Bagration*, de libération de la Biélorussie par l'URSS. Déclassement de la *Luftwaffe*
- **8 septembre 1944**
Tirs de V2 sur Paris et Londres
- **17 septembre 1944**
Lancement de l'opération *Market-Garden*
- **25 octobre 1944**
Première offensive kamikaze à grande échelle
- **1er janvier 1945**
Opération *Bodenplatte* pour paralyser les Alliés lors de la bataille des Ardennes
- **13-15 février 1945**
Bombardement et destruction de Dresde
- **9-10 mars 1945**
Opération *Meetinghouse* de l'USAAF sur Tokyo
- **1er avril-22 juin 1945**
Bataille d'Okinawa, 1000 sorties kamikazes
- **26 avril 1945**
Tentative d'exfiltration d'Hitler par l'aviatrice Hannah Reitsch
- **6 et 9 août 1945**
« *Little Boy* » larguée sur Hiroshima, « *Fat Man* » sur Nagasaki

L'Empire français en 1940, les colonies et la guerre

Alors que la Grande Guerre n'a pas constitué une véritable césure dans l'Empire colonial français, la seconde guerre mondiale revêt bien plus d'importance. En effet, l'extension du conflit aux continents asiatique et africain a érigé l'Empire colonial français en un enjeu stratégique capital, dès l'entrée en guerre le 3 septembre 1939 et surtout à l'issue de l'armistice du 22 juin 1940. Dès lors, les Français Libres autant que Vichy sont obnubilés par la nécessité de contrôler les colonies, faisant de l'Empire colonial l'objet de toutes les convoitises en 1940.

L'Empire, une carte maîtresse en 1939-1940

En 1939, les colonies françaises constituent, par leur étendue, le second empire colonial du monde, derrière celui du Royaume-Uni. Immense ensemble de plus de 12 millions de km² et de près de 70 millions d'habitants – qui fait la fierté de la métropole – ses dirigeants font de cet empire un atout précieux, en particulier sur le plan démographique et sur celui des ressources économiques, alors qu'il est déjà hétérogène et miné de l'intérieur.

C'est un empire composite, avec des protectorats (Tunisie, Maroc), des colonies au sens strict (telles l'Afrique occidentale française, l'Afrique équatoriale française ou la Fédération indochinoise), des mandats (comme la Syrie et le Liban), tandis que l'Algérie, départementalisée, est considérée comme partie intégrante du territoire national.

Sans enthousiasme, les colonies se résignent à la guerre et mobilisent une réserve considérable de soldats, mais aussi de travailleurs. Néanmoins, sur les 600 000 soldats nord-africains et subsahariens mobilisés dès septembre 1939, seuls un peu plus de 200 000 hommes (surtout des Algériens) sont présents en métropole durant la drôle de guerre. La menace italienne exige en effet de maintenir des troupes sur la rive sud de la Méditerranée.

Quel avenir pour l'Empire à l'issue de l'armistice ?

C'est avec stupeur que les peuples colonisés observent le désastre de l'armée française en mai-juin 1940. Alors qu'un armistice se dessine, les élites dirigeantes civiles et militaires sont partagées entre défaitistes et partisans pour continuer la lutte depuis l'Empire. Dans son appel du 18 juin, de Gaulle entend rallier à lui les colonies pour deux motifs : avoir une assise territoriale pour lancer la reconquête du sol national et bénéficier de ressources humaines et logistiques.



DR

Avec l'armistice du 22 juin, l'Empire n'est pas directement concerné par les clauses, puisque Hitler, qui n'a pas les moyens de porter la lutte dans les colonies,

n'exige aucun territoire colonial. Il réclame seulement un désarmement de la flotte de guerre afin d'éviter qu'elle ne tombe aux mains des Britanniques. En apparence, la défaite laisse donc l'Empire étonnamment intact. Pour autant, les territoires coloniaux deviennent rapidement objet de convoitises entre les pouvoirs de Vichy et ceux des Français Libres de Londres, tous deux revendiquant les possessions coloniales.

Des colonies âprement disputées

L'administration coloniale et les gouverneurs des colonies s'empressent de reconnaître le régime de Vichy, qui y applique les principes de la « Révolution nationale », tout en continuant d'exalter la grandeur impériale. Vichy instrumentalise habilement l'attaque anglaise contre la flotte française dans le port algérien de Mers-el-Kébir, le 3 juillet 1940 (1 300 morts et 2 000 blessés du côté français).

Malgré l'isolement du général de Gaulle, quelques colonies viennent se rallier à la France Libre, comme la Nouvelle-Calédonie en septembre 1940 et surtout le Tchad, qui, dès le 26 août 1940, avec son gouverneur Félix Éboué, proclame son ralliement à l'homme du 18 juin – entraînant derrière lui toute l'Afrique équatoriale française à l'exception du Gabon. Vichy se maintient surtout en Afrique du Nord et en Afrique occidentale, où de Gaulle, le 23 septembre, dans une tentative de débarquement avec 2 400 Français Libres, échoue devant Dakar, bien protégé par des marins fidèles au maréchal Pétain.

La crise passée, de Gaulle crée le 27 octobre, à Brazzaville, le Conseil de défense de l'Empire pour poser les fondements d'une légitimité dans les terres d'Empire. Brazzaville devient l'autre capitale de la France Libre. Si le Gabon passe sous couleurs gaullistes le 16 novembre, l'Indochine (en partie occupée par les Japonais), la Syrie et le Liban résistent encore à la France Libre.

Ainsi, en 1940, les colonies deviennent des zones de combat qui engagent des Français contre des Français. L'Empire français libre fournit néanmoins à de Gaulle une base de souveraineté. Avec l'internationalisation du conflit, à partir de l'année 1941, l'Empire devient un espace de haute conflictualité entre les Alliés et les forces de l'Axe.

1936-1939 : L'armée de l'air se prépare à la guerre

À l'orée des années 1930, moment de la montée en puissance des dictatures fascistes et du début de la marche à la guerre, est instituée une armée de l'air indépendante sous l'égide du ministre de l'Air Pierre Cot et de son chef de cabinet le général Denain, en 1933. Après la « *politique des prototypes* » d'Albert Caquot, axée en grande partie sur l'aviation civile (1928-1934), cette armée de l'air indépendante, qui devait se concrétiser dès 1928-1929, ne voit le jour qu'en 1933. Avec l'arrivée au ministère de l'Air de Pierre Cot et la nomination du général Denain au poste de chef d'état-major de l'armée de l'air, le ministère de l'Air prend une nouvelle direction : il s'achemine vers la voie du réarmement, imprime à sa politique générale un caractère beaucoup plus militaire.

C'est à partir de 1936 que l'armée de l'air, au service des gouvernements successifs de la III^e République, se prépare à la guerre, avant la déflagration de 1940, de deux façons : d'une part, par le lancement d'une politique de réarmement et, d'autre part, par le déploiement d'une « diplomatie aérienne », principalement dans une Europe sous tension et dans une aire atlantique incertaine, où les États-Unis se limitent à un isolationnisme frileux.

Entre 1936 et 1939, face à une *Luftwaffe* de plus en plus redoutable par ses capacités en armement grandissantes, l'armée de l'air se lance dans une politique de réarmement aérien chaotique, marquée par un chevauchement de plans (plans I, II, III, IV et V) entachés de maintes vicissitudes qui révèlent les dysfonctionnements d'une industrie aéronautique française exsangue, sous-équipée en machines-outils et soumise à une course contre la montre, avant d'être capable de relever le défi de son redressement et de sa modernisation. Le sursaut des usines aéronautiques françaises survient trop tardivement : la production ne se redresse qu'à partir de 1938-1939, au moment où le processus de marche à la guerre devient irréversible. Les infrastructures industrielles sont obsolètes et ne sont pas à même de suivre les cadences demandées. Le pari technique de produire le BCR (Bombardement, Combat, Reconnaissance), avion censé être polyvalent, techniquement dépassé, conçu dans le cadre de la politique des prototypes, aboutit à un échec qui se

manifeste par le prolongement d'une crise du matériel jusqu'en 1937. Prenant conscience de l'existence de goulets d'étranglement dans les chaînes de production, Pierre Cot, redevenu ministre de l'Air avec l'avènement du Front populaire (1936-1937), lance plusieurs programmes de réarmement intermédiaires : le plan II axé sur l'offensive de l'armée de l'air, le plan III axé sur la défense antiaérienne et le plan IV consacré à « *l'accroissement et à la rénovation de l'aviation légère de défense* », à savoir la chasse. Son successeur Guy La Chambre, ministre du gouvernement Daladier, dans le cadre du plan V lancé en mars 1938, va s'efforcer de réduire ce retard de la France en matière de politique du matériel en donnant priorité à l'aviation de chasse, dans la perspective de la stratégie défensive de la France et en lançant une mission aéronautique aux États-Unis pour y acheter des avions de guerre (septembre-octobre 1939). Cet ultime effort mené par l'armée de l'air ne suffit pas à empêcher le raz de marée de la *Luftwaffe* dans le ciel de France de mai-juin 1940. Ce sursaut en matière de politique du matériel est trop tardif.

Sur les plans stratégique et tactique, l'armée de l'air connaît des fluctuations. Après avoir adopté la doctrine du théoricien Giulio Douhet qui donnait la primauté au bombardement stratégique, l'état-major de l'armée de l'air en vient à se soumettre au primat de la défensive à partir de 1938, en privilégiant l'aviation de chasse à fonction défensive et en dispersant ses unités en « petits paquets » le long de la frontière. Il néglige, dans le même temps, l'aviation d'assaut et l'aviation de bombardement.

Sur le plan extérieur, la « diplomatie aérienne » de la France s'avère un échec : la « *non-intervention relâchée* » menée par Pierre Cot et son chef de cabinet Jean Moulin à l'égard de la République espagnole confrontée à la rébellion franquiste, les tentatives de coopération avec la Petite Entente, l'Entente balkanique et l'Union soviétique pour créer un front de revers contre le III^e Reich aboutissent à une terrible impasse. Lorsque la bataille aérienne de France éclate, les avions français sont privés pour beaucoup d'entre eux d'hélices et d'accessoires essentiels. Bien que les pilotes de l'armée de l'air n'aient pas démerité en mai-juin 1940, le ciel français a été submergé par la déferlante des *Stuka* et des autres avions allemands.

La stratégie française en 1940

La déroute française de 1940 face à l'armée allemande ne cesse d'interroger notre conscience collective et les raisons qui ont conduit à cette « étrange défaite ». En 1980, Jean-Baptiste Duroselle, historien des relations internationales, publiait son cinquantenaire *1940 : la France sans stratégie*.

Il est souvent entendu que l'incurie de la préparation militaire et la fébrilité de l'action opérationnelle françaises sont responsables de l'avancée allemande. Cette explication confortait le présupposé, alors largement partagé dans l'opinion, que les dirigeants politiques avaient fait preuve d'incompétence, voire de couardise. Depuis, plusieurs études portent un jugement nuancé sur l'efficacité de la stratégie militaire de la France et l'ont replacée dans l'histoire longue des mutations sociologiques et diplomatiques qui ont abouti au drame.

La puissance du Reich est considérablement neutralisée par le drastique traité de Versailles (28 juin 1919). Le corps social tout entier est pénétré d'un désir de paix que les décideurs, politiques et militaires, ne font que traduire dans leur doctrine. En 1940, la recherche de la paix et la sécurisation des frontières orientent la France vers une stratégie défensive.

Ce choix est lisible à travers le réseau d'alliances que noue la France depuis les années 1920. Le système diplomatique, inspiré d'Aristide Briand, devait faire de la Grande-Bretagne le garant de l'intégrité du territoire (traité de Locarno, 1925). Il manque en outre une alliance de revers – comme celle que la France avait tissée avec la Russie avant 1914. De plus, le retour à la neutralité belge, en 1936, ne favorise guère des manœuvres communes avec l'armée française. Enfin, le revirement italien prive Paris d'un pôle de neutralité sur son flanc sud.

La stratégie militaire affaiblit encore ce fragile jeu d'alliances. L'instruction sur la conduite des grandes unités (IGU) de 1921 est portée par le maréchal Pétain – vice-président du Conseil supérieur de la guerre – puis par les généraux Weygand et, à partir de 1935, Gamelin. Elle fonde cette stratégie sur la « *puissance prépondérante du feu* », l'« *inviolabilité du territoire* » et la « *défensive sur une ligne fortifiée* ». Cette IGU, renouvelée en 1936, demeure « *le corps de doctrine objectivement fixé au lendemain de la guerre par des chefs éminents* ».

Depuis la Grande Guerre, on pense la « préparation » d'un assaut par plusieurs jours d'artillerie plus efficace que la « surprise » et le combat défensif prioritaire. Hanté par le souvenir des tranchées et persuadé que le front finit toujours par se stabiliser, Paris choisit de l'anticiper en offrant une solide ligne de défense. La loi du 14 janvier 1930, présentée par André Maginot, mais préparée sous Painlevé, propose ainsi l'édification d'une « muraille de France » le long de la frontière jusqu'aux Ardennes, réputées infranchissables. La ligne Maginot avait l'atout de permettre à l'armée un répit pour se réorganiser en cas d'invasion. En revanche, aucune fortification ne protège le passage par la Belgique. En 1935, le plan *D bis* prévoit une mobilisation donnant la priorité à la concentration « défensive », choix aussi expliqué par raison démographique : la France ne peut mobiliser que la moitié des effectifs que l'Allemagne est capable de lever.

Au cœur de ce dispositif, l'infanterie est « la reine des batailles ». Malgré les avertissements d'officiers, comme le lieutenant-colonel de Gaulle, l'utilisation massive de chars est circonscrite à l'appui de l'infanterie. Paul Reynaud, en 1937, propose un corps de manœuvre blindé sans être entendu. Ce n'est pas tant leur nombre que leur emploi tactique qui pèse lourd dans la défaite. L'aviation – réarmée depuis peu et équipée du *Dewoitine 520* et de chasseurs achetés aux Américains, mais dépourvue de bombardiers – reste secondaire. La France n'a manqué ni de moyens ni de préparation, mais d'une vision stratégique qui sache s'affranchir des leçons de 1914-1918.

Dès 1932, l'Allemagne crée secrètement une armée motorisée et blindée en misant sur l'articulation du feu et du mouvement. Quand la France choisit le « front continu », sa voisine fait le choix de l'intrépidité et de la stratégie du « coup de faux », lui garantissant l'ascendant en plus de l'initiative. Le général Gamelin décide de déporter la VII^e armée vers Dunkerque, facilitant la tenaille du « coup de faux ». Alors que l'état-major misait tout sur la défensive et sur la « préparation », Gamelin s'élance sur l'ennemi et la bataille de « rencontre ». La panique, l'exode des civils, la dispersion des états-majors empêchent de corriger les imprudences initiales.

L'armée française n'a manqué ni de courage ni d'allant, mais a payé les faiblesses d'une doctrine qui oubliait qu'une stratégie défensive ne pouvait se dispenser d'un outil offensif.

Juin 1940, la France divisée en deux

Le 16 juin 1940, le maréchal Pétain, considéré comme le héros de Verdun qui a conduit la France à la victoire en 1918, devient président du Conseil. Face à la débâcle française, il prend immédiatement la décision de signer un armistice avec l'Allemagne. Mais le général de Gaulle, alors sous-secrétaire d'État à la Défense nationale et à la Guerre, refuse cette défaite. Depuis Londres, il lance un appel le 18 juin afin de réunir les combattants de la France Libre.

L'ère de la collaboration

Après la signature de l'armistice le 22 juin 1940, le Parlement est réuni à Vichy le 10 juillet et vote les pleins pouvoirs au maréchal Pétain à 569 voix contre 80. La III^e République – dont Pétain estime qu'elle est responsable de la défaite – laisse place à l'État français, un nouveau modèle d'État autoritaire et corporatiste qui veut instaurer l'ordre moral par un retour aux valeurs traditionnelles : travail, famille, patrie. Pierre Laval, vice-président du Conseil des ministres en 1940 puis chef du Gouvernement à partir de 1942, impose sa politique étrangère pro-germanique. Ainsi, après avoir serré la main de Hitler à Montoire le 24 octobre 1940, Pétain déclare le 30 octobre : *« C'est dans l'honneur et pour maintenir l'unité française dans le cadre d'une activité constructive du nouvel ordre européen que j'entre aujourd'hui dans la voie de la collaboration. »*

Les conditions de l'armistice

La France est géographiquement divisée en deux : la zone occupée au nord, avec pour capitale Paris et la zone dite libre au sud – jusqu'en novembre 1942 – avec pour capitale Vichy, où s'est replié le Gouvernement. Néanmoins, la France entière est soumise aux règles du nouveau Gouvernement qui réduit drastiquement les libertés et privilégie la prise en charge des troupes allemandes aux conditions de vie des Français. Les acquis sociaux sont notamment supprimés ainsi que les possibilités de revendication. Des tribunaux sont créés pour juger et interner les Français réfractaires. Si Pétain écarte un temps Laval (jusqu'en juin 1942) en le remplaçant par l'amiral Darlan, les arrestations se succèdent, comme celle du jeune préfet Jean Moulin (qui refuse de laisser accuser des tirailleurs sénégalais pour des massacres commis par des Allemands), ou celles des membres du Gouvernement de la III^e République, condamnés à perpétuité. La propagande idéologique monte en puissance, notamment auprès de la jeunesse.

Entente sur les déportations

Dès 1940, des mesures antisémites sont mises en œuvre par le Gouvernement français, assorties de tribunaux spécialisés. À partir du 28 mai 1942, la politique antisémite s'intensifie. Les Juifs sont en effet obligés de porter une étoile jaune afin d'être identifiés. Tous les Juifs étrangers de France doivent être livrés aux nazis ; ainsi la délation est fortement encouragée. Au total, la France est responsable de la déportation de 76 000 Juifs dont 13 000 au cours de la rafle du Vél'd'Hiv en juillet 1942. Des ouvriers français sont aussi envoyés en Allemagne dans le cadre du Service du travail obligatoire (STO) en parallèle de la mise à disposition des moyens de production français. Le Gouvernement de Vichy espère en effet faire de la France la deuxième puissance européenne après l'Allemagne nazie.

L'appel du 18 juin

Dès le 16 juin, Charles de Gaulle, récemment nommé général de brigade à titre temporaire, parvient à convaincre Winston Churchill de fournir des renforts à la France. Lorsqu'il apprend que Pétain négocie un armistice, il s'empresse d'agir depuis Londres pour organiser la poursuite du combat, avec le soutien des Britanniques. Le 18 juin, il lance un appel radio aux Français sur les ondes de la BBC. Si cet appel est peu médiatisé, dès le mois de juillet et durant tout l'été 1940, 7 000 volontaires rejoignent quand même les rangs des Forces françaises libres.



La Résistance s'organise

La France Libre développe un réseau de résistance piloté depuis Londres. En parallèle, en France, des actions clandestines s'organisent dans la zone occupée et des réseaux résistants commencent à se déployer en zone libre. Néanmoins, l'implantation et l'organisation font défaut à la Résistance intérieure, qui a peu de contact avec la Résistance extérieure. En janvier 1942, le général de Gaulle envoie Jean Moulin en France afin de coordonner tous les mouvements de résistance, qui représentent au total 1 à 1,5 % de la population française.

Le mois de juin 1940 divise profondément la France, à la fois géographiquement et politiquement. L'unité de la nation française est recouvrée en 1944 lors de la libération du pays par les Alliés.

Le procès de Riom : 19 février – 15 avril 1942

Ce qui demeure l'un des plus grands procès politiques de la France contemporaine s'ouvre à Riom, petite ville du Puy-de-Dôme, en début d'année 1942. Il a pour ambition de juger les responsables qui ont conduit à la défaite écrasante de l'armée française en mai-juin 1940.

Dès le 30 juillet 1940, l'acte constitutionnel n° 5 met en place une cour suprême de justice, convoquée à Riom, afin de traduire en justice plusieurs hommes politiques de la III^e République considérés par le maréchal Pétain comme responsables du désastre. Si les Allemands ne sont nullement à l'initiative de cette démarche, Hitler y voit cependant l'occasion de pouvoir dégager la responsabilité du Reich dans une guerre qu'il n'a officiellement pas « voulue ».

Une instruction longue et difficile

La cour, qui comprend neuf juges, prend ses fonctions le 8 août 1940, à Riom, avec pour mission de « *juger les ministres, les anciens ministres ou leurs subordonnés immédiats... accusés d'avoir trahi les devoirs de leur charge dans les actes qui ont concouru au passage de l'état de paix à l'état de guerre avant le 4 septembre 1939* ». Elle choisit de ne prendre en compte que les faits postérieurs à 1936, plus clairement à partir du Front populaire, afin d'éviter toute interrogation sur certaines décisions adoptées antérieurement par le maréchal Pétain, ministre de la Guerre de février à novembre 1934.

Près de 600 témoins sont auditionnés pour préparer un dossier de plus de 1 000 pages, la lenteur de l'instruction suscitant par ailleurs l'étonnement de nombreux correspondants de presse, français comme étrangers. La loi du 3 septembre 1940 autorise le gouvernement à procéder à des internements par décision administrative. C'est ainsi que sont placés sous surveillance au château de Chazeron – près de Vichy – les anciens présidents du Conseil Paul Reynaud, Édouard Daladier, Léon Blum ; l'ancien ministre d'État Georges Mandel ; l'ancien commandant en chef, le général Gamelin ; l'ancien ministre de l'Air Guy La Chambre ainsi que diverses personnalités socialistes, parmi lesquelles Vincent Auriol, Jules Moch et Marx Dormoy.

Confronté à l'inertie bureaucratique, le maréchal Pétain décide d'abandonner les poursuites contre plusieurs personnalités dont Paul Reynaud et Georges Mandel (qui sont emprisonnés au fort du Portalet), tandis que seuls cinq prévenus restent inculpés : Léon Blum, Édouard Daladier, le général Maurice Gamelin, Guy La Chambre et le contrôleur général Robert Jacomet, ancien secrétaire général au ministère de la Guerre.



