

Jacques le Groignec

Entre Ciel et Terre

France 39-40 – Syrie 41 – Allemagne 44-45

Indochine – Suez – Algérie

ESSAI



Jacques le Groignec

Entre Ciel et Terre

France 39-40 – Syrie 41 – Allemagne 44-45
Indochine – Suez – Algérie

Jacques Le Groignec

Naissance	12 octobre 1918 Nouméa
Décès	22 janvier 2009
Origine	France
Arme	Armée de l'air
Grade	Général de corps aérien
Années de service	1937-1974
Commandement	Escadron de chasse 1/2 Cigognes 11^e escadre de chasse 11^e brigade de chasse Zone aérienne de défense Nord
Conflits	Deuxième Guerre mondiale
Distinctions	Commandeur de la Légion d'honneur Croix de guerre 39-45 Médaille de l'Aéronautique Air Medal

Entré à l'École de l'air en 1937 après des classes préparatoires au Prytanée national militaire, il participe à tous les conflits majeurs dans lesquels la France est engagée à partir de 1939. Fidèle au maréchal Pétain, il combat en Syrie contre les Britanniques. Mais, après le débarquement anglo-américain en Afrique du Nord, l'Armée Française d'Afrique du Nord rejoint les Alliés, et Jacques Le Groignec intègre les forces aériennes. À la fin de la guerre, il commande une escadrille de Spitfire au sein d'un groupe de chasse issu de l'armée d'Afrique, notamment au mois de mars 1945, lorsque le front est à Cologne. Six fois cité contre la Luftwaffe, pour faits d'armes, notamment le 18 juin 1940.

Commandant d'escadrille, puis d'escadron et d'escadre de chasse, il poursuit, à la sortie de l'École de guerre, une carrière opérationnelle. Après avoir participé à la guerre d'Indochine, à la guerre d'Algérie, et à la crise du canal de Suez, il a dirigé pendant trois ans les études du Centre des hautes études militaires (CHEM), puis est nommé, en 1970, général de corps aérien et membre du Conseil supérieur de l'air. Il achève sa carrière active en 1974, au poste de commandant de la Défense aérienne.

Extraits concernant la campagne du Levant de 1941

...le général Weygand, écrivant notamment, le 2 juin 1941, au maréchal Pétain :

« Un dernier point d'importance parce qu'il intéresse la psychologie des cadres militaires. Ils suivent leurs chefs pour défendre l'Afrique contre quiconque. Je crois pouvoir en répondre. Mais je pense, et aucune question de cette nature ne saurait leur être posée, qu'ils n'accepteraient pas une collaboration militaire avec nos ennemis. Elle leur paraîtrait contraire à l'honneur. Je partage ce sentiment que j'ai eu l'occasion de constater... Il importe non seulement de refuser une collaboration militaire, il ne faut plus, à aucun prix, nous laisser entraîner sur la pente glissante d'une collaboration militaire non explicitement consentie, mais qui risque d'être rendue à peu près inévitable par des actes de provocation qu'il convient d'arrêter » (1)

(1) Général CATROUX. *Dans la bataille de la Méditerranée*, Julliard, p. 54.

Cet avertissement de Weygand révèle la gravité de la situation, d'autant que de nouveaux accords, conclus à Paris, le 26 mai, entre l'amiral Darlan et le général Warlimont, prévoient d'accorder aux Allemands des facilités non seulement en Syrie, mais en Tunisie et en Afrique occidentale française. Ils envisagent même la reconquête de l'Afrique équatoriale française qui a rallié la France libre.

Certes, ces nouveaux accords resteront lettre morte puisqu'ils ne seront jamais ratifiés par le chef de l'Etat.

Mais leur élaboration et la dangereuse politique de compromis dont ils résultent, contrairement à la rigueur - l'armistice et rien de plus - demandée par Weygand, sont des motifs suffisants pour convaincre les Britanniques de se rendre aux démarches pressantes du général De Gaulle. En 1945, celui-ci déclarera : C'est la France libre qui a pris l'initiative d'entrer en Syrie en 1941, en y entraînant l'Angleterre ». De son côté, le général Catroux révélera que le général De Gaulle lui avait, à la mi-octobre 1940, à Fort-Lamy, exposé sa stratégie visant « au démantèlement de l'Empire, puis à son rassemblement sous le signe de la France combattante ». (2)

(2) *En janvier 1941, le général Catroux avait entrepris une démarche auprès du général Dentz, l'invitant à rallier la France libre. En outre, comme le rapporte Jacques Soustelle, « dès le 17 avril 1941, le général Catroux définissait les lignes générales de la campagne (de Syrie) : cette note servit de base au plan que le général De Gaulle, se trouvant à Brazzaville, envoya à Catroux le 25 avril, par l'intermédiaire du général Spears ».* (J. SOUSTELLE, *Envers et contre tout*, p. 243).

Les dés sont jetés. Des frères vont s'entretuer, les uns convaincus de défendre leur territoire contre les agresseurs de Mers el-Kébir, les autres exaltés à l'idée de rendre à la France une terre qui abrite, leur-a-t-on dit, l'envahisseur allemand.

Or, à l'aube du 8 juin, il n'y a plus un seul avion allemand en état de vol sur le territoire syrien, et, malgré les pressions diverses, le gouvernement français refusera, pendant la durée du conflit qui s'ouvre, toute participation allemande, directe ou indirecte, à la défense active du Liban et de la Syrie. Alors, pourquoi cette guerre fratricide ?

« Rien ne résiste à la puissance du destin ». (3)

(3) *SOPHOCLE, Antigone*

* * *

Sur le quai d'embarquement de Lyon, mes pensées sont loin de Sophocle. Jeune sous-lieutenant, j'ignore, comme tous les soldats, le jeu des hommes politiques, eux-mêmes confrontés à des événements contingents, aux enchaînements imprévisibles. Vers « l'Orient compliqué », je pars l'esprit tranquille, avec les idées claires : les Britanniques ont attaqué de nouveau des forces françaises, comme à Mers el-Kébir où des fantômes amis hantent l'épave du cuirassé Bretagne.

Des étreintes qui se prolongent, quelques brefs sanglots, des silhouettes figées s'estompent ; le convoi est en route vers Tournus, gare frontière entre zones libre et occupée.

Le hasard a présidé à la répartition des hommes dans de vétustes wagons de troisième classe. Pourquoi n'ai-je pas conservé le souvenir des visages de mes compagnons de route, à l'exception de celui de mon vis-à-vis, jeune sous-lieutenant de dragons ? Sans doute était-il ma propre image que je découvrais avec étonnement, voguant vers des rivages lointains et inconnus. Il lisait « Le Voyage » que Charles Morgan avait écrit en 1940. Et il riait gravement de son propre voyage, comme s'il en présentait la fin :

*...at some disputed barricade
When spring comes back with rustling shade? (4)*

(4) Alan SEEGER, poète américain, mort pour la France (1888-1916) :
« ... à quelque barricade disputée
Quand le printemps revient avec l'ombre bruissante ».

Le printemps, il va nous accompagner quelques jours à travers la paix de la Bavière et de l'Autriche en fleurs. Ici et là, des foules joyeuses de femmes et d'enfants s'ébattent dans des piscines accrochées au flanc des collines boisées. Mais ailleurs, à proximité des gares de triage, les mufles des tubes de 88 mm pointés vers le ciel rappellent que l'on est en guerre.

Sept jours de train sans autre couche qu'une place assise sur une banquette de bois, c'est un peu long, même avec des passe-temps ; la lecture, les parties de cartes, les chants, la musique en tiennent lieu, ainsi que les repas et le sommeil. Des haltes prolongées, en rase campagne, permettent de se dégourdir les membres et de faire salon autour des roulantes modèle 16 qui, installées en queue de convoi sur des wagons-plats, distribuent du thé chaud à discrétion et préparent la tambouille avec les rations de l'Intendance dont « le singe » de Madagascar est l'aliment de base.

La guerre, personne n'en parle. Elle vient pourtant de passer en tornade sur notre route ; la campagne des Balkans s'est achevée, voici quelques semaines. Entre le 6 et le 27 avril, les forces du Reich ont submergé la Yougoslavie et, dans la foulée, occupé la Grèce. Après une courte pause, elles ont défié la maîtrise de la mer que détiennent les Britanniques et, par la voie des airs, se sont emparées de la Crète, le 1^{er} juin 1941.