DR

Le déroulement du procès

Lorsque l'audience débute, le public est réduit à la portion congrue (40 personnes) mais le procès est cependant suivi par 147 journalistes, dont près de la moitié sont des correspondants étrangers. Si la censure pèse lourdement sur les journalistes français, tel n'est pas le cas pour les représentants de la presse étrangère qui ne se privent pas de faire un récit circonstancié des débats. Or, très vite, les accusés, excellents orateurs

et connaissant très bien leurs dossiers, démontent un à un les arguments de l'accusation. Léon Blum, mais plus encore Édouard Daladier, ont conservé avec eux une partie de leurs archives, ce qui leur permet de montrer les innombrables failles d'un réquisitoire avant tout politique. Le général Gamelin, quant à lui, se mure dans un mutisme qu'il justifie par ces mots : « *Me taire c'est encore servir* », ajoutant qu'il ne s'exprimerait pas et refuserait de répondre aux interrogatoires.

L'extraordinaire défense des accusés ridiculise la cour, transformant le procès en une triste comédie, faisant même dire à un journaliste du *Petit Parisien* que « *les accusés se transforment en accusateurs* ». Exaspéré par la tournure que prennent les débats, Hitler fait pression sur le régime de Vichy pour mettre fin au procès. C'est ainsi que celui-ci est finalement suspendu le 14 avril 1942, dans l'attente d'un « supplément d'information » après 24 journées d'audience.

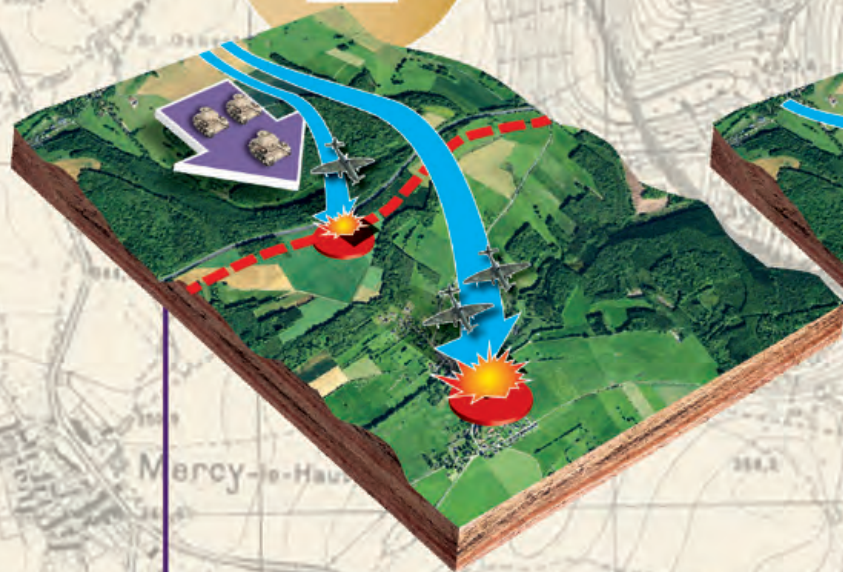
L'armée de l'air mise en accusation

Il n'en reste pas moins que, lors du procès, l'armée de l'air a fait l'objet de nombreuses accusations. Il lui est notamment reproché une présence insuffisante en soutien des forces terrestres lors de la campagne de France, accréditant le sentiment déjà largement répandu au sein des armées, comme de la population, que « *le ciel était vide* » en mai-juin 1940. Cette affirmation – qui ne résiste pas à l'examen des faits tel que Guy La Chambre l'expose devant la cour de Riom – a marqué durablement les esprits au sein d'une armée de l'air déchirée entre deux légitimités : Vichy et la France Libre. Il faudra attendre la réunification des forces aériennes en Afrique du Nord, en juillet 1943, pour qu'elles retrouvent leur cohésion et réussissent à surmonter un traumatisme aussi profond, que le procès de Riom a contribué à entretenir.

Le *Blitzkrieg* en 1939

1

2



- 1 L'aviation attaque simultanément les lignes arrière et avant de l'ennemi
- 2 Les blindés attaquent

- 1 Les chars percent
- 2 L'aviation empêche d'intervenir

--- Ligne de front

Infanterie motorisée et blindés



39/40



3



les lignes
de les réserves ennemies

- 1 Les chars foncent en territoire ennemi
- 2 L'infanterie réduit les poches de résistance adverses

Aviation
et parachutistes



Infanterie



Défenses adverses



Le « coup de faucille » : plan audacieux de la *Wehrmacht*

Le 10 mai 1940, l'Allemagne envahit par surprise la Belgique, le Luxembourg et les Pays-Bas. Les Alliés pensent alors que les Allemands rééditent le plan Schlieffen de 1914, alors qu'il s'agit d'une ruse qui vise à encercler les troupes alliées. Cette stratégie ambitieuse, baptisée *Sichelschnitt* (traduit par « coup de faucille »), provoque l'effondrement militaire de la France.

La directive n° 6

Le 3 septembre 1939, la France et le Royaume-Uni déclarent la guerre à l'Allemagne en réaction à son invasion de la Pologne. Mais, contrairement à 1914, les armées allemandes adoptent une position défensive sur le front de l'ouest alors qu'à l'est les combats font rage. Hitler envisage cependant d'envahir immédiatement l'Ouest de l'Europe mais la majorité des généraux de son état-major, l'*Oberkommando des Heeres (OKH)*, dont Hermann Goering, commandant de la *Luftwaffe*, sont opposés à cette offensive. Les mauvaises conditions climatiques hivernales limitent en effet l'appui aérien et risquent d'entraver la progression des troupes blindées. De plus, bon nombre de généraux craignent d'affronter la redoutable armée française ; une offensive ne pourrait se faire qu'au prix de pertes considérables. Enfin, même si la campagne de Pologne est une victoire éclatante, la coordination entre les différentes armes ainsi que la fiabilité des matériels ont grandement besoin d'être améliorées.

Malgré cette forte opposition, Hitler s'entête et, le 9 octobre 1939, il édicte la directive n° 6 : « *Le but de cette offensive sera de vaincre autant que possible l'armée française et les forces des alliés combattant à leurs côtés et dans le même temps de gagner autant de territoires que possible, en Hollande, en Belgique et dans le Nord de la France, pour les utiliser en tant que bases pour réussir à poursuivre la guerre aérienne et maritime contre l'Angleterre, et comme une vaste zone de protection de la région de la Ruhr, vitale d'un point de vue économique* ». L'attaque est fixée au 25 novembre 1939 mais les conditions météorologiques et la préparation du plan en retardent plusieurs fois la date.

Le plan jaune

L'*OKH* élabore divers projets, comme le plan initial qui réédite le plan Schlieffen de 1914 (attaque de la Hollande et de la Belgique puis encerclement des forces françaises en contournant Paris), refusé en l'état par Hitler.

En février 1940, une quatrième et dernière version est adoptée. Elle repose sur l'utilisation des faiblesses du dispositif militaire allié, divisé en trois secteurs : à l'ouest, le long de la frontière belge, les troupes d'élite franco-anglaises massées pour contrer une éventuelle attaque allemande ; à l'est, les Français retranchés dans la ligne Maginot et enfin, au centre, dans le massif des Ardennes, peu de troupes présentes puisque l'état-major français juge alors que ce secteur est infranchissable. C'est précisément à cet endroit que le Reich concentre son attaque pour percer à Sedan et remonter rapidement vers la Manche afin d'encercler les Alliés et, tel un coup de faucille, « *les couper à la racine* ». Pour cela, les chars et l'aviation réduisent les défenses adverses et ouvrent le chemin aux fantassins. Pour attirer les Français en Belgique, les Allemands assaillent les Pays-Bas. Enfin, des troupes à l'est feignent une attaque sur la ligne Maginot pour y retenir de précieux renforts français. La paternité de ce plan audacieux, voulu par Hitler, est attribuée aux généraux Erich von Manstein et Franz Halder.

La réalisation du plan

Le dispositif militaire allemand compte 135 divisions et est réparti en trois armées : la A – du général Gerd von Rundstedt – est chargée de traverser les Ardennes, la B – commandée par le général Fedor von Bock – fait diversion à l'Ouest et la C – du général Wilhelm Ritter von Leeb – attaque la ligne Maginot. Pour sa part, la *Luftwaffe* est chargée d'appuyer les offensives des deux premières armées.

La force A est composée de 35 divisions d'infanterie et de 7 divisions blindées dont les I^e, II^e et X^e *Panzerdivisionen*. Elle est commandée par le général Heinz Guderian. Le 10 mai, les Allemands attaquent les Pays-Bas pour s'emparer du port de Rotterdam. Les Français et les Anglais sont surpris par l'ampleur des combats et tardent à réagir. Trois jours plus tard, les chars de Guderian franchissent les Ardennes à Sedan avant de traverser la Meuse le 14 mai. Malgré quelques contre-offensives françaises à Montcornet ou à Arras, la *Wehrmacht* encercle les troupes franco-anglaises qui se retranchent à Dunkerque. Le coup de faucille fonctionne parfaitement et, un mois plus tard, la Belgique, les Pays-Bas et la France sont vaincus.

La percée des Ardennes est une victoire totale des forces armées du Reich. Elle révèle surtout le talent opérationnel des généraux allemands – comme Guderian et Rommel – qui ne manqueront pas de s'illustrer sur d'autres théâtres d'opérations.

La campagne de France

« *Nous avons 3 000 chars, les Allemands aussi. Ils les ont employés en trois paquets de 1 000 et nous en 1 000 paquets de trois* ». Cette phrase, prononcée par le général Charles Delestraint, inspecteur des chars, même si elle est caricaturale, résume le drame vécu par la France et son armée durant les mois de mai et juin 1940. Réputée comme la meilleure du monde, l'armée française a été balayée en six semaines par un adversaire qui, en théorie, ne lui était pas supérieur, mais qui a su utiliser une tactique innovante, basée sur le couple char-avion et sur une boucle décisionnelle raccourcie, qui contrastait avec la doctrine française restée dans la lignée de la victoire de 1918.

Hypothèse jaune contre plan Dyle

Le 27 septembre 1939, alors que ses armées finissent de vaincre la Pologne, Hitler informe son état-major de sa volonté de retourner ses forces contre la France dès que possible. Il demande à ses généraux de préparer un plan d'attaque. Bien que très réticents, ces derniers lui présentent, le 19 octobre 1939, une première proposition, baptisée « hypothèse jaune » directement dérivée du plan Schlieffen de 1914.

Peu convaincu, le maître de l'Allemagne ordonne à ses généraux de revoir leur copie. Le plan initial connaît alors une lente maturation et, notamment sous l'impulsion du général von Manstein, le centre de gravité de l'opération est déplacé vers le sud. L'essentiel des troupes blindées et motorisées de la *Wehrmacht* doit franchir les Ardennes pour effectuer une percée sur la Meuse, entre Dinant et Sedan. Une fois les têtes de pont établies sur la rive ouest du fleuve, les blindés allemands fonceront vers la baie de Somme afin de réaliser une manœuvre d'encercllement des forces alliées du Nord.

De leur côté, les Français ont adopté, en novembre 1939, un plan stratégique prévoyant une intervention militaire en Belgique en cas d'attaque allemande. Positionné dans un premier temps le long de la frontière franco-belge, le groupe d'armées n° 1, qui occupe l'ouest du dispositif allié, pivotera autour de Sedan pour venir établir une ligne défensive en Belgique, sur la Meuse et la Dyle. C'est le plan « Dyle » avec son hypothèse « Bréda » qui, elle, consiste à envoyer la VII^e armée du général Giraud, la plus mobile, vers le nord pour soutenir les Pays-Bas en cas d'agression allemande contre ce pays.

Le déroulement

Le 10 mai 1940, l'Allemagne passe à l'offensive. Conformément aux plans établis, le groupe d'armées A du général von Rundstedt lance ses sept divisions blindées à travers les Ardennes, entre les II^e et IX^e armées françaises,

avec pour mission d'enfoncer le front adverse et d'établir des têtes de pont sur la rive ouest de la Meuse.

Dans le même temps, au nord, le groupe d'armée B du général von Bock pénètre aux Pays-Bas et dans la plaine du nord de la Belgique pour attirer les armées alliées dans la nasse que préparent les Allemands. Au sud, le groupe d'armées C du général von Leeb reste en position face à la ligne Maginot pour fixer les armées françaises de l'Est.



DR - Collection J.R. Gorce

Dès l'annonce de l'attaque de la *Wehrmacht*, le général Gamelin, généralissime allié, fait appliquer le plan *Dyle-Bréda*. La VII^e armée fonce vers les Pays-Bas, le corps expéditionnaire britannique s'avance vers la région de Bruxelles, la I^e armée, la plus puissante du dispositif allié, va chercher le contact avec l'adversaire dans la trouée de Gembloux, tandis que la faible IX^e armée tente de s'installer sur la Meuse.

Mais, dès le début de la bataille, les Alliés sont systématiquement pris de vitesse par leurs adversaires. Alors que les stratèges allemands avaient prévu l'arrivée des chars du groupe d'armée von Rundstedt entre Sedan et le nord de Dinant à J + 5, les généraux Guderian à Sedan et Rommel à Dinant, atteignent le fleuve dès le soir du 12 mai, tandis que les Français ne sont pas encore installés solidement sur leurs positions défensives.

Le 15 mai, le front français est enfoncé et les *Panzer* se lancent vers la mer, qu'ils atteindront à Calais, le 21 mai.

À ce moment, la campagne de France est définitivement perdue. Les armées du Nord sont encerclées en Belgique. Les timides contre-attaques alliées de Montcornet et d'Arras ont échoué, les forces britanniques ont rembarqué tant bien que mal à Dunkerque et la France n'a plus les moyens militaires suffisants pour s'opposer à l'invasion de son territoire.

Le 5 juin, la *Wehrmacht* déclenche le « plan Rouge » ; les blindés du Reich percent vers le sud, sur l'Aisne et sur la Somme et réduisent rapidement la résistance des quelques forces que le général Weygand, nouveau généralissime, a réussi à rassembler. Le 17 juin, Guderian atteint la frontière suisse, prenant à revers les unités restées dans la ligne Maginot. Le même jour, le maréchal Pétain, nouveau chef de l'État, appelle à cesser le combat et l'armistice est signé cinq jours plus tard.

La bataille de France dans les airs

En septembre 1939, l'armée de l'air n'est pas vraiment prête à la guerre : sur environ 7 800 appareils, seuls 890 sont opérationnels. Dès le début du conflit, elle pâtit des dysfonctionnements du réarmement aérien, n'ayant à sa disposition qu'un matériel hétéroclite (15 types d'appareils dans l'armée de l'air contre 6 types pour la *Luftwaffe*¹) et un nombre insuffisant d'accessoires (dont les hélices). Elle subit également une pénurie de personnel formé, en particulier des mécaniciens.

La « drôle de guerre » n'a pas été inerte. L'aviation de chasse française se voit créditée de 72 à 82 victoires, mais certains avions, du fait de leur obsolescence, sont surclassés, tels que le chasseur *Morane-Saulnier MS 406* par rapport à son homologue allemand. C'est encore pire pour l'aviation de bombardement et de reconnaissance (tel le *Bloch 131*, du fait de sa vulnérabilité).

Le 10 mai 1940, les Français alignent près de 1 400 avions (640 chasseurs, 240 bombardiers et environ 500 avions de reconnaissance) face à 1 200 chasseurs et 1 700 bombardiers de la *Luftwaffe*, soit un rapport de force de près de 1 à 3 et l'écart se creuse si l'on prend en compte les appareils français périmés. Cependant, à la suite du déclenchement du *Blitzkrieg*, l'armée de l'air est loin d'être surclassée: ce même 10 mai 1940, le nombre d'avions allemands abattus est élevé, avec près de 323 avions détruits. C'est cependant le fort déséquilibre numérique entre les deux aviations qui a permis à la *Luftwaffe* de pouvoir obtenir nettement la maîtrise de l'air.

La doctrine aérienne axée sur la défensive a enlevé à l'armée de l'air son efficacité. Les Français ont choisi de ne pas concentrer leur aviation en un point précis sur le champ de bataille ; ainsi, de la Manche à la frontière suisse, ils ont dispersé les 1 000 appareils seulement disponibles. De plus, la stratégie française étant défensive, priorité a été donnée aux avions de chasse et de reconnaissance, tandis que les Allemands ont privilégié l'attaque de masse combinée des chars et des avions. En réalité, la plus grande partie des forces aériennes réservées a été consacrée à la bataille terrestre. En raison de la pénurie de ses moyens, le haut-commandement aérien adopte une posture prudente et économe dans l'utilisation de ses forces et dans une stratégie défensive et il est contraint avec la RAF de concentrer ses forces uniquement sur les théâtres d'opération, où s'exerce la plus forte pression de l'ennemi.

DR



Si son action paraît décousue, l'armée de l'air, qui n'a guère l'initiative, tente de parer aux coup de boutoir de l'aviation allemande. Elle a multiplié ses missions et dispersé ses moyens. L'aviation de chasse s'est vue investie de trois types de missions (la défense aérienne du ter-

ritoire pour empêcher les avions ennemis de pilonner les centres industriels et urbains comme l'Île-de-France ou la région lyonnaise, la « *couverture du front terrestre et l'escorte des avions de bombardement et de reconnaissance* »⁽¹⁾). À l'aviation de bombardement incombe l'appui des unités terrestres avec le but en particulier d'arrêter les colonnes de blindés allemands mais ses moyens sont très faibles. Le haut commandement terrestre a multiplié les demandes d'interventions de soutien aérien au sol auxquelles l'aviation de bombardement a été incapable de répondre. Le choc frontal pour l'armée de l'air se fait essentiellement sur la zone d'occupation allemande (ZOA) Nord, dirigée par le général d'Astier de La Vigerie. Celle-ci s'efforce de soutenir autant que possible les armées alliées en Belgique et en Hollande. Dans la région de Maastricht, l'aviation d'assaut française, équipée de *Breguet 693* opérant en vol rasant ou en semi-piqué, subit le feu de la *Flak* allemande. Du drame de Sedan, où s'effectue l'offensive éclair de la *Wehrmacht*, on tire les mêmes leçons sur l'emploi de l'outil aérien : anomalies organisationnelles et logistiques, déficience en matière d'équipement de repérage et de guet aérien, retard de livraison en matériel.... Cette avancée allemande entraîne une évacuation des aérodromes et accélère la désorganisation.

L'armée de l'air, malgré sa défaite, n'aura pas démérité : sur 800 pilotes engagés, près de 200 sont tués, 188 blessés et 31 faits prisonniers ; si elle n'a pas abattu « 1 000 avions » comme on l'a dit, (« *Le mythe des 1 000 avions* »²), elle aurait obtenu selon C.J. Ehrengardt, 979 victoires homologuées (713 victoires « sûres », 266 « probables »).

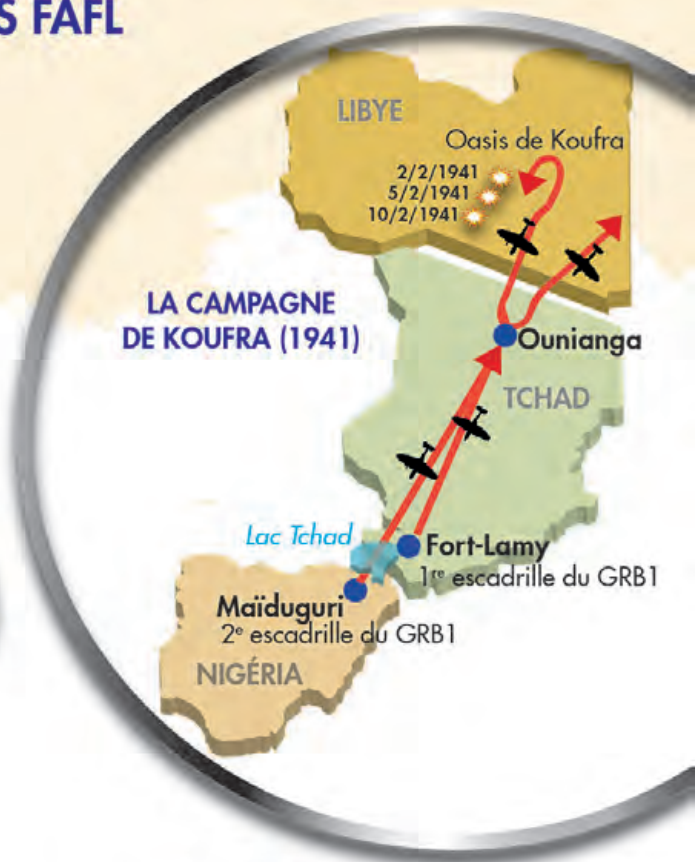
1. Philippe Garaud « L'action de l'armée de l'air en 1939-1940 : facteurs structurels et conjoncturels d'une défaite » dans *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2001/2-3 (n° 202-203), p. 11.

2. « Les mille victoires. Mythe et réalité », p. 247-263 in Patrick Facon, *L'armée de l'air dans tourmente. La bataille de France 1939-1940*, Paris, Economica, 2005.

LA LIBÉRATION DE L'EUROPE

LES





Les unités FAFL



-  Escadrille de chasse n° 1 
-  Groupe de chasse n° 2 
-  Groupe Lorraine 
-  Groupe Bretagne 
-  Lignes aériennes 
-  Bombardements ou batailles
-  Centre d'entraînement
-  Débarquement
-  Raid aérien

L'épopée africaine des Forces françaises libres (FFL) de Leclerc

Il y a de nombreux récits qui relatent cette première étape africaine de l'épopée du maréchal Leclerc. L'un des plus pertinents en termes d'enseignements opérationnels reste néanmoins les écrits du général Ingold, livre paru en 1945 et préfacé par le général de Gaulle, qui rappelle d'ailleurs, en introduction qu'« *au centre de l'Afrique, corporellement séparés de la patrie pour la mieux servir, les soldats français de Leclerc ont montré les qualités de fils d'une grande nation : le goût du risque, le culte du sacrifice, le sentiment de l'honneur, l'acceptation de la discipline, la méthode dans l'effort, la volonté de réalisation* ».

Cette campagne africaine, menée depuis le Tchad entre février 1941 et février 1943, doit être étudiée avec un regard interarmées tant la complémentarité entre les forces au sol et l'armée de l'air a été cruciale pour obtenir la victoire. Ces opérations permettent de riches retours d'expérience et cela que l'on considère indifféremment :

- le raid rapide à effectif très limité pour l'enlèvement d'un point d'importance capital (prise du fort de Koufra en 1941) ;
- les opérations décentralisées sur des points d'application multiples avec l'appui des forces aériennes, action qui n'implique pas l'occupation mais un retrait rapide laissant à l'ennemi une impression d'ubiquité des troupes de Leclerc (campagne du Fezzan en 1942) ;
- la conquête de puissantes positions défensives ennemies puis l'exploitation du succès tactique poussé jusqu'à la Méditerranée (Fezzan-Tripolitaine en 1943).

Sur ce théâtre, le climat est difficile avec des terrains exigeants – comme le Tibesti, massif du Sahara central – que monsieur Gautier, un géographe du début du xx^e siècle, définira comme « *une citadelle qui était restée inexpugnable à travers les millénaires* ». Apparaît également rapidement à Leclerc le problème du transport et du ravitaillement sur des distances prodigieuses (2 400 km entre Fort-Lamy – appelé aujourd'hui N'Djaména – et Tripoli) avec, par conséquent, la nécessité de partir avec une grande autonomie logistique, puis de se reconstituer sur des plots de circonstance prévus à l'avance, ravitaillés par les aéronefs des FFL.

Devant ce milieu si particulier que constituent les zones désertiques, Leclerc décrit le combat au Sahara comme un long assaut sur un « *océan*

aride ». Il sait également qu'il ne peut rien sans ses forces aériennes dont le rayon d'action permet le soutien logistique des colonnes, les frappes dans la profondeur, les reconnaissances photographiques et le déplacement rapide de troupes ou de matériels au niveau opératif (entre le Cameroun et le Tchad par exemple pour le flux de renforts).

Jusqu'à l'équipement de sa 2^e division blindée sur un format américain en 1943-1944, au camp de Témara au Maroc, Leclerc sait qu'il doit compenser sa faiblesse technique (infériorité de l'armement par rapport aux forces italiennes et allemandes, vétusté des engins) par une optimisation du cycle de prise de décision, par l'emploi de ses aéronefs comme de son artillerie dans la profondeur et par une plus importante subsidiarité de chacun de ses subordonnés. En termes de problématiques logistiques et devant le manque de vecteurs motorisés français, les convois chameliers sont un moyen de substitution efficace et se succèdent pour emporter vivres et essence vers des plots de ravitaillement à plus de huit jours de marche. De même, des raids terrestres avec des véhicules légers, comme celui conduit sur Mourzouk le 11 janvier 1941, sont menés contre les postes ennemis afin de détruire ses pistes aériennes et d'aveugler son dispositif d'alerte. C'est quasiment une phase de ciblage – pour utiliser un terme contemporain – conduite notamment grâce au renseignement aérien.

Puis, s'ensuivent les mouvements des unités françaises au travers d'un terrain difficile et parfois méconnu. Aussi, il est fait appel aux témoignages écrits de militaires ou de géographes qui ont sillonné les mêmes lieux près de vingt-cinq ans plus tôt. C'est un apport inattendu de l'histoire militaire qui est, aujourd'hui encore, maintenu dans la conduite d'opérations contemporaines. Le commandant Jean Thilo avait, par exemple, signalé, en 1915, les meilleurs itinéraires tout en désignant les massifs à éviter ou les cols les plus praticables.

Dès lors, dans leur marche vers le fort de Koufra puis vers Tripoli, les Français rencontrent des unités mobiles italiennes puis allemandes et les défont grâce à des manœuvres bien rodées associant feu et mouvement ainsi qu'une recherche du renseignement dans la profondeur. Le refus de l'immobilité permet ainsi de soustraire les FFL à l'action de l'aviation ennemie alors que l'artillerie amie joue un rôle décisif et psychologique sur l'adversaire. Plus tard, aux côtés des Alliés, les hommes de Leclerc développeront encore cette culture de la manœuvre et de l'audace face aux Allemands avant de rejoindre en juillet 1944 le sol de France pour contribuer à sa libération, de la Normandie à Strasbourg en passant par Paris.

Colonel Frédéric Jordan

Titulaire de la chaire de tactique générale et d'histoire militaire de l'armée de terre
Commandant le groupement tactique *Koufra* dans la bande sahélo-saharienne en 2014

Auteur de *L'armée française au Tchad et au Niger*, à *Madama sur les traces de Leclerc*
éditions Nuvis

Les FAFL à Koufra

Début 1941, la France Libre remporte sa première victoire sur les forces de l'Axe grâce à la prise du fort de Koufra, en plein désert libyen. Ces combats ont aussi été menés dans le ciel entre la *Sahariana di Cufra* italienne et le GRB 1 français, ancêtre du groupe de bombardement « Lorraine ».

Koufra, objectif stratégique pour les Alliés et la France Libre

À la fin de l'année 1940, la guerre fait rage en Afrique entre l'Italie et la Grande-Bretagne. L'Afrique équatoriale française (AEF) ayant rallié la France Libre à l'automne 1940, le général de Gaulle prend immédiatement conscience de l'apport que cette position stratégique pourrait apporter au combat des Alliés et donc à la légitimation de la France Libre.

Aussi, dès le 21 octobre 1940, il demande au colonel Leclerc, commandant militaire du Tchad, de préparer toute action permettant d'attaquer les Italiens par le sud. L'oasis de Koufra est identifiée comme un objectif stratégique permettant de contrôler les voies aériennes entre l'ouest et l'est de l'Afrique. Cette oasis est protégée de Fort-Lamy, base de départ de Leclerc, par 2 200 km de désert, le fort d'El Tag et sa garnison de 327 hommes. Le fort de Koufra est surtout soutenu par une unité aéromobile italienne, la *Sahariana di Cufra* équipée de trois avions *Ghibli*. C'est pour combattre cette unité que la Force aérienne française libre (FAFL) est utilisée à Koufra.



DR

Une Force aérienne française libre naissante

Créée le 1^{er} juillet 1940, la FAFL est encore bien faible. Avec 500 hommes, aucun officier général en mesure de la commander et équipée d'appareils récupérés au fur et à mesure des défections, ses moyens sont limités.

Mais, le 1^{er} août 1940, est créé en Grande-Bretagne le *First Fighter Group* (groupe de combat n° 1), composé de quatre escadrilles sous les ordres du commandant Lionel de Marmier. Il sera par la suite rebaptisé « *Jam* » ou « *Menace* » et utilisé pour l'opération de Dakar. Au même moment est créée l'escadrille « *Topic* », sous les ordres du commandant Astier de Villatte, composée de six *Bristol Blenheim* et avec pour mission initiale la défense de l'AEF contre un raid vichyste depuis l'AOF. En vue de l'assaut sur Koufra, ces deux unités sont fusionnées pour créer le Groupe réservé de bombardement n° 1 (GRB 1)

sous les ordres du commandant Astier de Villatte, fort de 12 *Blenheim* et de 40 hommes répartis en deux escadrilles (la 1^{re} placée sous les ordres du capitaine Lager, la 2^{de} commandée par le capitaine Tassin de Saint-Péreuse). À ces moyens, il faut ajouter le détachement permanent du Tchad utilisé pour des missions de liaisons et équipé de quatre *Potez 25*, trois *Potez 29* et six *Lysander*.

Les FAFL au combat au-dessus de Koufra

Les conditions d'emploi de ces appareils au-dessus de cette immensité désertique sont extrêmes. Le vent du désert et l'absence de points de repère au sol rendent particulièrement complexe la navigation ; les grandes étendues désertiques poussent les appareils aux limites de leur autonomie de vol.

Le 26 janvier 1941, la colonne Leclerc part à l'assaut de Koufra avec 250 combattants et 150 conducteurs ou auxiliaires, soit deux compagnies de combat et deux sections de soutien (génie et artillerie), deux groupes de quatre mortiers de 81 mm et deux canons de 75 mm.

Pour les FAFL, les opérations ont débuté fin-décembre 1940 par une grande manœuvre logistique : rassembler les escadrilles et le matériel (vivres, munitions, carburant, etc.) sur le terrain d'Ounianga, en plein Sahara, à 600 km au sud de Koufra, accessible uniquement à dos de dromadaires. Le 30 janvier, le GRB 1 est prêt au combat. Les 2 et 5 février, les hostilités commencent par le mitraillage en semi-piqué du terrain d'aviation de Koufra. Après 14 missions de mitraillage et de reconnaissance, le GRB 1 cesse ses activités sur Koufra. Il a détruit au sol des avions et le dépôt de carburant italiens, obligeant la *Sahariana di Cufra* à abandonner le fort au siège de la colonne Leclerc. Quinze jours plus tard, le fort de Koufra capitule et Leclerc fait prêter serment à ses hommes de ne pas cesser le combat avant de voir le drapeau français flotter sur la cathédrale de Strasbourg.

Le GRB 1 déplore quatre avions perdus et six nécessitant de lourdes réparations, quatre tués, un mutilé et trois prisonniers. Parmi les avions perdus, mentionnons celui du sous-lieutenant Claron, du sergent Le Calvez et du sergent Devin. Portés disparus le 5 février 1941, ils mourront un mois plus tard de faim et de soif. Leurs dépouilles, retrouvées au pied de leur appareil en 1960, seront rapatriées en France.

Koufra est la première victoire aérienne de la France Libre. C'est aussi le premier engagement d'une unité qui deviendra l'année suivante le célèbre groupe de bombardement « *Lorraine* ».

Savannah, la première opération de la France Libre

Au cours de la seconde guerre mondiale, à l'initiative du renseignement britannique, le 2^e Bureau de la France Libre est sollicité pour neutraliser l'équipage d'un bombardier allemand sur une base située en zone occupée. Cette mission communément appelée *Savannah* est la première opération menée par des agents de la France Libre sur le sol français. Elle constitue également un premier exemple de coopération inter-alliée mobilisant des militaires français de l'infanterie de l'air, avec l'appui de la *Royal Air Force* et de l'Amirauté britannique.

En juin 1940, l'armée allemande se tourne désormais contre la Grande-Bretagne. Afin de faciliter le débarquement sur les côtes anglaises, la *Luftwaffe* lance, dans un premier temps, une série de raids destinés à neutraliser les bases de la *Royal Air Force* (RAF) puis contre les ensembles urbains afin d'éprouver le moral des populations. Dès septembre, le projet d'invasion allemande de la Grande-Bretagne se heurte à la détermination britannique et, en décembre, l'opération *Seelöwe* fait long feu. Hitler décide alors de poursuivre les campagnes de bombardement, notamment nocturnes, pour briser le moral de l'opinion et pousser le gouvernement du Premier ministre Winston Churchill à négocier.

L'état-major britannique cherche en priorité à contrecarrer les raids nocturnes. Si on ne peut intercepter les raids en vol, on cherche alors à neutraliser leur appui logistique au sol. Au cours de l'hiver 1940, plusieurs escadrilles allemandes situées en France sont ainsi ciblées par le renseignement britannique. Parmi elles, la *Kampfgeschwader 100*, chargée de préparer les raids des bombardiers en indiquant les cibles désignées par l'état-major allemand par le largage de bombes incendiaires, retient l'attention des Britanniques. Les pilotes qui composent cette équipe d'aviateurs sont particulièrement réputés. Leur neutralisation devient une priorité. On confie au service des opérations spéciales, *Special Operations Executive* (SOE) le soin de les éliminer sur le trajet qui les mène à l'aérodrome de Meucon, dans le Morbihan, où leur équipage a l'habitude de travailler.

Ne disposant pas des effectifs nécessaires à une telle opération, le SOE sollicite le concours des militaires de la France Libre du général de Gaulle. L'idée est de parachuter une équipe avec pour mission de tendre une embuscade aux pilotes de la *Kampfgeschwader 100* sur le chemin de l'aérodrome de Meucon. Au début de l'année 1941, le capitaine Dewavrin qui dirige le

2^e et le 3^e Bureau, confié au capitaine Bergé, de l'infanterie de l'air, la responsabilité opérationnelle de la mission *Savannah*. Ses volontaires suivent une formation aboutie en Écosse au sein du SOE. Le sous-lieutenant Petit-Laurent, les sergents Le Tac et Forman et le caporal Renault, tous de l'infanterie de l'air créée à l'automne 1940, complètent le groupe de saboteurs.

Français et Britanniques ne se disputent pas seulement sur la manière d'acheminer l'équipe sur la zone d'opération mais également sur la conception même du combat. Les agents du groupe Bergé sont ainsi rétifs à employer des méthodes qui relèvent d'abord de la guerre subversive à laquelle ils ne sont pas accoutumés. L'idée même d'agir en tenue civile est encore contraire aux usages militaires. Surmontant leur retenue morale, les Français incorporent progressivement la technique du sabotage dans leur mode opératoire.

Début mars, le capitaine Bergé reçoit les instructions du SOE à Londres. Le 15 du mois, les membres de l'équipe embarquent à bord d'un bombardier entouré d'avions militaires conventionnels qui doivent faire diversion. Largués de nuit, sans marquage au sol, les parachutistes atterrissent à sept kilomètres du point d'arrivée prévu. Abrisée chez des habitants, l'équipe *Savannah* s'emploie à confirmer les informations transmises par le renseignement britannique en procédant à des reconnaissances de l'hôtel où les aviateurs de l'escadrille allemande résident. La désillusion est grande : non seulement les renseignements récoltés sont lacunaires mais les premiers éléments factuels ne correspondent plus aux notes rédigées par le SOE. L'opération devient périlleuse. Pire encore, Petit-Laurent disparaît. Après deux jours sans nouvelle de son sous-lieutenant, Georges Bergé annule le coup de main. Il confie à chacun des membres une tâche de renseignement à effectuer et leur donne rendez-vous, pour le 4 avril en Vendée, afin qu'ils soient exfiltrés. Le jour de l'embarquement, Renault manque à l'appel. Bergé, Forman et Le Tac tentent de regagner le sous-marin britannique *Tigris* à bord d'embarcations de fortune. Mais le déchaînement des éléments ne permet qu'aux deux premiers de rejoindre le *Tigris*. Le Tac est abandonné à son sort sur la plage. Il rejoint son frère à Paris d'où il tente de relancer l'opération *Savannah*, sans succès.

L'opération *Savannah* aura échoué mais elle a inauguré une coopération du renseignement militaire vouée à se perpétuer au-delà de la seconde guerre mondiale.

L'opération *Torch*, un tournant décisif de la guerre

Le 24 juillet 1942, l'état-major combiné anglo-américain saisit l'intérêt politique et stratégique d'un débarquement simultané au Maroc et en Algérie, aux mains des troupes de Vichy, pour y établir une base d'attaque contre l'Europe nazie. L'opération *Torch* est lancée par les Alliés le 8 novembre 1942. Ce débarquement en Afrique du Nord marque le premier revers stratégique majeur pour l'Allemagne nazie. Il conduit à la défaite de l'aviation française d'armistice, qui sera mutualisée avec les Forces aériennes françaises libres (FAFL) en 1943.

Préparatifs de l'opération

Au large des côtes du Maroc, d'Oran et d'Alger sont positionnés des porte-avions avec à leur bord des *F4F Wildcat* et des *SBD Dauntless* qui seront chargés de la majorité des raids durant l'opération. Dans le même temps, la *Royal Navy* transporte depuis l'Angleterre jusqu'à Gibraltar, des avions de chasse en pièces détachées. Ainsi, 116 *Supermarine Spitfire* et 13 *Hawker Hurricane* sont assemblés dès le mois de juillet 1942 par un groupe de mécaniciens et d'ingénieurs. Au début du mois de novembre, l'armée de l'air d'armistice est placée en alerte à la suite de mouvements alliés suspects détectés dans le détroit de Gibraltar. Les avions alliés se préparent en effet à bombarder les installations aériennes de Vichy, placées sous le commandement du général Jean Mendigal. Les forces aériennes d'Afrique se composent alors de 416 avions de combat (180 stationnés au Maroc, 163 en Algérie et 73 en Tunisie) et 300 avions de transport ou d'entraînement.

L'opération aérienne alliée

L'opération amphibie *Torch* ou la « guerre des Trois Jours », conduite par le général américain Eisenhower, réunit une armada de 300 bâtiments et 100 000 hommes. À l'aube du dimanche 8 novembre 1942, ce sont les chasseurs-bombardiers qui surgissent de la mer pour fondre sur les bases aériennes de Casablanca, d'Oran et de Rabat. Ils mitraillent et pilonnent les avions stationnés au sol. Plusieurs *Curtiss H75 Hawk* et *Dewoitine 520* de l'aviation d'armistice parviennent à décoller pour engager le combat contre les appareils alliés. Ces chasseurs sont crédités de 27 victoires (10 pour le GC II/5 de Casablanca et 17 pour le GC III/3 d'Oran). Les groupes de

bombardement II/32 et II/23 survolent aussi la flotte alliée afin de riposter. Mais dès les premiers jours de combats aériens, les forces de Vichy perdent une quarantaine d'avions. Les derniers avions au sol sont bientôt anéantis par les bombardiers anglo-américains.

La défaite vichyste

Au Maroc, le gouvernement de Vichy donne l'ordre aux troupes de résister à tout prix. Les combats sont violents et font des milliers de morts. À Alger, le dispositif militaire vichyste est neutralisé dans la nuit du 8 novembre par 400 jeunes résistants algérois munis de vieux fusils, qui s'emparent des points stratégiques de la ville en attendant l'arrivée des alliés. Le 9 novembre 1942, le régime de Pétain est obligé d'ordonner l'arrêt de la résistance militaire à Alger. Deux jours plus tard, alors que l'Allemagne envahit la zone française libre, l'arrêt des combats est ordonné à Oran et à Casablanca. Mal-



DR

gré la défaite du gouvernement français, la Tunisie est remise par l'administration locale aux mains des Allemands. De plus, la législation de Vichy n'est pas véritablement supprimée par les « libérateurs » en Afrique du Nord.

La reconstitution de l'armée de l'air française

Le 27 novembre, l'armée de l'air d'armistice est dissoute. En juillet 1943, les unités de l'armée de l'air d'armistice et les FAFIL sont mutualisées et placées sous le commandement du général Bouscat. Après les accords d'Anfa (conférence de Casablanca) deux mois plus tard et sur la demande du général de Gaulle, les Américains et les Britanniques acceptent de participer à la renaissance de l'aviation militaire française. Les équipages français amalgamés participent aux grandes opérations militaires qui conduisent aux débarquements de Provence et de Normandie et à la libération du territoire national.

L'opération *Torch* a permis de rallier le Maroc au plan de libération de l'Europe hitlérienne. Comme l'avait prédit le roi marocain Mohammed V en octobre 1940 : « *Qui perdrait la Méditerranée perdrait la guerre* ». Ce débarquement a contribué à la réussite de la contre-offensive sur les troupes allemandes de Rommel en Égypte à partir de la fin de l'année 1942. Il a aussi permis de préparer le débarquement en Sicile en juillet 1943, puis dans le sud de l'Italie et en Corse en septembre 1943.

Les FAFL participent aux débarquements

Après le débarquement en Afrique du Nord en novembre 1942, les Alliés décident d'ouvrir un deuxième front à l'Ouest. En janvier 1943, lors de la conférence de Casablanca, le Président américain Franklin D. Roosevelt et le Premier ministre britannique Winston Churchill planifient un débarquement sur les côtes normandes et provençales pour le printemps 1944. À cause d'un manque de moyens, les deux opérations sont finalement reprogrammées à des dates différentes. L'armée de l'air française, qui vient d'être refondée, prend part à ces opérations, notamment avec ses fameux *Squadrons* des Forces aériennes françaises libres (FAFL) créés pour combattre aux côtés des Britanniques.

Le débarquement en Normandie

Lancée le 6 juin 1944, l'opération *Overlord* a pour objectif d'établir une solide tête de pont sur la côte normande, du Calvados au sud du Cotentin. Ce jour-là, les Alliés bombardent les plages puis les défenses côtières de l'arrière-pays immédiat, avant de parachuter trois divisions aéroportées dans les environs de Caen et de Carentan. Plus de 7 000 embarcations dont 722 navires débarquent sur le littoral, entre Ouistreham et la côte ouest du Cotentin. Il s'agit de la plus grande opération amphibie de tous les temps. Plus de 11 000 avions alliés, reconnaissables grâce à leurs bandes noires et blanches, participent à l'opération sous le commandement tactique de l'*Allied Expeditionary Air Force*. Au sein de cette armada aérienne, quelques dizaines d'avions portent la cocarde française. Trois groupes de chasse des FAFL participent à l'opération. À Utah Beach, en zone américaine, le « *Lorraine* » est chargé d'étendre un rideau de fumée au large de la plage pour dissimuler la flotte alliée face au regard ennemi. Les groupes de chasse « *Île-de-France* » et « *Alsace* » participent aux bombardements. Ils sont escortés par le groupe de chasse « *Cigognes* », une formation issue de l'ancienne armée de l'air de l'armistice en Afrique du Nord et réarmée sur matériel britannique, et par les groupes de bombardement « *Tunisie* » et « *Guyenne* ». Ces derniers ont été intégrés au sein du *Bomber Command* de la RAF équipé de *Halifax*, le 1^{er} juin 1944. « *La mission est assez facile, accomplie en grande partie entre deux couches de nuages* » et permet une participation à « *l'appui direct du débarquement* », rapporte à l'époque le capitaine Jean Calmel, chef d'équipage d'un bombardier.