Nous avons traversé la France occupée, pendant la nuit, et c'est en relevant le coin des rideaux occultant les lumières que nous avons vu les gares mortes de Bourgogne et d'Alsace. Mais la nuit, le pays dort. Ici, c'est à la lumière du jour que, dès le franchissement de la frontière austro-croate, nous découvrons des villages sans vie d'où montent des flèches dont les cloches se sont tues. La campagne est déserte, et le spectacle de la détresse de ce pays vaincu agit silencieusement sur nos pensées, en révélateur de notre propre défaite. Sentiment sourd, puis violent, qui arrache un cri spontané au convoi quand, au matin, celui-ci entre en gare de Zagreb. Ce cri, c'est la Marseillaise reprise par cinq cents hommes rendant un émouvant hommage à la Yougoslavie occupée. Les territoriaux allemands veillant sur les quais, l'arme à la bretelle, s'agitent dans tous les sens. Ils ne retrouvent leur calme qu'avec le profond silence succédant aux dernières notes du refrain.

Ce jour-là, nous apprenons que la Wehrmacht s'est lancée à l'assaut de l'Armée rouge qu'elle avait choisie comme complice, voici deux ans, pour poignarder dans le dos l'Année et le peuple polonais.

* * *

Deux jours plus tard, nous faisons une longue halte dans la saignée du Vardar, à proximité de Nich.

Des Serbes, des Croates, des Français, blancs et noirs, ainsi que des Allemands et des Bulgares surveillant les voies, sont rassemblés dans la tiédeur du soir. A intervalles réguliers, précédés du halètement de leurs locomotives, de lourds convois sortent de la nuit. Des groupes de prisonniers britanniques agitent amicalement les bras, pensant sans doute que nous partageons leur sort. Ils vont vers le Nord, comme la plupart des trains chargés de troupes et de matériels destinés au front russe.

Devant ce tourbillon d'êtres pour lesquels la vingt-cinquième heure a sonné, comment ne pas se poser de question sur son propre destin et sur celui de ses compagnons d'aventure ? Alors, on tente de lire sur le visage de l'autre la réponse à cette interrogation. Mais les hommes cherchent le repos et le sommeil, la joue écrasant la terre qui, ici, a la même odeur que la leur, là-bas. Dans le silence de la nuit, un souffle lointain d'harmonica fredonne la rengaine de Marlène : « Bel amour, belle nuit, bel amour ». La vie est là, simple et paisible.

Je tourne mon regard vers la voûte étoilée pour y chercher un signe. Une étoile file. Je fais un vœu pour les miens qui sont au-delà de l'horizon, sous la Grande Ourse.

Salonique où nous débarquons sans regret, c'est déjà l'Orient avec sa lumière et ses odeurs. Dix siècles sous Byzance et quatre siècles d'occupation turque ont marqué une architecture que les circonstances ne permettent guère d'apprécier. Des milliers de ses habitants se terrent, s'ils ne sont déjà partis vers les camps d'où ils ne reviendront pas. Tel sera le sort de la communauté juive dont les ancêtres furent chassés d'Espagne, à la fin du XV^e siècle, par les rois catholiques.

Les Allemands sont partout, ainsi que les Bulgares qui, pour prix de leur connivence avec les Nazis, prennent possession de la Macédoine, retrouvant, pour une durée éphémère, un débouché sur la mer Egée. A quai, dans le port, des cargos français, « Y Oued Yquem » et le « Saint-Didier », chargent les personnels et matériel arrivés par voie ferrée. L'un

d'entre eux, le « Saint-Didier » sera torpillé au large des côtes de l'Anatolie, près d'Adalia. L'autre, « Y Oued Yquem » sera attaqué et, ne pouvant rallier un port syrien, reviendra à Salonique.

Le sort et l'urgence me désignent parmi ceux partant par voie aérienne et je rejoins Athènes en Dewoitine 338.

* * *

Dès les premières lueurs, j'ai gravi les pentes désertes de l'Acropole. Ni souffle ni rumeur. Le drapeau bleu et blanc ne flotte plus. Il a servi de linceul au soldat qui le gardait et qui, sommé de le livrer, se roula dans ses plis, puis, du haut du rocher sacré, se précipita dans le vide.

Au pied, la ville est pétrifiée. La Wehrmacht l'occupe et le temps s'est arrêté. Sur le flanc de la colline des Muses, dans les bois de pins et d'oliviers, la Pnyx se dissimule, qui fut le symbole de la liberté d'un peuple. Au midi, le miroir tranquille du golfe Saronique parle éternité, poursuivant un silencieux dialogue avec les colonnes mutilées du Parthénon que des siècles d'épreuves n'ont pu abattre.