Le débarquement en Provence

D'abord baptisée *Anvil*, puis *Dragoon*, l'opération est lancée le 15 août 1944 avec pour objectif d'établir une nouvelle tête de pont et d'obtenir la supériorité aérienne. Les *Squadrons* des FAFL participent de manière plus importante à ce deuxième débarquement. Ils commencent les bombardements à partir du 5 août pour engager la zone propice au débarquement. L'aviation stratégique entame la destruction des ponts le long du Rhône. Le jour J, les forces spéciales américaines et britanniques interviennent sur les points stratégiques avec l'aide d'éléments du 1^{er} régiment de chasseurs parachutistes en soutien des Forces françaises de l'intérieur, puis laissent place aux forces débarquées. Depuis l'Italie, un assaut aérotransporté de plus de 400 *Waco CG-4* américains et *Horsa* britanniques dépose 2 250 soldats près de La Motte. 3 000 appareils prennent part à l'opération sous l'autorité de la *Mediterranean Allied Tactical Air Force*. Au sein de cette armada, la France déploie 212 appareils dont plusieurs dizaines provenant des *Squadrons* des FAFL. Ils sont placés sous l'autorité administrative de l'escadre de bombardement moyen. Le « *Gascogne* », le « *Bretagne* », le « *Maroc* », et le « *Franche-Comté* » représentent 4 groupes de *B-26 Marauder*, soit 64 bombardiers moyens sur les 448 alliés.

Lors de ce 15 août, les *Squadrons* des FAFL patientent à Alghero dans le nord de la Sardaigne en attendant le signal pour aller bombarder la plage de Cavalaire. Néanmoins, à cause des conditions météorologiques, ils doivent retourner à Villacidro, en laissant le soin aux *B-26* du *42th Wing*, basés à Decimomanu, de s'en charger. Dans l'après-midi, 36 avions français menés par le GB I/22 s'envolent depuis Villacidro pour bombarder l'un des versants du pont jumelé de Sisteron, en coordination avec 36 bombardiers américains qui attaquent l'autre versant. Cette action amorce une phase importante pour l'avancée des troupes alliées en Provence.

Après le succès au nord du débarquement en Normandie, les *Squadrons* des FAFL, qui, au sud, ont démolé le pont de Sisteron, détruisent les batteries côtières enterrées de Saint-Mandrier le 18 août, avant de libérer Toulon. Le 25 août, Paris est à son tour libéré, puis Marseille et Nice le 28. Les FAFL ont largement participé à la libération de la France.

Le maître d'œuvre des FAFL : général Martial Valin

De 1941 à 1943, le général Martial Valin préside à la destinée des Forces aériennes françaises libres (FAFL). Seul officier supérieur de l'Air suffisamment gradé pour en prendre la tête à son arrivée en Angleterre, Valin œuvre inlassablement à la formation des aviateurs français et à leur structuration en force opérationnelle intégrée au sein de la coalition alliée.



DR

Ancien soldat d'infanterie de la première guerre mondiale, Martial Valin rejoint les forces aériennes militaires en 1927 et commande le Groupe de reconnaissance I/33 en 1939 durant la « drôle de guerre ». Trop jeune pour prendre la tête d'une escadre, Martial Valin est envoyé à la mission française du Brésil comme conférencier à l'École de guerre en avril 1940, quelques jours avant l'offensive allemande à l'ouest.

De Rio de Janeiro à Londres

Lorsque la nouvelle de la défaite de juin 1940 parvient au Brésil, Martial Valin décide de rejoindre l'Angleterre où se constitue la France Libre du général de Gaulle. Il doit auparavant placer sa famille à l'abri du besoin à Rio de Janeiro. Il termine dans cette optique sa mission à l'École de guerre brésilienne afin de toucher sa prime en décembre. Valin rallie finalement Londres en mars 1941 et apprend une nouvelle étonnante : il n'existe aucun général ou colonel de l'Air pour commander les Forces aériennes françaises libres. Celles-ci sont pris en charge temporairement par un marin, l'amiral Muselier. Valin, nommé colonel à son arrivée, découvre une lettre du général de Gaulle : « *Il y a tout à faire pour la France. Mon intention est de faire de vous, dans quelque temps, le commandant de mes forces aériennes.* »

Après s'être initié pendant trois mois à la langue de Shakespeare, Valin remplace Muselier à la tête des FAFL le 10 juillet 1941. La tâche de réorganisation est vaste. Les aviateurs français sont très peu nombreux (environ un millier dont les volontaires féminines, les « filles de l'Air »), jeunes et pour la plupart inexpérimentés. Ils ignorent encore tout de l'art de la guerre aérienne.

Réorganiser et légitimer les FAFL

L'ambition d'une force aérienne française capable de se battre aux côtés des Alliés passe d'abord par l'apprentissage de la guerre aérienne. Martial Valin fait ouvrir une école française à Camberley, chargée de fournir une instruction

militaire basique aux nouveaux arrivants, avec si besoin des cours d'anglais accélérés. Les volontaires sont ensuite intégrés au sein du cursus d'instruction de la *Royal Air Force*, passant notamment par les *Operational Training Units* (OTU) afin d'y recevoir leur formation de spécialité finale.

L'affirmation des FAFL en tant que formation homogène passe également par la création d'unités françaises aux noms de baptême à forte charge symbolique, rappelant les traditions de nommage de l'Ancien Régime. Valin crée ainsi à la fin de l'été 1941 le premier Groupe de chasse (GC) « *Alsace* », suivi par le Groupe de bombardement (GB) « *Lorraine* », et par la suite les GC « *Île-de-France* », GB « *Bretagne* » et notamment le GC « *Normandie* » envoyé sur le front est. La difficile campagne fratricide de Syrie permet au même moment de renforcer les effectifs et de disposer de précieuses infrastructures, achevant de fonder le socle d'une nouvelle force aérienne opérationnelle.

Une force aérienne nationale et intégrée

Le 12 août 1941, Martial Valin est nommé général de brigade, symbolisant le renouveau des FAFL quelques mois après son ralliement. Cette nouvelle dimension dans la carrière de l'officier français est le même jour actée à Vichy, où les tribunaux militaires le condamnent à mort en tant que « dissident ». Peu impressionné, Valin poursuit son œuvre d'architecte des FAFL. Les Lignes aériennes militaires (LAM) permettent de relier les colonies de la France Libre en s'affranchissant de la tutelle ombrageuse de la *Royal Air Force*. Valin restructure en parallèle l'infanterie de l'air, bientôt formée dans les écoles sélectives des commandos britanniques en Écosse, donnant naissance aux 2^e et 3^e régiments de parachutistes. Une brigade d'artillerie de l'air est également créée, destinée à appuyer les opérations de la 1^{re} armée française.

En juillet 1943, les FAFL sont officiellement dissoutes et intégrées au sein des forces aériennes de la France combattante, commandées par le général René Bouscat. Le général Valin demeure cependant chef des unités basées en Angleterre, où l'appartenance fondatrice aux FAFL demeure forte parmi les équipages jusqu'à la fin de la seconde guerre mondiale. Il participe aux opérations sur la France puis à la libération de Paris en août 1944 et devient chef d'état-major de l'armée de l'air en septembre, jusqu'à la fin de la seconde guerre mondiale.

James Denis, le premier As de la France Libre

À l'âge de 35 ans, James Denis est le premier pilote à gagner le titre d'As des Forces aériennes françaises libres (FAFL). Nommé Compagnon de la Libération dès le 23 juin 1941, il participe jusqu'en 1945 à la victoire contre l'Allemagne nazie en occupant de nombreuses fonctions opérationnelles.

Combattre pour la France Libre



James Denis est né le 1^{er} février 1906 à La Jarrie-Audouin en Charente-Maritime. En 1925, il s'engage dans l'aviation comme mécanicien mitrailleur. En 1929, il obtient son brevet de pilote de chasse (n° 22430) à Istres. Il est alors affecté dans l'Allemagne occupée, au 33^e régiment d'aviation de Mayence. En 1936, il est affecté sur la base de Dijon. Victime d'hypertension, l'adjudant-chef Denis doit abandonner la chasse pour un poste d'instructeur sur l'avion de reconnaissance *Breguet 27*, puis à l'école des radios navigants de Saint-Jean-d'Angély en Charente-Maritime. Le 20 juin 1940, il décide de gagner l'Angleterre et, avec la complicité d'un mécanicien, il s'empare d'un bombardier *Farman 222* avec lequel il décolle accompagné de 19 autres aviateurs. Les Français se posent dans les Cornouailles, dans le sud de l'Angleterre. Le 24 juin, James Denis signe son engagement dans les Forces françaises libres. Il est alors dirigé vers l'*Operational Training Unit (OTU)* pour être formé au pilotage du chasseur anglais *Hurricane*. Ce pilote chevronné est enrôlé comme moniteur de vol pour les jeunes recrues. Il note alors, avec regret : « *Nous n'avons pas eu l'occasion de tirer une cartouche pendant la bataille d'Angleterre, sauf à l'exercice.* »

En septembre 1940, il participe à la tentative de débarquement de Dakar mais, après l'échec de cette mission, le sous-lieutenant Denis est débarqué le 8 octobre à Douala au Cameroun. Il prend le commandement d'une escadrille de six pilotes français et de deux *Dewoitine 520*. En février 1941, cette escadrille est mutée à Ismailia en Égypte, avec mission de protéger le canal de Suez. Toutefois, après un mois sans activité aérienne ennemie, les Français sont redéployés en mars 1941 en Grèce auprès du 33^{rd Squadron} de chasse, chargé de défendre Athènes. Cependant, le Gouvernement de Vichy demande au Gouvernement grec de ne pas accueillir « *des officiers déserteurs français revêtus d'un uniforme qu'ils n'ont plus le droit de porter* ».

Les premières victoires

Les aviateurs français retournent donc en Égypte pour former l'escadrille Denis, première escadrille de chasse de la France Libre (EFC1). Le 7 avril 1941, cette nouvelle unité, qui sera officiellement créée le 9 avril, atterrit à El Gubi, au cœur du terrain retranché de Tobrouk en Libye, alors encerclé par les forces de l'*Afrikakorps* du maréchal Rommel. Au côté du *73rd Squadron* et sous l'appellation de *Flight C*, les pilotes français affrontent les avions italiens et allemands qui sont en supériorité numérique. Le ravitaillement s'effectue avec des avions de transport anglais ou des bateaux alliés qui forcent le blocus. Cependant, les provisions et l'eau sont rationnées. Le 10 avril 1941, à bord de son *Hurricane*, Denis abat son premier avion, un bombardier *Ju-87*. Modeste, il affirme dans ses mémoires : « *Le Stuka pour nous c'est du gâteau, quand je les ai eus ils bombardaient le port de Tobrouk. Cela a été des victoires faciles* ». Le 22 avril, il obtient sa cinquième victoire en abattant un chasseur *Messerschmitt Bf-109*. Il devient, alors de manière officieuse, le premier As de la France Libre. Le 24 avril 1941, les Forces aériennes françaises de la poche de Tobrouk s'ameublissent considérablement et doivent se replier à 320 km, sur le terrain de Gerawala en Égypte. L'escadrille française est alors créditée de 12 victoires dont 6 remportées par James Denis. Le 10 mai, l'EFC1 participe à des missions de mitraillage des troupes ennemies et à des escortes de convoi naval. Le 22 juin 1941, le Journal officiel de la France Libre écrit au sujet de celle-ci : « *Sous les ordres du lieutenant Denis, titulaire lui-même de six victoires, a abattu 17 avions ennemis en moins de deux mois. Cette citation comporte l'attribution de la croix de la Libération au lieutenant Denis et au fanion de l'escadrille* ».

La fin des opérations aériennes

Denis est alors promu au grade de lieutenant mais les membres de l'EFC1 se retrouvent finalement en nombre dans le Groupe « *Alsace* » le 15 septembre 1941, avec des renforts de toutes les unités présentes en Afrique et d'autres venus d'Angleterre. Cette nouvelle unité commandée par Jean Tulasne est affectée à Rayak en Syrie. Denis prend alors le commandement de la 1^{re} escadrille « *Strasbourg* ». En mai 1942, après le départ de Tulasne pour la Russie, Denis est nommé commandant du groupe « *Alsace* ». Il se voit aussi décerner la *Distinguished Flying Cross*. Trop âgé pour toute activité opérationnelle, en octobre, il rend son commandement de l'« *Alsace* » au profit d'une affectation à l'état-major de l'air à Beyrouth. En juin 1943, promu commandant, il est affecté à l'Inspection générale des écoles de pilotage puis au Cabinet du ministère de l'Air, jusqu'à la fin de la guerre.

En 1949, le colonel James Denis commande la base aérienne du Bourget jusqu'à son retrait du service en 1953. Il meurt le 21 juin 2003.

Les As allemands dominent les airs

Au cours de la seconde guerre mondiale, les pilotes allemands obtiennent un nombre de victoires particulièrement élevé grâce à leurs avantages techniques et stratégiques. Ce sont Erich Hartmann (1922-1993), Gerhard Barkhorn (1919-1983) et Günther Rall (1918-2009), pour ne citer que les trois premiers As allemands, qui occupent le haut du classement mondial lors de ce conflit.

Un avantage dans les airs

Parmi les pilotes allemands, beaucoup ont participé à la légion Condor durant la guerre civile en Espagne (1936-1939) et sont ainsi dotés d'une solide expérience, contrairement aux pilotes alliés. Par ailleurs, jusqu'à la fin 1942, ils sont tous en mission en première ligne et accroissent encore leur expérience, quand les aviateurs alliés se relaient sur le front. Sur le plan tactique, ils sont les premiers à maîtriser le combat en formation de quatre. Sur le plan technique, les appareils allemands *Bf-109* et *Fw-190* disposent de performances supérieures à ceux des Alliés jusqu'au début de l'année 1943, en particulier face aux avions soviétiques sur le front de l'Est, qui est considéré comme « *le paradis des chasseurs* » pour les Allemands. De plus, les Soviétiques sont peu entraînés au combat. Même si leurs performances augmentent avec l'aide du régiment « *Normandie* » des Forces aériennes françaises libres, la chasse allemande est globalement supérieure sur l'ensemble de la guerre. Les « *moustachus* », selon les termes de l'As français Pierre Clostermann, sont réputés comme redoutables.

Erich Hartmann, l'As des As

Né à Weissach, en Allemagne, en 1922, il s'engage dans la *Luftwaffe* en 1940, après des études de médecine et intègre une école de pilotes de chasse en 1941. Il effectue sa formation militaire à Neukuhren⁽¹⁾ (Prusse-Orientale) puis à Berlin où il s'initie au combat aérien à bord du *Messerschmitt Bf-109*. Le 31 mars 1942, il est affecté sur le front de l'Est au 7 *Staffel* de la *Jagdeschwader 52* (JG52-groupe de chasse 52). Il remporte son premier combat le 5 novembre 1942 et cumule pas moins de 150 victoires en un an ! À seulement 21 ans, il se voit confier le commandement de la 9/JG 52 et fait dessiner un cœur rouge transpercé d'une flèche noire sur



DR

son avion. Fait prisonnier en août 1943, il parvient à s'évader. Le 2 mars 1944, après sa 200^e victoire, il se voit décerner la Croix de fer avec feuilles de chêne et est promu au grade d'*Oberleutnant*. Après sa 300^e victoire, le 25 août 1944, l'As allemand reçoit la Croix de fer avec feuilles de chêne, glaive et brillants. Le 8 mai 1945, il remporte sa 352^e et ultime victoire. Erich Hartmann, dit « *Bubi* », les obtient à 23 ans, en 1425 missions de guerre et en moins de trois ans.

Deuxième et troisième As mondial

Né à Königsberg, aujourd'hui Kaliningrad, en Prusse-Orientale en 1919, Gerhard Barkhorn intègre la *Luftwaffe* en 1938. Il est affecté à la *JG2* « *Richthofen* » pendant la bataille d'Angleterre en 1940. Puis, au mois d'août, il rejoint le groupe II de la *JG52*. Il obtient sa première victoire le 2 juillet 1941. À la fin de l'année 1943, il devient commandant du II/*JG52*, puis en janvier 1945 commandant de la *JG6*. À la fin de la guerre, il est blessé à bord d'un *Me-262* à réaction. Le deuxième As mondial comptabilise alors 1 104 missions de guerre et 301 victoires.

Günther Rall, né en mars 1918 à Gaggenau en Allemagne, rejoint quant à lui la *JG52* à Stuttgart en 1939. En juillet de la même année, il devient commandant de la 8^e escadrille de la *JG-52*. À Bucarest, en Roumanie, il abat 50 appareils soviétiques en l'espace de cinq jours. Doté du nouveau *Me-109F*, il mène des missions au-dessus du Caucase. Le 28 novembre 1941, lors de 36^e victoire, un tir de *I-16* lui fracture la colonne vertébrale. Il est paralysé à droite pendant plusieurs mois et retourne en première ligne en août 1942. En trois mois, il atteint sa 100^e victoire et il est décoré personnellement par Hitler. En avril 1943, il devient commandant de la II/*JG52* et obtient sa 200^e victoire en août. Au mois d'octobre, il descend 40 appareils soviétiques. En avril 1944, il organise la défense du pays en Allemagne avec la III/*JG 11* face à la 8th Air Force. Le 12 mai, il remporte sa célèbre victoire à la tête du II/*JG11* alors qu'il abat le commandant du 56th Fighter Group américain et deux autres *P-47* à bord de son *Bf-109*. Il doit se parachuter sur Francfort et se retire à cause d'une infection. En mars 1945, il est commandant de la *JG 300*. Il comptabilise 621 missions de guerre et 275 victoires.

Douze autres pilotes allemands ont obtenu plus de 200 victoires. Ces As demeurent inégalés durant la guerre.

1. Cette ville, annexée en 1945 par l'Union soviétique et rebaptisée Pionerski, est aujourd'hui située en territoire russe, sur l'*oblast* (région administrative) de Kaliningrad.

Pierre Clostermann, l'As français

En 1942, Pierre Clostermann s'engage au sein des Forces aériennes françaises libres (FAFL). À partir de cette date, il combat au côté des pilotes anglais contre les avions de la *Luftwaffe*.

« Au bout du compte, il n'y avait que la France, rien que la France, avec ce refus, primaire peut-être, mais absolu, de la présence de l'Allemand vainqueur de Paris. La simplicité de notre éthique nationale masquait complètement notre composition sociale – du petit mécano et du garçon coiffeur jusqu'à l'aristocrate royaliste, au banquier milliardaire ou au futur prix Goncourt. »

Pierre Clostermann, revue *Icare* (1992)

Un engagement dans les FAFL

Pierre Clostermann est né le 28 février 1921, à Curitiba, au Brésil, où son père est diplomate. Le 17 juillet 1937, il obtient son brevet de pilote à l'Aéroclub du Brésil. En 1939, lorsque la guerre éclate en France il se porte volontaire pour s'engager mais l'ambassade de France refuse. Il se rend alors aux États-Unis pour poursuivre des études d'ingénieur aéronautique et passer son brevet de pilote commercial. En 1941, il découvre dans la presse américaine l'appel du général de Gaulle. Il décide, sur les conseils de son père qui a lui-même rejoint la France Libre en Afrique, de gagner Londres. En décembre, il obtient un billet d'avion gratuit pour rejoindre le Brésil, puis l'Uruguay, afin d'embarquer sur un paquebot néo-zélandais à destination de Liverpool, où il débarque en mars 1942. Il subit un interrogatoire poussé des inspecteurs de police britanniques qui veulent s'assurer qu'il n'est pas un espion au service de l'Allemagne. Passé cet obstacle, il s'engage le 18 mars 1942 avec le grade de sergent au sein des Forces aériennes françaises libres. Trois jours plus tard, il rencontre à Londres le général de Gaulle qui lui dit : *« Faites votre devoir, mais ne vous faites pas tuer car la France aura bien besoin de fils comme vous après la victoire, je dis bien la victoire, car on gagnera »*. Après une minutieuse visite médicale, Clostermann est dirigé, en avril 1942, vers l'*Elementary Flying Training School n° 6* puis l'*Operationnal Training Unit 61*, sur la base de Sywell, au centre de l'Angleterre, non loin de Northampton. Il obtient son brevet de pilote de chasse mais note dans ses mémoires : *« Je perds ainsi huit mois, près d'un an dans cette école, à apprendre ce que je sais déjà. Par contre, les procédures anglaises, les systèmes locaux de navigation, la lecture de carte en rase-mottes dans le brouillard, je reconnais que c'est nouveau et indispensable. »*

L'As français

Le 22 janvier 1943, Clostermann est affecté au Groupe de chasse « *Alsace* » du commandant René Mouchotte, où il est promu sergent-chef pilote. Le 27 juillet 1943, il remporte ses deux premières victoires contre des *Fw-190*. Le 1^{er} octobre 1943, il est nommé aspirant et rejoint le 602 *Squadron* de la *Royal Air Force*. En juin 1944, il participe à la campagne de Normandie avant de rejoindre en septembre l'état-major des FAFL. Cependant, cet homme d'action ne peut se contenter d'un emploi sédentaire. En février 1945, il est affecté au 274 *Squadron* puis au 56. Le 8 avril 1945, promu lieutenant, il devient chef d'escadrille du 3rd *Squadron*. Cette unité d'élite, qui lutte contre la *Luftwaffe* au-dessus du Danemark, est équipée du moderne *Tempest*.



Pierre-Henri Clostermann est démobilisé en octobre 1945. Il écrit à propos de son service comme pilote de guerre : « *Chaque mission était une loterie où tout repartait de zéro, quel que soit le nombre des sweeps dans votre carnet de vol. C'était la vie un peu à pile ou face, le cœur entre les dents, dans ces combats incertains, combats passifs contre la Flak, actifs et furieux contre les Messerschmitt, usant à chaque fois notre quota de chance même si l'expérience améliorait le taux probable de survie.* »

À la fin de la guerre, il totalise 2 000 heures de vol, dont 600 de guerre, 33 victoires aériennes homologuées et 5 probables. Outre ses victoires aériennes, il détruit en rase-mottes 225 camions, 72 locomotives, 5 blindés, 2 vedettes lance-torpilles ainsi que de nombreux autres matériels. Il devient le premier As français de la seconde guerre mondiale et est fait Compagnon de la Libération. Il est titulaire d'une trentaine de médailles françaises ou étrangères dont la Grand-Croix de la Légion d'honneur, l'ordre de la Libération, la Médaille militaire, la Croix de guerre 39/45 (17 citations), la *Distinguished Flying Cross and Bar* (GB), la *Silver Star* et la *Distinguished Flying Cross* (USA).

En 1948, il publie ses mémoires dans le livre *Le Grand Cirque*, qui connaît un immense succès populaire. Le général de Gaulle écrit à ce propos : « *Ce livre, je l'ai lu. Il est magnifique d'avoir fait ce que vous avez donné à la France. Merci de l'avoir écrit.* »

Le 22 mars 2006, il meurt à Montesquieu-des-Albères (66) et est inhumé au cimetière du Chesnay dans les Yvelines.

Jean Maridor, le capitaine courage

En juin 1940, Jean Maridor s'engage dans les forces de la France Libre. Il est affecté au sein de la *Royal Air Force*, où il fait preuve de courage et d'audace, suscitant l'admiration de la communauté des pilotes anglais et français.

Jean Maridor est né au Havre le 24 novembre 1920. À l'âge de 16 ans, ce passionné d'aviation obtient son brevet B de pilote. En 1939, il s'engage pour cinq ans dans l'armée de l'air sur la base aérienne d'Istres avant d'intégrer l'école de chasse d'Étampes avec le grade de caporal-chef. Cependant, en mai 1940, à cause de l'avancée allemande, son unité est délocalisée sur le terrain d'aviation de Saubrigues, dans le sud des Landes. Le 24 juin 1940, Jean Maridor ne peut se résoudre à cesser le combat contre l'occupant. Il décide donc de rejoindre les troupes de la France Libre à Londres. Pour cela, il falsifie son identité pour s'embarquer à Saint-Jean-de-Luz à bord du cargo polonais l'*Arandora Star*, qui doit joindre Liverpool en Angleterre.

DR



Un pilote français en Angleterre

Il signe son engagement dans la France Libre le 27 juin 1940. Il est alors affecté dans l'école de pilotage d'Oldham, réservée aux pilotes belges et français, avec le grade de sergent. En septembre 1941, il est affecté au *615 Squadron*. Au sein de cette unité d'élite de la *Royal Air Force*, qui a comme parrain Winston Churchill, Jean Maridor et ses coéquipiers sont chargés d'attaquer les bateaux ennemis qui croisent dans la Manche, ou les batteries côtières allemandes. Dès le 22 septembre, il décrit ainsi sa mission à un camarade : « *Lorsque tu attaques, tu as l'impression de piquer dans un enfer dont tu ne sortiras pas vivant. En plus de cela, ces salauds de Messer (Messerschmitt 109) te piquent dessus et te mitraillent. Tu dois les ignorer et lorsque tu as fini avec les ships tu n'as plus de munitions, alors ça barde ! Rentrée en rase-flotte et en zig-zag avec les Messer au cul. En somme, c'est absolument au poil.* »

Le 14 octobre 1941, il obtient sa première victoire aérienne contre un hydravion *He-59*. Cette détermination au combat lui vaut l'admiration des officiers anglais, qui écrivent au général Valin : « *Le sergent Maridor a, en toutes circonstances, montré un grand courage et une grande détermination (...) il a mené à bout toutes ses missions, aussi hasardeuses ou sévères qu'elles méritent d'être exceptionnellement louées.* »

En février 1942, il est affecté au *91st Squadron* où il obtient sa quatrième citation. Il est promu lieutenant en septembre et reçoit la médaille britannique de la *Distinguished Flying Cross*. En janvier 1943, il est transféré dans le groupe de chasse « *Alsace* ». Il est promu Compagnon de la Libération le 8 mai 1943. Le 25 mai 1943, à bord de son *Spitfire*, il attaque 12 chasseurs allemands ; il en abat deux et force le groupe à faire demi-tour. Il est alors promu capitaine en juin.

Une fin héroïque

Depuis juin 1944, des *VI* frappent l'Angleterre. Pour contrer cette arme nouvelle, la *Royal Air Force* utilise le chasseur bombardier *Hawker Tempest* qui s'élance au-devant des *VI* pour les détruire à coups de canon, loin des villes, au-dessus de la Manche, ou en rase campagne. Les pilotes de la RAF mettent au point un procédé qui consiste à déstabiliser la bombe volante avec l'aile de leur avion.

Le 3 août 1944, le capitaine Jean Maridor s'envole pour intercepter un *VI* qui se dirige sur Londres. Il assène une salve de canon pour détruire l'engin mais celui-ci, loin d'exploser, chute lentement au-dessus de la ville de Benenden, dans le Kent. Depuis son cockpit, le pilote voit que le *VI* pique vers un bâtiment marqué d'une croix rouge peinte sur un toit. Il s'agit d'un entrepôt transformé en hôpital. Il décide alors de s'approcher au plus près de la bombe volante pour l'abattre avant qu'elle touche le sol. Mais l'explosion souffle son avion. Jean Maridor meurt à l'âge de 23 ans en sauvant des centaines de blessés ainsi que des enfants d'une école toute proche. Il reçoit alors son ultime citation : « *Héritier des plus pures traditions de la chasse française, soutient infatigablement une lutte farouche et spectaculaire et fait preuve d'un courage qui restera légendaire. Après avoir participé à de nombreuses attaques en vol rasant et notamment des opérations de protection du corps de débarquement en Normandie, vient d'être engagé dans la défense contre les bombes volantes ; en a détruit neuf en quelques semaines grâce à un mépris complet du danger et a ajouté à la gloire des ailes françaises un prestige sans cesse grandissant.* »

Aujourd'hui, une salle de classe de la ville de Benenden est baptisée du nom du pilote français. Le général de Gaulle note dans ses mémoires : « *La mort est la même entre les nuages, dans la boue du champ de bataille et dans la cave du bourreau. J'ai donc pour Jean Maridor la reconnaissance que je porte à toutes les femmes et à tous les hommes qui ont fait leur devoir avec abnégation, courage et foi dans la victoire finale, sans jamais connaître la joie de cette dernière.* »

Edmond Marin La Meslée, commandant du « *Champagne* »

Après avoir obtenu 16 victoires lors des combats aériens précédant l'armistice de juin 1940, l'As Edmond Marin La Meslée devient en 1944 commandant du groupe de chasse I/5 « *Champagne* ». Il combat alors en Allemagne au sein des Forces aériennes françaises libres (FAFL) et disparaît au cours de la campagne de Colmar le 4 février 1945.

Pilote au GC I/5



Né à Valenciennes le 5 février 1912, Edmond Marin La Meslée entame des études de droit puis intègre l'école de pilotage Morane-Saulnier grâce à une bourse d'État. Il obtient son brevet de pilote le 1^{er} août 1931, puis s'engage comme officier de réserve. Après une formation à Istres, il rejoint le 2^e régiment de chasse de Strasbourg avec le grade de sous-lieutenant de réserve en septembre 1932. Son contrat de réserviste n'étant pas reconduit, il démissionne pour obtenir un engagement de deux ans avec le simple grade de sergent. En septembre 1936, il passe le concours d'entrée à l'École militaire de l'air avec succès. Il intègre en octobre 1937 l'escadrille SPA 67 du groupe de chasse I/5.

Une succession de victoires jusqu'à l'armistice

En juillet 1939, le sergent Marin La Meslée rejoint avec le groupe de chasse I/5, qui est l'un des premiers à voler à bord d'appareils *Curtiss H-75*, le terrain d'opérations de Suippes, dans l'est de la France. Durant la « drôle de guerre », qui s'étend du 3 septembre 1939 au 10 mai 1940, les sorties aériennes se font rares. Malgré tout, le pilote parvient à remporter sa première victoire aérienne le 11 janvier 1940 en abattant un *Dornier Do 17* au-dessus de Longwy, en Meurthe-et-Moselle. Dès les débuts de la grande offensive allemande, lancée à partir du 10 mai, cet homme à la droiture exemplaire enchaîne les victoires aériennes. Le 12 mai, en compagnie de sa patrouille, il prend en chasse une formation de vingt *Ju-87* qui attaquent des fantassins français. Les pilotes réussissent à mettre douze *Stuka* hors de combat dont trois sont descendus par Marin La Meslée, qui abat aussi ce jour-là un *Me-109*. Entre le 15 et le 26 mai 1940, le lieutenant abat encore neuf avions allemands. Son exploit le plus mémorable reste celui du 18 mai, où il descend trois appareils lors d'une course-poursuite en solo contre 21 *He 111*. Malgré un appareil criblé de balles, il parvient à rejoindre sa base sain et sauf. Les 3 et 10 juin,

il abat aussi un *Hs-126* et un *Ju-88*. Quelques jours avant l'armistice, le 16 juin 1940, le palmarès de celui « dont le nom claque au vent ainsi qu'un pavillon » (dixit Roland Dorgelès) s'élève à seize victoires aériennes homologuées, et quatre probables. Il prend alors la tête de la première escadrille de son groupe.

De l'Afrique du Nord aux FAFL

Edmond Marin La Meslée se replie avec son groupe en Afrique du Nord. Il lui faudra attendre le débarquement allié en Afrique du Nord en novembre 1942 pour reprendre ses missions. À bord de son *Bell P-39 Aircobra*, il participe à la protection des convois et à la surveillance des côtes d'Oran. Le groupe de chasse I/5, renommé « *Champagne* » en 1943, est intégré à la 3^e escadre de chasse des FAFL le 1^{er} janvier 1944. Dès le 15 janvier, le capitaine Marin La Meslée prend le commandement du groupe basé à Oran-La Sénia. Au mois de juin, il est promu au grade de commandant.

Le « *Champagne* » perd son commandant

Le GC I/5 reprend les combats contre l'Allemagne à bord de *P-47 Thunderbolt* américains. Le groupe de chasse est en effet chargé dès le mois de décembre 1944 de neutraliser les colonnes ennemies sur la rive gauche du Rhin. Le 4 février 1945, le « *Champagne* » est chargé d'anéantir les colonnes ennemies qui avancent au nord de la forêt du Hart. En ce jour de libération de la ville de Colmar, Edmond Marin La Meslée, à la tête de son groupe, mitraille en piqué à bord de son *P-47* un convoi de poids lourds. Il fait exploser un camion-citerne qui enflamme les véhicules alentour. D'épais nuages de fumée se forment et il perd toute visibilité sur les opérations. Au moment où il vire, un obus de 40 mm tiré par la *Flak*, la défense antiaérienne allemande, le touche de plein fouet. Son appareil tombe en piqué lent et s'écrase sur le ventre. Marin La Meslée, frappé à mort par un éclat d'obus, est extirpé du cockpit par les Allemands qui emmènent sa dépouille au cimetière de Rustenhardt (Haut-Rhin), où il est inhumé. C'est, dira l'écrivain et aviateur Jules Roy, la « *vengeance de la boue sur l'ange* ».

Surnommé « *le Guynemer de la seconde guerre mondiale* », Edmond Marin La Meslée repose aujourd'hui dans une sépulture édifiée à l'endroit même où il a perdu la vie, à Dessenheim, dans le Haut-Rhin. Le monument funéraire inauguré en 1946 représente une étoile en pierre à cinq branches de trois mètres de diamètre, symbole de l'aviateur. La promotion de l'École de l'air 1945 est baptisée à son nom, ainsi que la base aérienne de Reims. Ce pilote des FAFL reste aujourd'hui profondément présent dans la mémoire des aviateurs pour son exemple de courage et de témérité.

Jean Demozay, alias Morlaix, l'As méconnu

Nanti de 21 victoires aériennes, Jean Demozay est le troisième As français de la seconde guerre mondiale. Ses qualités de pilote, ainsi que son sang-froid lui valent d'être promu *Wing Commander* au sein de la *Royal Air force*. En 1945, il dirige le groupe aérien de coopération « *Patrie* » qui ravitaille les groupes de la Résistance du Sud de la France.

Un pilote par hasard

Jean Demozay, né le 21 mars 1915 à Nantes, effectue ses études en Angleterre. En 1932, après le décès de son père, il rentre en France. En 1936, lors de son service militaire, il est réformé pour inaptitude physique, mais en 1939, lorsque la guerre éclate, il se porte volontaire pour combattre. Il est affecté en région parisienne au 19^e train des équipages. Cependant, sa parfaite connaissance de la langue anglaise lui vaut d'être détaché à Paris au bataillon de l'Air 117, comme agent de liaison auprès de l'état-major de la *Royal Air Force* en France. Il est ensuite muté à l'*Advanced Air Striking Force*, état-major anglais stationné à Berry-au-Bac en Champagne. Il se lie alors d'amitié avec les pilotes anglais du *Squadron 1* qui, durant leur temps libre, l'initient au pilotage.

Le 18 juin 1940, le *Squadron 1* est transféré à Tangmere, en Grande-Bretagne. Jean Demozay et seize mécaniciens de la RAF doivent rejoindre La Rochelle en camion pour ensuite embarquer dans un avion vers le Royaume-Uni. Pendant ce trajet et lors d'un arrêt sur le terrain d'aviation de Château-Bourgon, non loin de Nantes, le petit groupe découvre un *Bristol Bombay*, avion de transport anglais abandonné. Les mécaniciens procèdent à la réparation de l'appareil. Jean Demozay, qui ne possède aucun brevet de pilote, décolle avec les 16 autres militaires avant de se poser à Sutton Bridge en Angleterre. Cet exploit aérien ainsi que sa connaissance de l'anglais convainquent les autorités militaires françaises de le recruter comme pilote de chasse. Le 24 juin, Jean Demozay s'engage au sein des Forces aériennes françaises libres sous le matricule 30581. Il est affecté sur la base de Saint-Athan, où les aviateurs anglais du *Squadron 1* lui obtiennent un stage accéléré de pilotage dans l'*Operational Training Unit 5* d'Aston Down.

Un As français chez les Anglais

Le 16 octobre 1940, Demozay, qui se fait désormais appeler « Moses » ou « Morlaix », est affecté à la base aérienne de Wittering où il vole sur un chasseur monoplane *Hawker Hurricane*. Il devient ainsi l'un des treize pilotes

français engagés dans la bataille d'Angleterre. Le 8 novembre 1940, il célèbre sa promotion de sous-lieutenant en remportant sa première victoire aérienne contre un bombardier *Junkers Ju-88* allemand. Quelques jours plus tard, il abat un chasseur *Messerschmitt Bf-109*. Au mois de mai 1941, il est promu commandant du *B Flight* du *Squadron 1*, chargé de la défense du territoire, devenant ainsi le premier pilote français à diriger une escadrille britannique. Le 21 juin, il est muté au *Squadron 242*, basé à North Weald, près de Londres. Il est fait Compagnon de la Libération le 30 juin 1941 avant d'être placé à la tête du *Squadron 91*, où il gagnera en septembre 1941 la *Distinguished Flying Cross* qui honore sa 11^e victoire. En juillet 1942, il est le premier pilote français à obtenir une agrafe dite « *bar* » qui signifie qu'il est récompensé pour la deuxième fois de la *Distinguished Flying Cross*. En janvier 1943, Morlaix est nommé *Wing Commander* mais il doit cependant abandonner son commandement opérationnel pour représenter la France Libre au Moyen-Orient. Il quitte donc l'Angleterre après 400 missions de guerre et 21 victoires (19 sûres et 2 probables). Il est, après Pierre Clostermann (32 victoires) et Marcel Albert du « *Normandie-Niémen* » (23 victoires), le troisième As français de la seconde guerre mondiale.



DR

Au service de la France Libre

En juin 1943, le général de Gaulle le nomme au commandement des Forces aériennes françaises libres du Moyen-Orient avec le grade de lieutenant-colonel. Il est alors chargé d'instruire les pilotes des FAFL sur la base de Rayak en Syrie. L'année suivante, Morlaix crée à Alger le groupe aérien de coopération « *Patrie* », chargé de soutenir les groupes de la Résistance dans le Sud-Ouest de la France. Malgré le manque de matériel et d'hommes, cette unité accomplira près de 200 missions opérationnelles.

Le 19 décembre 1945, l'avion qui transporte le colonel Demozy au terme d'une mission en Angleterre, s'écrase peu avant l'atterrissage, près de Buc dans les Yvelines. Alors âgé de 30 ans, Jean Demozy est tué sur le coup ainsi que tous les autres les passagers.

Le colonel Demozy, commandeur de la Légion d'honneur, compagnon de la Libération, est titulaire de la Croix de guerre (1939-1945) avec treize palmes, de la *Distinguished Flying Cross and Bar* et de la *Distinguished Service Order* britannique, de la *Distinguished Flying Cross* américaine, de la Croix de guerre belge ainsi que la Croix de guerre tchécoslovaque.

René Mouchotte, combattant de la France Libre

René Mouchotte est né le 21 août 1914 à Saint-Mandé, au sein d'une famille aisée. Jeune homme calme et réfléchi, il est passionné d'aviation. En 1934, il effectue son service militaire au sein de l'armée de l'air et obtient son brevet de pilote. En 1939, le sergent Mouchotte est désigné comme instructeur-pilote. À la suite de l'armistice en mai 1940, il doit rejoindre l'Algérie comme moniteur de pilotage. En maquillant son ordre de mission, il parvient à se rendre à Oran, au Maroc, pour intégrer le Centre d'instruction à la chasse d'Afrique du Nord.

Continuer à se battre

Dans son carnet de l'époque, René Mouchotte écrit : « *Je viens d'apprendre par la radio l'incroyable nouvelle de la capitulation de Pétain... Impitoyable, la TSF achève de briser la résistance de nos nerfs trop tendus en faisant résonner une Marseillaise vibrante, le dernier appel d'une France hier libre. (...) De ma vie, je ne me rappelle avoir ressenti une émotion aussi intense et douloureuse. (...) La France doit rester la France et son cœur bat toujours malgré ceux qui veulent l'assassiner sans lui permettre de lutter.* »

Dès l'appel du 18 juin lancé par le général de Gaulle, René Mouchotte cherche avec plusieurs camarades une stratégie pour rejoindre Londres et les Forces françaises libres (FFL). « *Je vois rouge* », dit-il. « *Je sens que ma vie ne compte plus pour moi. Je n'ai qu'un but, me battre.* » Le 29 juin 1940, il s'empare avec des camarades d'un *Caudron Goéland*, après avoir échappé aux consignes, aux alertes et à la surveillance des sentinelles. L'équipage décolle et se dirige vers Gibraltar. « *Nous semblions nager dans l'irréel* », explique Mouchotte.

L'envol vers la Liberté

Le 3 juillet 1940, René Mouchotte et ses camarades atterrissent à Gibraltar. Ils n'ont alors qu'une seule envie, se battre auprès de leurs camarades de la *Royal Air Force* (RAF). « *Puisque mon pays m'a rejeté comme combattant, je combattrai pour lui, malgré lui, sans lui* », s'exclame Mouchotte. Après un entraînement test sur des avions anglais, ce dernier part pour la base de Saint-Athan, près de Cardiff, le 25 juillet 1940. Quatre jours plus tard, il intègre l'école de pilotage de la RAF, l'*Army Cooperation School n° 1* à Old Sarum, près de Salisbury. Malgré l'annonce de la condamnation à mort des exilés par le Gouvernement de Vichy, Mouchotte note dans ses *Carnets* : « *Nous avons, tous, conscience d'avoir fait notre devoir.* »

Pilote et commandant d'escadrille dans la RAF



DR

Dès septembre 1940, René Mouchotte participe à la défense de Londres au sein du *Squadron 615 « Churchill's Own »* de Prestwick. En octobre, il rejoint le *Squadron 249* à Northolt pour effectuer des missions d'interception et de couverture. À cette occasion, il déclare : « *Nous ne pouvons grimper sans avoir un accrochage.* » À l'été 1941, les premiers groupes de chasse et de bombardement des FAFL sont créés en lien avec la RAF. En 1942, il est muté au groupe de chasse « *Île-de-France* » et commande l'escadrille « *Versailles* » puis le *Squadron 65 « East India »* de la RAF. Grâce à son expérience de commandement, le général de Gaulle lui confie l'organisation du groupe 341 « *Alsace* ». Le 15 mai 1943, « *commandant René* » obtient sa seconde victoire qui est aussi la 1 000^e de la base de Biggin Hill. La cadence est infernale, pour un maigre repos.

Le fin stratège abattu

C'est en tant que commandant du groupe « *Alsace* » que Mouchotte est abattu le 27 août 1943, dans la région de Saint-Omer. Il portait, en prévision de son dernier vol, sa veste d'uniforme afin de « *finir en beauté* », avait-il dit. Son corps, retrouvé en Belgique, sur la grève de Middelkerke, le 3 septembre, n'est d'abord pas tout de suite identifié. Il le sera en mars 1949 à la suite d'une enquête conduite par le *Flight Lieutenant Robert Noel Archer*.

Selon Clostermann, Mouchotte représentait « *la figure d'ascète, brun, flegmatique, terriblement jeune, mais qui portait dans le regard l'autorité d'un chef* » avec un « *sens tout à fait spécial et inné (...) du mouvement de masses d'appareils de chasse* ». L'As des As nous partage aussi l'admiration qu'a suscitée le jeune homme : « *Je l'ai vu diriger, au cours d'opérations offensives sur la France, avec un brio qui lui attira l'admiration sans limite des plus hautes autorités de la RAF, deux escadres, soit une dizaine d'escadrilles* ». Un « *chef unique, pour lequel on se ferait tuer, presque avec plaisir* », ajoutera-t-il.

René Mouchotte compte 250 missions, 408 heures de vol de guerre, 4 victoires aériennes homologuées et 3 probables, 10 navires détruits ou endommagés. Il est titulaire de la Croix de guerre avec palme et de la *Distinguished Flying Cross* et a été promu Compagnon de la Libération par le général de Gaulle le 8 mai 1943. On peut lire dans son testament : « *Si le destin ne m'accorde qu'une courte carrière de combattant, je remercierai le ciel d'avoir pu donner ma vie à la libération de la France.* »

Le capitaine Bergé et les SAS français

Sous l'impulsion du capitaine Georges Bergé, le général de Gaulle crée en septembre 1940 la 1^{re} compagnie d'infanterie de l'air (CIA), faisant renaître le parachutisme militaire français au sein de la France Libre. Cette unité effectue les premières missions clandestines sur le territoire français occupé avant d'être intégrée au *Special Air Service* britannique, de servir au Moyen-Orient et de participer au débarquement.