Le vénérable gardien qui m'accueille semble, à leur image, sortir des profondeurs du temps. Je lui dis brièvement comment je me trouve à Athènes pour quelques heures, en route vers la Syrie. Avec la sérénité de son grand âge, il prophétise : « Les Allemands perdront la guerre. On ne peut vaincre, si l'on n'est maître de la mer ». La canne armant son bras balaie l'horizon et pointant au-delà du Pirée, vers Salamine, fait surgir des flots les voiles du rêve englouti de Xerxès.

Le ciel s'est peuplé de sombres oiseaux porteurs de croix noires. Les petits, Stuka et Junker 88, jouent avec des proies imaginaires sur lesquelles ils plongent silencieusement, puis, dans un cri, se cabrent vers le soleil. Les gros, Heinkel 111 et Dornier 17, rentrent au nid, fatigués d'une longue nuit sur les pistes du Sud menant à Alexandrie. Ils coupent la route que suivait Athena lorsque, dans un vol du Pentélique vers l'Acropole, effrayée par le hululement d'un rapace nocturne, elle laissa tomber la masse rocheuse du Lycabette.

Les siècles n'ont pas chassé les prédateurs fascinés par la lumière de l'Attique. Ils sont dans la ville, sous le terrible regard de ces hommes mutilés qui, dans le feu et le froid des combats de l'hiver, ont laissé, dans les montagnes d'Albanie, des lambeaux de leur chair et les promesses de leur jeunesse.

En ce mois de juin 1941, les dieux semblent avoir abandonné la Grèce avec laquelle ils ont cependant scellé une alliance immémoriale, la choisissant pour royaume et accordant à son peuple le privilège de découvrir l'harmonie et la tragédie du monde. Harmonie, fille d'Ares, dieu de la guerre, et d'Aphrodite, déesse de l'amour, union des contraires, principe de la création dans laquelle coexistent les dieux et les hommes, l'esprit et la matière, le grave et l'aigu, la raison et la violence.

Un jour, Séféris écrira « Il y a un drame de sang... que commence peut-être à voir celui qui a senti que, derrière le tissu gris et doré de l'Attique, il y a un noir effrayant ; que nous sommes les jouets de ce noir. Les histoires que nous lisons à propos de la famille des Atrides et des Labdacides montrent d'une certaine manière ce que je ressens. La tragédie attique, image poétique suprême de ce monde fermé qui lutte sans répit pour vivre et pour respirer dans l'étroite bande dorée, sans espoir, dans l'intervalle, de se sauver du naufrage. C'est ce qui fait sa qualité humaine » (5)

(5) *Georges SEFERIS, Journal. Lundi 17 juin 1946. Traduction de l'auteur*

La nuit tombe. Elle recouvrira bientôt Kaisariani où, près de la source que chanta Ovide, la Gestapo installera ses quartiers. Le décollage pour Alep est fixé à vingt-trois heures.

C'est le même Dewoitine 338 - le F-ARTC - d'Air France qui nous transporte. Le vol doit impérativement être effectué de nuit. En effet, les Britanniques tiennent Chypre, île de vieille civilisation grecque, annexée en 1914 et rattachée en 1925 à la Couronne. A partir des aérodromes qui y sont installés, il est aisé d'intercepter et de détruire des avions de transport aussi lents que le Dewoitine 338 dont l'altitude de croisière est de 3 500 mètres.

Quelques mois plus tôt, le 27 novembre 1940, Guillaumet, qui transportait Jean Chiappe rejoignant son poste de Haut-Commissaire en Syrie, a été abattu, quelque part en Méditerranée. Quel chasseur, apprenti ou chevronné, fut-il l'aveugle instrument du destin en tuant, dans un combat sans gloire, celui qui comptait près de cent traversées de l'Atlantique ? Connaissait-il même son nom ?

« On ne te connaissait pas, Guillaumet. Tu n'éprouves pas le besoin, avant de les affronter, de tourner en dérision tes adversaires. En face d'un mauvais orage, tu juges : « voici un mauvais orage »... Tu l'acceptes et tu le mesures » (6)

(6) SAINT-EXUPERY, *Terre des Hommes*, chapitre 2.