Le parachutisme militaire a vu le jour en France le 21 janvier 1937 avec la création par le ministre de l'Air Pierre Cot, des 601^e et 602^e groupes d'infanterie de l'air (GIA), inspirés du modèle soviétique. Malheureusement, les GIA n'intéressent que peu les chefs militaires français, qui ne les utilisent pas lors de la « drôle de guerre ». Ils sont dissous à l'été 1940. Cependant, ce n'est pas la fin du parachutisme militaire français.

La naissance de la première unité parachutiste de la France Libre



DR

Refusant la défaite de 1940, le capitaine Georges Bergé, ancien du 601^e groupe d'infanterie de l'air, rejoint l'Angleterre. Sur place, il soumet au général de Gaulle son projet de former une unité parachutiste. Convaincu, le général crée la 1^{re} compagnie d'infanterie de l'air sous ordre n°765 du 29 septembre 1940. Rattachée aux Forces aériennes françaises libres (FAFL), son commandement est confié au capitaine Bergé. Une cinquantaine de jeunes combattants, tous volontaires, est alors recrutée. Ces hommes subissent un entraînement spécifique sur les bases britanniques afin de les rendre aptes à toutes les formes de combat. Le 13 décembre 1940 débute leur cycle de qualification de parachutiste aux côtés d'une unité britannique sur la base aérienne de Ringway. Les premiers parachutistes alliés sont brevetés le 21 décembre 1940. Une deuxième section est brevetée le 21 février 1941. La 1^{re} CIA est ensuite transportée à Inchmery House, le château d'Edmond de Rothschild, afin d'être formée au renseignement et au sabotage. À l'issue de cette formation intense, les premières missions peuvent commencer.

Les premières missions clandestines en territoire occupé

En mars 1941, le capitaine Bergé et quatre de ses hommes sont sollicités dans le cadre de la mission *Savannah* en Bretagne. Cette mission a pour but de porter atteinte à l'aviation ennemie, présente dans le ciel d'Angleterre, en

attaquant le car qui transporte les équipages de la *Kampfgeschwader 100*, une unité chargée de baliser les objectifs de la *Luftwaffe* à l'aide de bombes incendiaires. Le 14 mars, les parachutistes français sont les premiers combattants alliés à remettre les pieds sur le territoire occupé. Si l'objectif de la mission n'est pas atteint, étant donné que les équipages allemands ne quittent plus la base par mesure de sécurité, les hommes de la 1^{re} CIA profitent des jours sur place, avant leur rapatriement par sous-marin, pour poser les premiers jalons des réseaux de résistance et collecter le maximum d'informations pouvant intéresser le Bureau central de renseignement et d'action (BCRA) et le *Special Operations Executive* (SOE). De retour en Angleterre, le capitaine Bergé fait part au haut commandement allié de l'intérêt de ces missions clandestines et lui prouve la possibilité d'infiltrer et d'exfiltrer des commandos parachutistes en territoire occupé. Les parachutistes français sont appelés à une seconde mission en mai 1941, nommée « *Joséphine B* », qui aboutit à la destruction d'une centrale électrique à Pessac, privant les sous-marins allemands de la base de Bordeaux de leur ravitaillement en énergie.

La création des SAS français

Afin de renforcer la présence française au Moyen-Orient, le général de Gaulle divise les parachutistes, maintenant rattachés à l'armée de terre sous le nom de 1^{re} compagnie parachutiste, en deux groupes : une partie reste affectée aux actions clandestines du BCRA et la majorité est envoyée au Moyen-Orient le 21 juillet 1941. Repassée en septembre sous les ordres de l'armée de l'air et baptisée 1^{re} compagnie de chasseurs parachutistes des FAFL, elle est intégrée au *Special Air Service* britannique du *Major* Stirling. Les Français, surnommés *French Squadron*, ont pour mission de harceler les arrières de l'ennemi en y détruisant les aérodromes. Le capitaine Bergé entreprend une mission risquée en juin 1942, pour saboter en Crète les avions ennemis susceptibles d'empêcher un convoi maritime allié de se rendre à Malte. Les parachutistes en détruisent 22 mais à l'issue de la mission le capitaine est capturé avec trois de ses hommes. Les survivants du *French Squadron* regagnent l'Angleterre en juillet 1943 et forment le 1^{er} bataillon d'infanterie de l'air (BIA) devenu en novembre le 4^e BIA. Les SAS français sont parachutés en Bretagne le 5 juin 1944, faisant d'eux les premiers hommes à débarquer en France où ils se battront, particulièrement en Saône-et-Loire, avant de finir la guerre en Hollande.

Des stars dans les FAFL

Avec l'appel du 18 juin 1940 du général de Gaulle, des milliers de Français partent rejoindre les rangs des Forces françaises libres à Londres. Parmi eux se trouvent des célébrités d'origine étrangère, dont le cœur appartient à la France, comme les écrivains Romain Gary (1914-1980) et Joseph Kessel (1898-1979) ou encore Joséphine Baker (1906-1975). Ils refusent la défaite de la France et la domination de l'Allemagne nazie.

Romain Gary, pilote-écrivain



Julian Bernard

Né en Lituanie en 1914, dans une famille juive, Roman Kacew (francisé Romain) s'installe en France en 1928 où il est naturalisé. Il obtient son brevet de pilote dans l'armée de l'air en mars 1939 à l'issue de son service militaire. Après l'armistice, le sergent Romain Kacew refuse la défaite. Il rejoint l'Afrique du Nord le 20 juin 1940, puis Londres. Au sein des FAFL, il combat au Moyen-Orient. En février 1943, il intègre comme observateur le groupe de bombardement « *Lorraine* » en Grande-Bretagne et prend le nom de « *Gary* » en référence au nom d'actrice de sa mère, qui signifie « *brûle !* », en russe. Il participe aux missions de destruction des bases de lancement des missiles *VI*. Après 25 missions sur le front de l'Ouest il termine la guerre avec le grade de capitaine, commandant d'escadrille. Ses ouvrages *La Promesse de l'aube* (1960) et *La nuit sera calme* (1974) reprennent ses exploits comme pilote des FAFL. Il remporte deux fois le prix Goncourt. Après sa mort en 1980, ce Compagnon de la Libération reçoit les honneurs militaires à l'église Saint-Louis des Invalides.

Joseph Kessel, écrivain-aventurier

Né en Argentine en 1898 dans une famille juive d'origine lituanienne, Joseph Kessel rejoint la France en 1908 et devient journaliste et reporter « *partout où l'histoire se crée* ». Il forme une écriture nouvelle en mêlant récits historiques et romanesques. En 1917, il s'engage dans l'aviation militaire et écrit son expérience de pilote durant la guerre dans *L'Équipage* (1923). Écrivain aventurier comme André Malraux et Antoine de Saint-Exupéry, il s'inspire après la guerre de ses missions dans l'Aéropostale. Mais pour lui, la guerre est la plus puissante des aventures ; elle confronte au danger, au hasard et à la mort, faisant du soldat un être grandi, en marge du reste des hommes. En 1939, il est correspondant de guerre, avant de rejoindre la Résistance en 1941. Sur le point d'être arrêté, il gagne l'Angleterre en janvier 1943, où il intègre les FAFL et vole comme pilote au sein de l'escadrille « *Sussex* ».

Il effectue des missions aériennes tout en continuant d'écrire. Le capitaine Kessel survole la France de nuit pour assurer la maintenance des liaisons avec la Résistance et la transmission des consignes. Avec son neveu Maurice Druon, il écrit en 1943 le *Chant des Partisans*, chant de ralliement de la Résistance. En 1945, il écrit *L'Armée des ombres*, une œuvre où il témoigne du fonctionnement de la Résistance et rend hommage à ses combattants. Il est médaillé de la Résistance. En 1962, l'écrivain est admis à l'Académie française. Il meurt en 1979.



DR

Joséphine Baker, égypte infiltrée dans le renseignement

Née à Saint-Louis, dans le Missouri aux États-Unis, en 1921, dans une famille modeste, Joséphine Baker entame sa carrière de danseuse à Broadway à l'âge de 16 ans. Trois ans plus tard, elle se produit à Paris, au théâtre des Champs-Élysées dans la « Revue nègre ». Star internationale, elle donne des spectacles partout dans le monde. Grâce à son mari, elle obtient la nationalité française en 1937. Au moment de l'armistice, elle ne peut se résoudre à la défaite. « *C'est la France qui m'a faite* », dit-elle ; elle est prête à tout. Elle passe son brevet de pilote et devient infirmière-pilote secouriste de l'air. Au même moment, elle est recrutée par les services de renseignement de la France Libre. Interdite de scène en France par les lois de Vichy, elle crée un noyau de Résistance dans son château des Milandes, en Dordogne. Elle entend l'appel du général de Gaulle : « *Sa voix nous bouleverse, elle est celle qu'on craignait ne jamais entendre. Elle nous atteint au plus profond de nous-mêmes.* ». Lors des dîners officiels et des galas, alors qu'elle est en tournée à l'étranger, elle récolte et échange des informations. Au Maghreb et au Proche-Orient, elle soutient le moral des troupes françaises et reverse tous ses cachets à l'armée. En mai 1944, elle devient sous-lieutenant des troupes féminines auxiliaires de l'armée de l'air et accompagne les soldats de la Libération. Le général de Gaulle lui remet en remerciement une petite croix de Lorraine ainsi que la médaille de la Résistance avec rosette.

Ces trois personnages sont aussi décorés de la Légion d'honneur et de la Croix de guerre. Ils illustrent la phrase de François Mauriac, après la mort de son ami Kessel : « [Ils sont] *de ces êtres à qui tout excès aura été permis, et d'abord dans la témérité du soldat et du résistant, et qui [auront] gagné l'univers sans avoir perdu [leur] âme.* »



Adjudant Christian Calligaro

Adjudant-chef Fanny Boyer
Rédactrice au CESA

L'Ordre de la Libération récompense les Compagnons

En 1940, le général de Gaulle institue l'Ordre de la Libération pour récompenser les personnes et les collectivités militaires ou civiles ayant agi en faveur de la libération de la France. Deuxième ordre national français derrière la Légion d'honneur, il devient la distinction française la plus prestigieuse de la seconde guerre mondiale. L'Ordre de la Libération confère le titre de Compagnon de la Libération avec pour insigne une croix de Lorraine. Le nombre d'attributions a été restreint pour souligner son caractère exemplaire.

Un insigne, la Croix de la Libération

L'insigne est conçu au début de l'année 1941 par Tony Mella, lieutenant au sein des Forces françaises libres. Les ateliers londoniens du joaillier Jacques Cartier réalisent la maquette dont les caractéristiques sont fixées par le décret du 29 janvier 1941 qui règle l'organisation de l'Ordre. La maison John Pinches de Londres commence la fabrication, reprise en 1944 par la Monnaie de Paris. L'insigne est un écu de bronze poli, rectangulaire, qui porte un glaive – symbole du combat et de la France Libre – surmonté d'une croix de Lorraine noire – symbole de la Résistance. Le ruban auquel est suspendu l'écu est composé de rayures noires, symbole du deuil de la France, en diagonale à l'anglaise jusqu'en septembre 1942, puis verticales, sur un fond vert, symbole de l'espoir (prédominant). Sur le revers de l'écu, on peut lire en latin : « *Patriam servando – victoriam tulit* » (« *En servant la patrie, il a remporté la victoire* »). Cet ordre de chevalerie, d'un seul grade, est remis lors d'une prise d'armes sur le fond des troupes avec les mots suivants : « *Nous vous reconnaissons comme notre Compagnon pour la Libération de la France dans l'honneur et par la victoire* ». Il se porte sur la poitrine, à gauche, après la Légion d'honneur et avant la médaille militaire.



Les Compagnons de la Libération

Au total, 1 038 personnes ont été nommées Compagnons de la Libération, dont 270 à titre posthume. Le premier Compagnon de la Libération, le pilote Henri Bouquillard, est aussi le premier à avoir disparu dès 1941. Il servait dans la *Royal Air Force* au sein des FAFL. Au total, 700 Compagnons ont survécu à la guerre. Les trois quarts sont issus des rangs de la France Libre et un quart de ceux de la Résistance intérieure. On recense 750 militaires dont 587 officiers. 25 nationalités sont représentées ainsi que diverses

professions : hommes politiques, industriels, ou encore écrivains, à l'instar de Romain Gary ou André Malraux. On compte six femmes. Plus de 10 % des Compagnons avaient lors de leur nomination moins de 20 ans. Cinq Compagnons sont aujourd'hui inhumés au Panthéon, dont Jean Moulin. Afin de récompenser Winston Churchill et le roi d'Angleterre George VI, le général de Gaulle a rouvert l'ordre à titre exceptionnel en 1958 et en 1960.

Les unités militaires et les villes récompensées

18 unités militaires des Forces françaises libres ont été nommées Compagnons de la Libération : 9 de l'armée de terre, 3 de la marine et 6 unités de l'armée de l'air : l'escadrille française de chasse n° 1 (décret 21 juin 1941) , les groupes de chasse « *Normandie-Nièmen* » (décret du 11 octobre 1943), « *Alsace* », « *Lorraine* » et « *Île-de-France* » (décret du 28 mai 1945), et le 2^e régiment de chasseurs parachutistes de l'armée de l'air (décret du 8 novembre 1944). Aujourd'hui, la fourragère de l'Ordre de la Libération est encore portée dans ces unités ou en leur mémoire. Enfin, 5 communes françaises ont aussi reçu l'Ordre : Grenoble, l'île de Sein, Nantes, Paris et Vassieux-en-Vercors.

Organisation administrative

En 1949, les Compagnons se voient remettre une carte d'identité spécifique signée par le grand chancelier de l'Ordre, l'amiral d'Argenlieu – officielle à partir de 1956. Entre le 13 avril 1962, date du décret de création de l'Ordre, et 2012, la fonction de chancelier est renouvelée tous les quatre ans. Nommé par le conseil de l'Ordre, le chancelier doit impérativement être Compagnon de la Libération. En novembre 2012, l'ordre est dissous, remplacé par le Conseil national des communes « Compagnon de la Libération », avec à sa tête un délégué national, accompagné d'un chancelier d'honneur. Seul le général de Gaulle a occupé la fonction de grand maître de l'Ordre de la Libération. Aujourd'hui, le délégué national gère le musée de l'Ordre de la Libération, les services de la médaille de la Résistance, participe à certaines commémorations et préside les cérémonies de l'Appel du 18 juin 1940. Il participe aussi à l'aide morale et matérielle des Compagnons, médaillés de la Résistance et de leur famille.

Depuis la loi de programmation militaire du 13 juillet 2018, l'Ordre de la Libération est aussi chargé de s'engager pour le développement de l'esprit de défense. Il assure la pérennité des traditions de l'Ordre et en porte témoignage auprès des nouvelles générations, en liaison avec les unités combattantes titulaires.

Les *Free French Flights* 1, 2 et 3

L'histoire des premières formations aériennes de la France Libre, les trois *Free French Flights* (FFF 1, 2 et 3), est placée sous le signe de l'empirisme, qu'il s'agisse de leur création ou de leur courte existence.

Deux raisons au moins expliquent la naissance de ces unités. D'une part, aussitôt signé l'armistice avec les Allemands le 22 juin 1940, le général Eugène Mittelhauser, commandant les Forces françaises au Levant, laisse entendre que les clauses de l'armistice ne seraient pas applicables à la Syrie où le danger est avant tout italien. D'autre part, la RAF-*Middle East* n'alignant que quelques biplans *Gloster Gladiator* et peut-être aussi pour prendre le général Mittelhauser au mot, le général Wavell propose, le 23 juin 1940, qu'une patrouille de trois *Morane-Saulnier MS.406* soit détachée à Alexandrie pour protéger la Force X de la marine française au mouillage ainsi que le canal de Suez depuis une base plus au sud, Ismailia.

Une poignée d'aviateurs

Une petite unité avec le lieutenant Péronne, les adjudants-chefs Coudray et Ballatore, s'installe dès le 26 juin 1940 sur la base support d'El-Amiziya, près d'Alexandrie, les avions opérant depuis Ismailia. Cependant, le 27 juin, Péronne reçoit l'ordre de rejoindre Rayak, l'armistice avec les Italiens ayant été signé le 24 juin. Il rencontre alors à Ismailia le capitaine Jacquier et l'adjudant-chef Lebois, du groupe aérien d'observation (GAO) 583, qui ont quitté Homs sur deux *Potez 63-11* pour rejoindre la RAF en Égypte. Le 28 juin, Péronne, Coudray et Ballatore décident de ne pas revenir à Rayak et de poursuivre le combat aux côtés des Britanniques, Jacquier posant comme condition que ceux-ci constituent trois petites formations dont la dénomination comportera le mot « France ». Le 8 juillet 1940, sont donc créés les *Free French Flights* 1, 2 et 3 et, entre le 28 juin et le 4 juillet, une vingtaine d'aviateurs rallient l'Égypte. Le *Free French Flight* 1 du capitaine Ritoux-Lachaud se spécialise dans la reconnaissance avec deux *Glenn-Martin 167F*. Le *Free French Flight* 2 du capitaine Jacquier se destine à la chasse avec deux *Potez 63-11* et trois *MS.406*. Le *Free French Flight* 3, de l'adjudant-chef Cornez puis du lieutenant Pompei, avec deux *Caudron Simoun 158*, un *Bloch 81* et quelques autres avions, assure les missions de liaison.

Alexandrie, Aden, Haïfa, Mersa -Matruh, la Crète... Les FFF sur tous les fronts

Le 13 juillet 1940, le FFF 1 rejoint Aden et devient le *Free French Bomber Flight 1* intégré au *Wing 8* de la RAF et aussitôt engagé en Afrique orientale contre les Italiens. L'unité disparaît en décembre 1940 après avoir perdu successivement ses deux appareils.

Le 7 août 1940, après avoir été équipés de filtres antisable, les *MS.406* et les *Potez 63-11* du FFF 2 sont envoyés à El Amiriya. Les Français accomplissent alors de nombreuses missions de protection de la flotte britannique et, le 29 août 1940, ils sont chargés de défendre la ville et les raffineries de pétrole de Haïfa. En février 1941, les *MS.406* et *Potez 63-11* étant à bout de souffle et sans rechanges, les Français commencent à être transformés sur *Hawker Hurricane* tout continuant de protéger le canal de Suez miné par les Allemands. Le *Free French Flight 2* est ensuite transféré à Gazala puis à Mersa-Matruh où il intervient contre les voies de ravitaillement allemandes. En mai 1941, le FFF 2 participe à la protection des opérations d'évacuation de la Crète et, le 26 mai 1941, le capitaine Jacquier doit se poser sur une plage crétoise où il est fait prisonnier. En Égypte, le 17 juin 1941, Péronne, Coudray, Grasset et Lebois sont abattus, les deux premiers sont capturés alors que Grasset et Lebois parviennent à regagner, à pied, les lignes britanniques. Le FFF 2 est dissous *de facto* le lendemain.

Enfin, avec ses deux *Simoun* et son *Bloch 81*, le *Free French Flight 3*, basé à Héliopolis, effectue de nombreuses missions entre l'Égypte et la Palestine. En janvier 1941, il est rebaptisé *French Transport Flight* avant d'être dissous, son personnel étant affecté aux forces françaises venant du Tchad.

Par la suite, les équipes au sol de ces trois *Free French Flights* sont versées dans les groupes « *Lorraine* » et « *Alsace* » lorsque ceux-ci sont constitués en Syrie, en septembre 1941.

Parallèlement aux trois *Free French Flights*, sont également formées deux petites unités, l'escadrille de chasse n°1 et l'escadrille de bombardement n°2, qui se battent toutes deux au Moyen-Orient avant de prendre part à la mise sur pied des groupes « *Alsace* » et « *Lorraine* ».

L'organisation des FAFL et la création des noms de provinces

Lorsque l'on dresse le bilan de la première année d'existence des FAFL, force est de constater qu'il n'existe que des petites unités ne rassemblant pas plus d'une soixantaine d'appareils français et britanniques, souvent à bout de souffle et manquant de rechanges. C'est pourquoi, lorsque le colonel Valin devient commandant en chef des FAFL le 1^{er} juillet 1941, le général de Gaulle lui confie comme mission prioritaire la création de groupes FAFL autonomes et stables.

Créer des unités autonomes

Pour former ces groupes FAFL, avant même l'armistice de Saint-Jean-d'Acre du 14 juillet 1941 mettant fin aux combats de Syrie, Valin négocie avec les Britanniques et les représentants de Vichy le ralliement à la France Libre de troupes de l'armée d'armistice. Après des discussions difficiles, Valin parvient à rallier un certain nombre de mécaniciens et à obtenir des Britanniques des bases et du matériel moderne. Deux groupes aériens doivent être créés : le GB 1 « Lorraine » sur *Bristol Blenheim* – les Français auraient souhaité des *Glenn-Martin Maryland* – et le GC 1 « Alsace » sur *Hawker Hurricane* – là encore, les Français auraient voulu des *P-40 Tomahawk*.

Pour des raisons de propagande, Martial Valin décide ensuite de donner des noms de provinces françaises aux sept groupes FAFL constitués entre septembre 1941 et juin 1943, et des noms de villes à leurs escadrilles, unités auxquelles il faut ajouter les lignes aériennes militaires et les compagnies de parachutistes.

L'« Alsace » et le « Lorraine » : le Moyen-Orient

Créé au début du mois de septembre 1941 sur la base de Rayak à partir d'éléments de l'escadrille de chasse n° 1 et du *Free French Flight 2*, l'« Alsace » continue d'évoluer sur une quinzaine de *MS.406*, un *Dewoitine D.520*, six *Potez 25* et 29 et un *Curtiss 75*, n'effectuant que des missions de patrouille côtière et de convois d'avions entre Port-Soudan et le front. Mais il faut attendre janvier 1942 et le transfert de l'unité sur le terrain LG.X, près d'Ismailia, pour que les *MS.406* usés jusqu'à la corde soient remplacés par des *Hurricane Mk I* tout aussi usés, mais malgré tout engagés, dès avril 1942, dans des missions de défense aérienne, de protection des convois maritimes et du port d'Alexandrie.

Le groupe « Lorraine » – escadrilles « Metz » (capitaine Lager) et « Nancy » (capitaine Goussault) – est quant à lui créé le 2 septembre 1941 à Damas à partir du GRB 1 et de l'escadrille de bombardement n° 2. Évoluant au départ provisoirement sur *Glenn-Martin 167F* et commandé d'abord par le comman-

dant Astier de Villatte puis par le lieutenant-colonel Pijaud, le « *Lorraine* » est engagé au combat, le 21 novembre 1941, sur la frontière italo-égyptienne. Le 1^{er} février 1942, il affiche à son actif 380 missions et 173 tonnes de bombes larguées mais déplore la perte de huit appareils et six équipages dont un capturé. Le groupe est alors envoyé au repos en Syrie avant d'être transféré, fin 1942, sur demande du général de Gaulle, en Grande-Bretagne. Il s'embarque à Suez le 24 octobre 1942 sur trois navires dont l'*Empress of Canada* torpillé au large des côtes africaines.

Le « *Bretagne* », l'« *Artois* » et le « *Picardie* » : bombardement et surveillance maritime

C'est avec les forces du détachement permanent du Tchad regroupées à Fort-Lamy (*Lysander* et *Glenn-Martin 167F*) devenu ensuite groupe de reconnaissance n° 1 que, le 1^{er} janvier 1942, le groupe « *Bretagne* » est formé. Il réunit deux escadrilles : « *Rennes* » (lieutenant Finance) avec six *Lysander* et trois *Potez 29* et « *Nantes* » (lieutenant Mahé), avec trois *Glenn-Martin 167F* et une section de liaison avec un *Potez 540* et deux *Potez 29*. À partir de février 1942 et jusqu'à la fin de l'année, le groupe participe aux deux campagnes du Fezzan et, en avril 1943, il se déplace à Ben Gardane, dans le sud tunisien. Il est question pendant un temps de l'envoyer combattre en Union soviétique aux côtés du « *Normandie* », mais finalement il est transféré en Algérie, à Telergma, puis à Châteaudun-du-Rhumel, où il est transformé sur *B-26 Marauder*.

Le groupe « *Artois* » est constitué quant à lui à Pointe-Noire, le 3 août 1942, ses deux escadrilles « *Arras* » et « *Béthune* » de *Lysander* et d'*Avro Anson*, puis de *Lockheed Lodestar*, *Bloch*, *Wellington* et avions sanitaires *Howard* et *Oxford*, étant chargées de faire la chasse aux sous-marins allemands opérant dans le golfe de Guinée.

Le groupe « *Picardie* » voit le jour en juin 1943 à Damas avec mission de patrouiller au-dessus du désert et d'assurer des tâches de surveillance côtière au Levant avec ses deux escadrilles de *Blenheim* et de *Potez 25 TOE*.

La mise sur pied de la plupart de ces cinq groupes se réalise assez rapidement ; il n'en va pas de même pour l'« *Île-de-France* » dont l'histoire est celle de négociations houleuses et de querelles d'attribution entre FAFL et FNFL, et pour le « *Normandie* » dont la création est un enjeu politique majeur pour la France Libre, le général de Gaulle voulant ainsi affirmer sa volonté de conjuguer ses efforts à ceux des Alliés, partout où l'on combat l'ennemi commun.

Écoles de formation et état-major des FAFL

Au lendemain de l'armistice de 1940, la priorité du général de Gaulle est de créer des groupes entièrement français, avec du personnel navigant, du personnel au sol, du matériel – voire des bases – entièrement français. Il y parvient finalement, mais au prix de grandes difficultés.

Uniforme français

Première difficulté : les pilotes français présents en Grande-Bretagne ou en territoire britannique en juin 1940 ne veulent pas tous reprendre le combat aux côtés d'un général français. Ainsi, lorsqu'ils quittent Royan, le 17 juin 1940, Soufflet, Gaillet, Ezanno, Moizan et Preziosi ont la ferme intention de s'engager dans la *Royal Air Force*. C'est pourquoi, le 8 juillet 1940, visitant les volontaires rassemblés à Saint-Athan, le général de Gaulle est confronté à des aviateurs français toujours réservés, qui lui font part de leur désir de s'engager rapidement dans la RAF. Le général insiste alors sur sa décision de créer des unités françaises, leur assure que cela sera réalisé dans les semaines à venir et leur demande de ne pas s'engager individuellement dans la RAF. Finalement, à force de persuasion, la majorité des aviateurs français gardent l'uniforme national et servent dans des unités françaises.

La question de l'entraînement et des écoles

Autre difficulté, les Britanniques manquent d'appareils et ne fournissent aux Français des avions qu'avec parcimonie. Cependant, en matière d'instruction, ils sont plus généreux car, dans le contexte de la bataille d'Angleterre, ils ont un besoin de plus en plus urgent de pilotes. La formation se déroule en plusieurs étapes : après un passage théoriquement obligé par le centre de contre-espionnage de *Patriotic School* et un interrogatoire serré par l'*Intelligence Service* – mais tous n'y passent pas –, les FAFL signent un engagement pour la durée de la guerre et sont regroupés d'abord à Stoke-on-Trent et Andover (Kent), puis au camp de Saint-Athan (surnommé « Sainte-Attente »), près de Cardiff avant d'être enfin envoyés à la base d'Odiham, dans le Hampshire, pour un entraînement accéléré.

En 1941, Saint-Athan est remplacé par *Old Dean Camp* à Camberley, dans le Surrey. Dans ce camp, vite rebaptisé « les Hauts de Hurlevent » ou « *Old Dean les Eaux* », les élèves-pilotes effectuent leurs classes, suivent des

cours d'instruction générale et surtout... d'anglais ! Le tout sous les ordres du « Commandant Charles » – Louis Ottensooser –, qui a la lourde tâche d'administrer, avec les moyens du bord, un camp d'entraînement regroupant des jeunes recrues n'ayant souvent aucune expérience de la vie militaire et surtout exaspérés par l'attente. Une fois leur période d'entraînement de base achevée, les élèves-pilotes FAFL partent ensuite en centres d'entraînement. Ceux qui ont une connaissance suffisante de l'anglais intègrent une *Operational Training Unit* (OTU) avec des élèves-pilotes de la RAF, alors que les autres sont dirigés vers le centre d'entraînement d'Odiham où ne se trouvent que des élèves-pilotes français ou francophones.

L'encadrement et l'état-major des FAFL

Problème de la motivation à continuer le combat sous le commandement d'un général français, problème du matériel aérien, problème de l'entraînement, mais également problème du commandement, car il faut pouvoir encadrer ces Forces aériennes françaises libres. Or, début juillet 1940, sur plus d'une centaine d'aviateurs réunis à Saint-Athan, on compte seulement une trentaine de pilotes confirmés, six capitaines, dont trois d'active (Goumin, Gaillet et Soufflet) et trois de réserve (Ottensooser-« Charles », Kérillès et Astier de Villatte), une poignée de lieutenants (Charbonneau, Ezanno, Moizan, Preziosi...), mais aucun officier supérieur au-delà du grade de commandant. Le seul officier général qui se trouve alors en Grande-Bretagne aux côtés du général de Gaulle est le vice-amiral Muselier qui l'a rallié le 29 juin. C'est pourquoi, le chef de la France Libre lui confie le commandement des FNFL et des FAFL et, le 3 juillet 1940, Muselier donne aux unités aériennes françaises libres son emblème, une croix de Lorraine sur fond azur. C'est également lui qui constitue le premier état-major des FAFL, avec le capitaine Chevrier comme chef d'état-major, remplacé, le 13 janvier 1941, par le lieutenant-colonel Pijaud. Le vice-amiral Muselier reste chef des FAFL par intérim jusqu'en juillet 1941, date à laquelle le colonel puis général Martial Valin, prend la tête des FAFL et le contrôle de trois commandements : l'un en Grande-Bretagne, le deuxième au Moyen-Orient et le troisième en Afrique française libre.

Les chasseurs de la *Luftwaffe*

Durant la seconde guerre mondiale, l'Allemagne produit des chasseurs qui, bien que battus par les avions alliés, demeurent d'excellentes machines de guerre. Ainsi, les avions *Messerschmitt Bf-109*, *Focke Wulf 190* ou le *Me-262* sont de redoutables appareils qui, entre les mains des pilotes allemands, sèment la terreur chez leurs adversaires.

Lors du réarmement de la *Luftwaffe* à partir de 1933, les dirigeants allemands développent toute une panoplie de nouveaux avions capables de remplir différents types de missions (chasse, bombardement, transport).

Le fer de lance de la chasse allemande

Ainsi en mai 1935, la société *Messerschmitt* propose un chasseur monoplace le *Messerschmitt Bf-109* dont le premier prototype porte le surnom d'*Emil*. Cet avion, qui deviendra le fer de lance de la chasse allemande, connaît cependant un début de carrière mouvementé. En effet, en 1937, l'As allemand Ernst Udet s'écrase à l'atterrissage lors d'un meeting. Après cette déconvenue il s'écrie : « *Le 109 ne sera jamais un chasseur.* » Cet incident n'entrave pas sa mise en service dans la *Luftwaffe*, qui est effective en 1937. À cette époque cet avion moderne bat le record mondial de vitesse avec 610,5 km/h. La notoriété du *Messerschmitt 109* réside à la fois dans sa petite structure, son moteur en aluminium *Daimler Benz V12* qui peut développer une puissance de 1 300 CV mais aussi son puissant armement. Il est doté d'une mitrailleuse de 7,92 mm qui tire au travers de l'hélice et de 4 mitrailleuses *MG 17* montées sur les ailes qui délivrent jusqu'à 1 200 coups/minute. Cette configuration donne au *Bf-109* une remarquable puissance de feu qui fait des ravages et le hisse parmi les meilleurs chasseurs de l'époque. Le *Messerschmitt 109*, qui s'est aguerri lors de la guerre d'Espagne, mais aussi lors de la campagne de France et en Angleterre, ne cesse de s'améliorer au fil des versions. Ces nombreuses modifications techniques sont si rapides qu'il est parfois impossible aux escadrilles de trouver des pièces détachées.

L'Allemagne produit, entre 1936 et 1945, près de 35 000 exemplaires du *Messerschmitt 109*, qui constitue l'ossature de la chasse allemande. Ce chiffre de production n'est dépassé que par les 36 000 exemplaires de l'*Il-2* soviétique. Cet avion, maniable et nerveux, n'est surclassé qu'en 1944 avec l'arrivée des nouveaux appareils alliés. Entre 1937 et 1941, il demeure

l'unique chasseur de la *Luftwaffe*. Le *Messerschmitt 109* est l'avion préféré des As allemands, comme Erich Hartmann, l'As aux 352 victoires, ou Adolf Galland, général en chef de la chasse allemande.

Un nouvel avion moderne

En 1941, un nouveau chasseur intercepteur, le *Focke Wulf 190* vient épauler le *Bf-109*. Les aviateurs anglais découvrent pour la première fois ce nouvel appareil à partir de 1941, au-dessus de la France. Très vite, ils remarquent sa ligne fluide qui confère au chasseur allemand une agilité au combat supérieure au *Spitfire V*. Ce chasseur, qui peut voler à plus de 650 km/h sur une distance maximale de 850 km, est doté de 4 mitrailleuses de 13 mm et de 2 canons de 20 mm (sur le *A-1* et inversement sur le *A-3*). Les ingénieurs allemands dotent le *Focke-Wulf 190* d'un injecteur *MW 50* à l'eau et au méthanol, qui procure au pilote un regain de puissance. Sous son fuselage, des points d'ancrage permettent l'emport de roquettes ou de bombes de 250 à 500 kg. Le *FW 190* (dans sa version *D-9*) se transforme alors en bombardier en piqué capable de soutenir les troupes au sol en frappant les troupes blindées ou les convois ennemis.

Des outils polyvalents

Pour défendre les villes allemandes contre les bombardiers alliés, les industriels allemands développent des avions spécifiques, comme les chasseurs de nuit équipés de radar ou les chasseurs à réaction, pour prendre de vitesse les adversaires. La *Luftwaffe* se dote aussi du *Me. Bf-110*, bimoteur « *Zerstörer* » (destructeur) équipé de 2 canons de 20 mm et de 5 mitrailleuses, dont une à l'arrière de la verrière.

À partir de 1944, pour regagner la maîtrise de l'air, la *Luftwaffe* met en première ligne des avions révolutionnaires, dont l'avancée technique leur donne un certain avantage. Ainsi, le *Me-262*, doté de deux réacteurs, est plus rapide et mieux armé que son homologue anglais le *Meteor*. Toutefois, la centaine de *Me-262*, avion pourtant mis au point en 1941 pour la chasse de nuit, mis en service opérationnel en juillet 1944, ne peuvent infléchir le cours de l'histoire. Souvent victimes de pannes moteur ou d'incendies, ils n'infligent que des pertes symboliques aux alliés. Il en est de même pour le *Me-263*, un avion à moteur fusée, dont la vitesse ascensionnelle est exceptionnelle, mais l'autonomie limitée.

Ces nouveaux chasseurs ne permettent pas aux pilotes du III^e Reich de retrouver la suprématie dans les airs. Bien que vaincus, ces avions allemands ouvrent cependant la voie à une nouvelle ère : celle des chasseurs à réaction.

Spitfire et Hurricane, chasseurs légendaires de la seconde guerre mondiale

Pour répondre à la modernisation grandissante de la *Luftwaffe*, l'Angleterre développe le *Spitfire* et le *Hurricane*, deux chasseurs qui participent à écrire la légende dorée de la *Royal Air Force* (RAF).

La révolution du monoplan

À la fin de la première guerre mondiale, la RAF possède l'un des meilleurs chasseurs biplans: le *Hawker Fury*, qui est rapidement, dès les années 1930, dépassé par les performances des bombardiers monoplans de la *Luftwaffe*.

Les nouveaux alliages qui composent les moteurs d'avions allègent considérablement leur poids et augmentent leur puissance. Les ingénieurs aéronautiques s'efforcent aussi de réduire la traînée et la résistance dans l'air des avions. Ils abandonnent donc la conception en biplan dont les ailes, les trains d'atterrissage et le cockpit ouvert engendrent d'énormes traînées. Forte de ces constats, la RAF édicte un cahier des charges qui prévoit la construction d'un monoplan doté de nombreuses mitrailleuses, d'un habitacle fermé et d'un train d'atterrissage rétractable. *Hawker* et *Supermarine*, deux firmes aéronautiques anglaises, postulent pour répondre à ces nouveaux défis.

La mise au point des chasseurs

En 1935, Sidney Camm, de la firme *Hawker*, présente le *K5083*, un prototype monoplan doté de 4 mitrailleuses. Le *K5083* vole pour la première fois le 6 novembre 1935. Propulsé par le moteur *Rolls Royce PV 12*, il atteint la vitesse de 510 km/h. Les tests qui suivent démontrent que cet avion est idéal pour intercepter les bombardiers ennemis. Le 3 juin 1936, la RAF commande 600 appareils baptisés *Hawker Hurricane Mk.I*. Les premiers avions livrés en octobre 1937 sont nantis du nouveau moteur *Rolls Royce Merlin II* (1030 CV), de 8 mitrailleuses et d'une verrière résistante aux balles.

En mars 1936, l'ingénieur anglais Reginald J. Mitchell, de chez *Supermarine*, dessine un avion effilé avec une aile elliptique qui ressemble étrangement au *Heinkel He 70* allemand. L'adoption d'une telle forme géométrique permet d'allonger la surface d'attaque de l'aile et d'installer jusqu'à huit mitrailleuses tout en réduisant la traînée dans l'air. Le premier vol du prototype se déroule le 5 mars 1936. Un mois plus tard, enthousiasmée par les performances du *Spitfire*, la *Royal Air Force* commande un premier jet de 310 appareils et en dispose de 4 000 en octobre 1939.

Pour répondre aux besoins d'un train rentrant, les ingénieurs anglais adoptent deux approches différentes. En effet, les ailes d'un chasseur monoplan, qui ne sont plus maintenues par des haubans, doivent être résistantes et assez épaisses pour accueillir les roues du train d'atterrissage. Les ingénieurs de la firme *Hawker* privilégient donc une rentrée vers l'intérieur là où les ailes sont plus épaisses. Cette solution permet d'avoir des roues larges et robustes qui stabilisent l'avion à l'atterrissage, à l'inverse du *Spitfire*, dont le train d'atterrissage plus fin se replie vers l'extérieur, ce qui ne pardonne pas au pilote la moindre erreur lors d'un posé sur terrain accidenté.

À l'épreuve du feu

Engagés en France puis lors de la bataille d'Angleterre, le *Hurricane* et le *Spitfire* forment un couple infernal qui paralyse les attaques de la *Luftwaffe*. L'agilité du *Spitfire* le prédestine à attaquer les chasseurs ennemis, alors que le *Hurricane*, plus lourd, se charge des bombardiers. Le *Spitfire* associe avantageusement agilité et puissance de feu. Tout au long de la guerre cet appareil ne cesse d'être perfectionné et met en échec les chasseurs allemands. Il se voit ainsi doté d'un moteur plus puissant, d'un cockpit pressurisé et d'une hélice à cinq pales. Ces différentes modifications lui offrent une certaine polyvalence d'emploi : chasseur-bombardier ou avion de reconnaissance photographique. Dès 1941, il est doté de quatre mitrailleuses et de deux canons de 20 mm. Son puissant moteur autorise des vitesses de pointe à 650 km/h ainsi que de nombreuses figures aériennes qui sauvent la vie de bien des pilotes lors des combats. Les différentes versions du *Hurricane Mk.II*, modernisé tout au long de la guerre, permettent d'embarquer jusqu'à douze mitrailleuses, voire une paire de canons de 20 mm puis de 40 mm.

Les deux chasseurs reçoivent des équipements spécifiques à leur théâtre de projection (Afrique du Nord, Sicile, Italie, Europe, Extrême-Orient etc.). En Europe, ils s'organisent en patrouilles dans lesquelles plusieurs escadres (*Wings*) survolent les aérodromes allemands, de la Normandie au Pas-de-Calais, pour forcer les chasseurs de la *Luftwaffe* à décoller. En 1944, avec les préparatifs du débarquement, ils mènent des missions de défense aérienne et de reconnaissance, même si de nouveaux avions dotés de moteurs plus puissants les secondent, comme le *Tempest*, le *Mosquito* ou le *Meteor*, premier avion à réaction anglais.

Le *Hurricane* et le *Spitfire* occupent encore aujourd'hui une place particulière pour les pilotes anglais car ils symbolisent la résistance victorieuse contre l'envahisseur allemand.

Chasseurs légendaires de la *Luftwaffe*...



Focke-Wulf FW 190

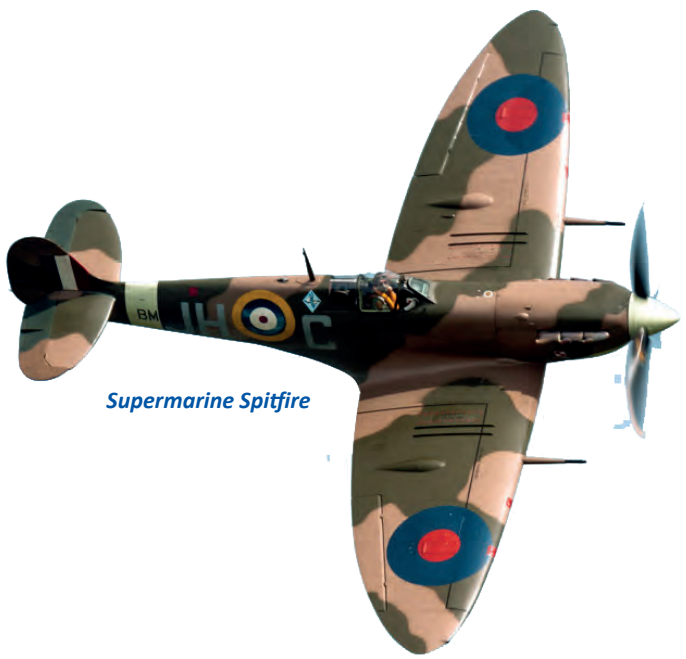


Messerschmitt Bf-109



Messerschmitt Me-262

...et de la Royal Air Force



Supermarine Spitfire



Hawker Hurricane

« *Topic* » et le GRB 1

En 1940-1941, soucieux de renforcer leurs propres unités, les Britanniques manifestent peu d'empressement à soutenir la mise sur pied de groupes aériens français autonomes. Ils permettent cependant la création de petites unités françaises engagées en Afrique sub-saharienne et sahélienne, et au Proche et Moyen-Orient.

En Grande-Bretagne, dès le mois d'août 1940 et en prévision de l'attaque de Dakar, les Britanniques aident les FAFI à former le groupe de combat n° 1, initialement baptisé « *Jam* » ou « *Menace* », ainsi qu'une escadrille, baptisée *Topic*, entièrement équipée de matériel britannique.

Topic en Afrique équatoriale française (AEF)

Créée en Grande-Bretagne après le 29 août 1940, l'escadrille « *Topic* » est confiée au capitaine Astier de Villatte et, dès le 1^{er} septembre 1940, son personnel navigant, qui compte alors 88 personnes, entame sa transformation sur *Blenheim* au camp d'Andover. À partir du 16 octobre 1940, « *Topic* » est acheminée, au départ de Glasgow, vers Takoradi et la Côte-de-l'Or, qu'elle atteint le 1^{er} novembre avec mission de participer à la défense de l'AEF, qui a rallié le général de Gaulle quelques mois plus tôt. Le 24 décembre 1940, regroupée avec l'ancienne escadrille de bombardement du groupe de combat n° 1, *Topic* donne naissance au groupe réservé de bombardement n° 1 ou GRB 1. L'escadrille de bombardement du groupe de combat n° 1 devient alors la 1^{re} escadrille du GRB 1 (six *Blenheim*) basée à Fort-Lamy (capitaine Lager), *Topic*, la 2^e escadrille (huit *Blenheim*), basée à Maiduguri (lieutenant de Saint-Péreuse), l'unité étant d'abord commandée par le lieutenant-colonel de Marmier, puis par le capitaine Astier de Villatte.

Le GRB 1 à Koufra

Le 28 décembre 1940, deux *Blenheim* du GRB 1 s'installent sur le terrain avancé d'Ounianga Kébir, à 1 000 km au nord-est de Fort-Lamy et le colonel Leclerc ordonne une reconnaissance sur Koufra effectuée le 31 décembre, avec une visibilité inférieure à 2 km, par l'équipage Lager-de Pange-Dispot. Le 2 février 1941, les *Blenheim* du GRB 1 mènent à bien une mission de bombardement de Koufra et rentrent à Ounianga intacts. Nouvelle mission de bombardement du terrain d'aviation de Koufra le 4 février avec quatre appareils, mais c'est un échec : un premier *Blenheim* doit faire demi-tour

avec un moteur en surchauffe, un deuxième est victime d'une panne moteur et se pose dans le désert, tout comme un troisième. Quant au quatrième, celui de l'équipage Le Calvez-Claron-Devin, immatriculé T1867, il envoie un dernier message : « *Sommes perdus* » et puis plus rien. L'appareil n'est retrouvé que le 29 mars 1959, par une patrouille de goumiers, à 250 km au sud-est d'Ounianga, avec, à ses côtés, les squelettes de son équipage. Le 10 février 1941, six *Blenheim* sont engagés dans la troisième et dernière mission de bombardement du fort d'El-Tadj de Koufra, c'est un demi-succès car la position est bombardée mais aucune des bombes ne tombe dans l'enceinte du fort.

Lorsque Koufra capitule le 1^{er} mars 1941, le GRB 1 ne dispose plus ni de carburant, ni de munitions, les *Blenheim* ont beaucoup souffert du désert, quatre appareils sont perdus ainsi que trois équipages. Les pilotes tirent néanmoins un certain nombre de leçons des opérations sur Koufra, reprises par la suite par le groupe de bombardement « *Bretagne* » dans ses campagnes du Fezzan et de Tripolitaine et par le GRB 1 devenu « *Lorraine* », en Abyssinie et en Libye.

Le GRB 1 en Abyssinie

À la mi-mars 1941, une escadrille de six *Blenheim* du GRB 1 – les appareils de l'autre escadrille, trop abîmés, sont restés à Bangui et à Fort-Lamy – est transférée en Abyssinie et s'établit à *Gordon's Tree*, à quelques kilomètres de Khartoum. Et, le 24 mars 1941, les pilotes français reçoivent pour mission de larguer des tracts sur les postes italiens de Gondar et Asmara et sur la voie Gondar-Dabar, ainsi que sur l'Afrique orientale française. Le 1^{er} avril 1941, l'escadrille prend en compte six *Blenheim* laissés sur place par le *Squadron 14* envoyé en Égypte. Le 13 mai 1941, au cours d'une attaque sur Gondar, l'équipage Astier de Villatte-Lager-Jean réussit à abattre pour la première fois un chasseur italien *CR-42* et à endommager deux autres appareils. Cependant, les pertes augmentent et, le 20 août 1941 – la campagne d'Abyssinie s'est achevée fin juillet 1941 –, le premier échelon volant du GRB 1 s'installe à Damas, bientôt rejoint par les équipages de Khartoum et, dix jours plus tard, par ceux de Bangui. Le 2 septembre 1941, le GRB 1 et l'escadrille de bombardement n° 2 fusionnent pour donner naissance au groupe « *Lorraine* », le GRB 1 devenant l'escadrille « *Metz* » (capitaine Lager) du « *Lorraine* ».

Deux groupes de bombardement français dans la *Royal Air Force*

Créée en janvier 1936, la 25^e escadre de bombardement est l'héritière des escadrilles de la première guerre mondiale B 101 et B 102, spécialisées dans la lutte anti sous-marine. En 1940, elle est basée à Bizerte Sidi Ahmed, mais son activité est très limitée après la signature de l'armistice. En novembre 1942, durant l'opération *Torch*, elle est mise en alerte pour repousser les forces de débarquement anglo-américaines, avant de rejoindre la France Libre en 1943.

La 25^e escadre de bombardement et la *Royal Air Force*

Après le débarquement des Alliés en Afrique du Nord le 8 novembre 1942, et la libération de la Tunisie en avril 1943, une vaste réorganisation de l'aviation française est entreprise. Tous les groupes de l'aviation d'Afrique sont dissous. Cependant, dès le 1^{er} janvier 1943, la 25^e escadre de bombardement, qui rejoint la France Libre, est dissoute et divisée en deux groupes : le GB II/23 « *Guyenne* » et le GB I/25. Ces deux nouvelles unités sont mises à la disposition du *North Tactical Air Force* allié pour assurer le transport des munitions des ports du Maroc vers la Tunisie. Le 7 mai 1943, la ville de Tunis est libérée et pour célébrer cet événement le GB I/25 prend le nom de « *Tunisie* ».

Le 28 septembre 1943, l'ensemble du personnel, exclusivement français, des « *Guyenne* » et « *Tunisie* » embarque pour Liverpool afin d'intégrer la *Royal Air Force* sous l'appellation de *Squadron 346* et *Squadron 347*.

Le 7 octobre, les aviateurs français sont dispersés dans les écoles de la *Royal Air Force* en fonction de leurs spécialités. Au terme de leurs différentes formations, les aviateurs français rejoignent en mai 1944 la base de Rufforth, où ils retrouvent les mécaniciens qui se familiarisent depuis plusieurs semaines aux réparations du bombardier *Handley Page Halifax*. L'ensemble des membres des GB II/23 « *Guyenne* » et I/25 « *Tunisie* » rejoignent enfin la base d'opération d'Elvington située non loin de la ville de York dans le nord de l'Angleterre.

La base d'opération d'Elvington

Cette base, entièrement française, est rattachée au *Group 4*, composé de trois bases aériennes, du *Bomber Command*. En mars 1944, Elvington est commandée par un Français, le colonel Bailly, à la tête de 2 000 hommes. Le groupe « *Guyenne* » est mené par le lieutenant-colonel Venot puis, en septembre 1944, par le commandant Puget. Le groupe « *Tunisie* » est commandé par le lieutenant-colonel Vigouroux puis par le commandant Hoquetis à partir de mars 1945.

Les deux *Squadrons* français sont équipés de bombardiers *Halifax Mark III*, fer de lance, avec le *Lancaster*, du *Bomber Command*. C'est un quadri-moteur de 21,82 m de long pour 31,75 m d'envergure, qui peut atteindre une vitesse de 470 km/h. Composé d'un équipage de sept hommes, il peut larguer plus de 5 tonnes de bombes.

Sur la station d'Elvington, les équipages français vivent alors au gré des alertes, malgré l'attente, les reports ou annulations des missions. Les mécaniciens doivent charger les bombes, les décharger et les équipages suivre les briefings pour chaque mission.

Les deux groupes ne font pas partie des FAFL, même si le général Valin, après une visite d'inspection à Elvington, fera dessiner aux équipages français une croix de Lorraine, symbole de la France Libre, sur leurs avions *Halifax*.

L'engagement en Europe

Le 346 (« *Guyenne* ») réalise sa première mission dans la nuit du 5 au 6 juin 1944, en bombardant la batterie allemande de Maisy dans le Calvados. La première mission du « *Tunisie* » se déroule le 27 juin 1944, durant laquelle les 13 équipages du « *Tunisie* » sont mobilisés pour détruire les sites de lancement des bombes volantes *VI* en Normandie. Les 2 *Squadrons* français participent aussi à l'appui des troupes au sol lors de la réduction de la poche de Caen, puis au bombardement des zones industrielles de la Ruhr.

Durant le conflit, les groupes lourds réalisent 123 missions de bombardement, en 2 500 sorties, larguant 10 000 tonnes de bombes. Les pertes françaises s'élèvent à 21 avions abattus et 216 aviateurs tués, soit un ratio d'un sur deux, qui correspond à celui du *Bomber Command* (55 000 morts sur 110 000 aviateurs engagés). Ils font l'objet de trois citations à l'ordre de l'armée et obtiennent le droit de port de la fourragère aux couleurs de la Croix de guerre.

Le *Group Captain* Leonard Cheshire affirme à propos des équipages français : « *Il devait parfois être difficile aux bombardiers de larguer leurs bombes sur le sol natal. Néanmoins, leur résolution resta toujours la même. Quelle que soit la difficulté des missions qui leur étaient confiées, ils ne reculèrent jamais. Près de deux cents y trouvèrent la mort.* »

En octobre 1945, les *Squadrons* 346 et 347 sont dissous. Les équipages rentrent en France et sont affectés au sein de l'armée de l'air. Les GB II/23 « *Guyenne* » et GB II/25 « *Tunisie* » stationnent alors sur la base aérienne de Bordeaux-Mérignac. En guise de remerciement, la *Royal Air Force* confie à la France les *Halifax* des anciens *squadrons* français.

Le groupe de bombardement « Lorraine »

Le groupe « *Lorraine* » est créé le 24 septembre 1941. Il est l'héritier du groupe réservé de bombardement n° 1 (GRB1) fondé en novembre 1940 qui participe aux opérations contre les forces de l'Axe à Koufra puis en Abyssinie. Entre 1941 et 1942, le « *Lorraine* » effectue 380 missions en Afrique du Nord ou au Moyen-Orient avant de rejoindre en octobre 1942 l'Angleterre.

Les FAFL comptent plusieurs unités engagées dans la *Royal Air Force*. L'« *Île-de-France* » (340 Squadron), l'« *Alsace* » (341 Squadron) et le « *Berry* » (345 Squadron) combattent sur *Spitfire*, mytique avion de chasse britannique, et sont reconnues par les Britanniques comme unités FAFL. Le « *Cigognes* » (329 Squadron) lutte aussi sur *Spitfire* mais n'a pas le statut de FAFL dans la *Royal Air Force* (bien qu'une grande partie de leurs pilotes le soient).

Le « *Lorraine* » (342 Squadron) fait partie des FAFL, intégré dans la RAF. Ce groupe de bombardement combat sur *Boston III*.

Les FAFL sont composées d'aviateurs pour la plupart jeunes, près des deux tiers ayant moins de 25 ans. Pour être brevetés, les sous-officiers pilotes ou élèves pilotes doivent passer par les centres d'instruction de la RAF. Ils partagent tous ces mêmes mots d'ordre de leur engagement au sein des FAFL : passion, enthousiasme, patriotisme et le désir de voir la France libérée.

Le groupe de bombardement « *Lorraine* » est composé de deux escadrilles, « *Metz* » et « *Nancy* ». Créé le 2 septembre 1941 à Damas (Syrie), il engage son transfert vers l'Angleterre en septembre 1942. Après un passage obligé par les écoles de la RAF, à Camberley, le « *Lorraine* » est intégré en avril 1943 au sein du 2^e groupe de la *2nd Tactical Air Force*, devenant le Squadron 342 de la RAF. Sa devise sur son blason est : « *Nous y sommes* ».

Il sera doté d'un appareil bimoteur de bombardement, le *Douglas Boston III*, un appareil triplace américain qui effectue son premier vol en 1939. Le *Douglas A-20 havoc (DB-7B)*, qui est livré à partir de 1940, mesure 14,64 m de long, pour une envergure de 18,70 m et son poids en pleine charge est de 9 536 tonnes. Équipé de plusieurs mitrailleuses, il permet l'emport de 2 000 à 4 000 livres de bombes. Il se voit confier des missions de bombardement à moyenne ou basse altitude de jour comme de nuit.



Basé à Hartford Bridge dans le sud de l'Angleterre (Hampshire), le *Squadron 342* se distinguera lors de nombreuses missions. La première mission du « *Lorraine* » se déroule le 12 juin 1943 avec un bombardement d'une raffinerie aux alentours de Rouen.

L'une des missions les plus célèbres est le bombardement de la centrale électrique de Chevilly-Larue, dont dépend toute l'énergie électrique de l'Île-de-France.

Lors des opérations du débarquement de juin 1944, il doit, à très basse altitude, déployer des écrans de fumée au ras de la mer entre les défenses côtières allemandes et la flotte américaine. Pour cette mission périlleuse les avions sont équipés de quatre containers chacun, remplis de fumigènes. Ils doivent tenir une altitude très basse (10 mètres) et essayer les feux venant de toutes parts. La mission est réussie, mais un avion est abattu.

La nuit du 4 août 1944 fut meurtrière pour le *Squadron 342*. La mission sur la Suisse normande (au sud de Caen) se terminera par la perte de cinq *Boston*, causant 20 morts et 2 blessés.

En octobre 1944 le « *Lorraine* » s'implante sur le sol de France, dans sa nouvelle base à Vitry-en-Artois, sous le commandement de Jacques Soufflet. Le groupe participera aux opérations de la bataille des Ardennes, ainsi qu'à celles de la destruction des ponts sur le Rhin (bataille d'Arnhem).

Pour ses dernières missions, le « *Lorraine* » qui est alors stationné en Hollande, est doté de *B-25 Mitchell* que la RAF a commandés pour remplacer les *Boston*. Le groupe « *Lorraine* » mène sa dernière mission durant ce conflit le 2 mai 1945. Les commandants du *Squadron 342* « *Lorraine* » en Angleterre sont : le lieutenant-colonel Henry de Rancourt, le commandant Michel Fourquet, le lieutenant-colonel Jacques Soufflet et le commandant Gustave Mentré.

Parmi les figures célèbres du groupe « *Lorraine* » il faut citer Romain Gary qui rejoint l'escadrille « *Nancy* » du groupe « *Lorraine* » le 12 août 1942 et le capitaine Pierre Mendès France.

Le 28 mai 1945, le groupe « *Lorraine* » est fait Compagnon de la Libération.

Le « *Lorraine* », qui réalise au total plus de 3 900 missions, soit 27 000 tonnes de bombes larguées, déplore la perte de 127 membres d'équipage et 45 appareils. Ses traditions sont aujourd'hui portées par l'escadron 3/30 « *Lorraine* », basé sur la base aérienne 118 de Mont-de-Marsan.

Le « Bretagne », un groupe légendaire

Dès juillet 1940, après l'annonce du ralliement à la France Libre de Félix Éboué, gouverneur du Tchad, des hommes décident de poursuivre le combat. Par un document daté du 29 décembre 1941, conformément aux ordres du général Valin, l'acte de naissance du « Bretagne » est signé. Le Détachement permanent des Forces aériennes du Tchad reçoit à Fort-Lamy l'appellation officielle de groupe « Bretagne » à compter du 1^{er} janvier 1942, devenant le 4^e groupe des FAFL après le « Lorraine », « l'Alsace » et « l'Île-de-France ». Le groupe poursuit son engagement en soutien des offensives de Leclerc puis avec les Alliés en Italie et peu à peu repousse l'ennemi. Ses victoires sont récompensées par le port de la fourragère aux couleurs de la Légion d'honneur et la médaille de la Résistance avec rosette.

« *Sub umbra alarum tuarum, sperabo* »

« À l'ombre de tes ailes, je garderai espoir »

Devise du « Bretagne »

Un parcours exceptionnel

À sa création le groupe « Bretagne » s'articule autour de deux escadrilles : la « Rennes » et la « Nantes » et vole sur une flotte assez disparate d'appareils tels que des *Potez 29* et *540*, *Lysander*, *Glenn Martin* et *Blenheim*. Il exécute des missions de transport, d'évacuation sanitaire, de reconnaissance et surtout de bombardement. Stationné au Tchad, le groupe va appuyer les offensives terrestres de Leclerc jusqu'aux rivages de la Méditerranée. Le « Bretagne » est progressivement équipé de *B-26 Marauder* et s'entraîne sur ce nouvel appareil à partir d'août 1943 en Afrique du Nord avant de rejoindre la Sardaigne en mai 1944 et prendre part à la campagne d'Italie. Le groupe s'étoffe au gré des semaines pour finir par compter plus de 400 personnes et travaille en collaboration avec d'autres unités équipées de *B-26*. Devenant le groupe de bombardement II/20 « Bretagne » en mai 1944, il intègre la 31^e escadre de la 11^e brigade de bombardement moyen et constitue une force aérienne redoutable. À chaque mission plusieurs dizaines de *B-26* sont ainsi engagés dans des opérations conjointes.

À partir d'août 1944, le groupe participe au débarquement de Provence, effectuant de multiples missions de bombardement sur les défenses du littoral. Dans son épopée, la date du 4 octobre 1944 reste symbolique. C'est le jour où, après avoir survolé Marseille en formation, des avions du groupe se posent pour la première fois sur un terrain de France métropolitaine à Istres.



Le groupe rejoint ensuite Bron puis St-Dizier en mars 1945. Il participera aux combats jusqu'à la reddition de l'Allemagne, permettant la libération de la France et la progression de la 1^{re} armée française.

Les missions du « *Bretagne* » ont toujours été à très haut risque. Les bombardements ont eu lieu presque exclusivement de jour, au-delà des lignes ennemies, malgré la *Flak* et la chasse adverse, pour attaquer les arrières et harceler les lignes de ravitaillement.

Le 18 juin 1945, le groupe « *Bretagne* », qui comprend encore quelques membres des équipages partis de Fort-Lamy, défile en formation de croix de Lorraine en tête de l'aviation française, avec le groupe « *Lorraine* » au-dessus des Champs-Élysées.

Deux héros... parmi tant d'autres

Pierre Tassin de Saint-Péreuse

Issu du groupe « *Lorraine* », il prend en août 1942 la tête du « *Bretagne* ». Il réalise plus de 25 missions de bombardement pour détruire les éléments motorisés italiens et s'opposer à l'aviation ennemie et à ses défenses terrestres. Il assure la transformation du groupe sur *B-26* à partir de 1943, avant d'effectuer une vingtaine de missions de guerre. Victime d'un accident d'avion en juillet 1943 il est amputé d'une jambe et doit laisser le commandement du groupe. Il poursuivra une carrière militaire jusqu'en 1962, étant aussi secrétaire du Conseil de l'Ordre de la Libération. Il meurt le 29 décembre 1995.

Jean Mahé

Engagé dès 1940 dans la poursuite des combats, Jean Mahé participe à la campagne contre Koufra début 1941. À la création du « *Bretagne* », il prend la tête de l'escadrille « *Nantes* » et participe à la deuxième campagne du Fezzan. Il est cité à l'ordre de l'Armée aérienne pour avoir obtenu, après une attaque à la mitrailleuse, la reddition d'une colonne italienne. Il accomplit 38 missions de bombardement sur *B-26* avant de participer aux opérations du débarquement de Provence. Il termine le combat avec plus de 90 missions de guerre et prend le commandement du « *Bretagne* » en juillet 1945. Il meurt dans un accident aérien en 1946. Son frère Yves Mahé, pilote du « *Normandie-Niemen* », est aussi Compagnon de la Libération.

Cet article est dédié au colonel Charles Flamand, mitrailleur au sein du « Bretagne ». Jusqu'à sa mort en 2019 il n'a cessé d'en raconter l'histoire pour transmettre les valeurs de courage et d'abnégation forgées au sein du « Bretagne » et pour défendre son pays et préserver la paix.

Insignes des unités FAFL



Groupe de chasse n° 1 « Alsace » (341 Squadron)



Groupe de chasse n° 2 « Île-de-France »
(340 Squadron)



RCP SAS (une des 6 unités de l'AAE Compagnon de la Libération)



Groupe de bombardement 1 « Lorraine »
(342 Squadron)

d'Afrique du Nord et d'Angleterre



Groupe de bombardement II/20 « *Bretagne* »



Groupe de bombardement I/17 « *Picardie* »



Groupe aérien de défense côtière « *Artois* »



Lignes aériennes militaires

Le comité pédagogique

sous le patronage du général d'armée aérienne Stéphane Mille,
chef d'état-major de l'armée de l'Air et de l'Espace

Général de brigade aérienne Julien Sabéné, directeur du Centre d'études stratégiques aérospatiales (CESA).

Commandant (R) Jean-Marc Albert, professeur d'histoire de première supérieure.

Jean-Yves Daniel, inspecteur général honoraire de l'Éducation nationale.

Christophe de Dreuille, directeur de programmes, Airbus Defence and Space.

Denise Flouzat, recteur d'académie honoraire, professeur émérite des Universités et ancien membre du conseil de la politique monétaire de la Banque de France.

Colonel Candice Roesch, commandant le Centre d'enseignement militaire supérieur air.

Odile Fuchs-Taugourdeau, magistrate et présidente de chambre à la cour administrative de Paris.

Patrick-Louis Hubert, juge à la Cour d'arbitrage internationale.

Michèle Jouve, auteur, professeur de sociologie et sémiologie.

Lieutenant-colonel Jérôme de Lespinois, membre de l'Académie de l'air et de l'espace.

Patrick Meneghetti, avocat.

Capitaine (R) Emmanuel Nal, maître de conférences en philosophie à l'université de Mulhouse.

François Pernot, professeur d'histoire moderne à l'université de Cergy-Pontoise.

Claude Ribbe, écrivain.

Hélène Sirven, maître de conférences en architecture et arts appliqués à l'université Panthéon-Sorbonne.

Gérard Teboul, professeur de droit public à l'université Paris XII.

Jean-Louis Tertian, contrôleur général économique et financier.

Hervé Théry, professeur agrégé de géographie et spécialiste du Brésil.

Marie-Catherine Villatoux, docteur et agrégée en histoire, enseignant-chercheur au Centre de recherche de l'armée de l'air (CReA).

Igor Yakobovitch, professeur agrégé de lettres classiques, docteur en langues et littératures anciennes, membre des Jeunes IHEDN.

CESA
Centre d'Études Stratégiques Aérospatiales
1 place Joffre
75700 Paris SP 07