Note : S'agissant des circonstances de la mort de Guillaumet, on sait par les écoutes de la Marine que le quadrimoteur Farman transportant Jean Chiappe a été abattu alors que, venant de décoller de Bizerte. Il survolait une zone où s'engageait un combat naval entre Italiens et Britanniques. Le compte-rendu de l'affaire figurant au Service historique de la Marine {Le théâtre méditerranéen, tome II) parle d'un chasseur de la R.A.F. D'autres études parlent d'un chasseur italien {Histoire du XXe siècle, tome 7. p. 1820, Editions Tallandier). Le 9 septembre 1941, aux Communes, Winston CHURCHILL déclarera : « Nous ne sommes pas allés au Levant pour y remplacer simplement les Français de Vichy par les Français libres » (cité par le général CATROUX, La bataille de la Méditerranée, chapitre XXII).

Il est plus facile de prendre la mesure des phénomènes naturels que des tempêtes provoquées par les passions humaines. Qui ne pourra jamais comprendre la nécessité de la bataille dans laquelle s'affrontent pendant six semaines, d'une part des Français, des Syriens et des Libanais, d'autre part des Australiens, des Indiens, des Arabes, des Français libres et des Anglais qui, fidèles à leur religion, vont agir en fonction de leurs seuls intérêts ? L'ennemi commun, l'Allemand, lui, est absent. Le général Jannekeyn, commandant l'Air au Levant, a déclaré par message : « Les équipages français engagés en Syrie préfèrent succomber en combattant seuls plutôt que d'avoir à coopérer avec l'aviation allemande ». Le maréchal Pétain a refusé toute intervention de la Luftwaffe et lorsque l'armistice sera conclu à Saint-Jean-d'Acre, le 14 juillet 1941, les honneurs de la guerre seront accordés aux troupes françaises. « Les alliés, écrira Robert Aron, reconnaissent par là, à la fois leur belle conduite et l'inanité des bruits selon lesquels elles auraient fait le jeu allemand ».

Alors pourquoi ces milliers de morts et, surtout, ces morts français qui se sont entre-tués ?

* * *

Anticipons un bref instant sur le cours de la guerre... A la date du 3 novembre 1944, je lis sur mon carnet de vols :

- Type et numéro de l'avion : Spitfire IX n°3.
- Durée du vol : 1 h 25
- Mission : couverture des lignes de Champagny à Lyoffans - largage de tracts.

Depuis la fin septembre 1944, mon unité, le Groupe de chasse 1/3 « Corse », est stationnée à Luxeuil, station thermale où, vingt siècles plus tôt, Labienus cantonnait ses légions, entre deux expéditions contre les Germains. Ceux-ci sont encore là, au Thillot, à dix kilomètres de la base de Saint-Sauveur. Nous sommes habitués à cette proximité : depuis le débarquement sur la côte méditerranéenne, nous sommes restés au plus près de la 19^{ème} armée allemande. Ce contact, nous ne le perdrons plus jusqu'à Stuttgart où nous atterrirons dix jours avant la capitulation du Reich.

Le temps, en cette fin d'automne 44, est épouvantable. D'abondantes chutes de neige ont, dès la fin octobre, gêné les opérations aériennes. On peut donc penser qu'elles vont paralyser les opérations terrestres. Du moins l'ennemi le pense-t-il, ce qui va le perdre.

Renouvelant la manœuvre de Turenne en décembre 1674, la 1^{ère} armée française, sous les ordres du général de Lattre, déplace, dans la neige et le verglas, ses forces de la région de Saint-Dié d'où elles menaçaient Strasbourg, vers la trouée de Belfort où elles vont se jeter le 14 novembre, bousculant la 19^{ème} armée et atteignant le Rhin de Rosenau, au sud de Kembs, en cinq jours de combat. L'armée d'Afrique soigneusement préparée par Weygand et Juin, et qui s'est couverte de gloire sur le Garigliano, est la première des forces alliées à atteindre le Rhin, comme elle sera la première sur les rives du Danube.

En préalable à l'offensive, nous exécutons des sweeps (7) au-dessus de la plaine d'Alsace afin d'assurer aux bombardiers et aux chasseurs-bombardiers leur liberté de manœuvre et, plus rarement, nous couvrons les lignes.

(7) Sweep : mission de chasse libre sur un secteur déterminé, généralement effectuée à douze.

Telle est la mission que je reçois le 3 novembre. Je dois avec quatre Spit, me placer en couverture de la zone Champagny-Lyoffans afin d'assurer la protection indirecte des avions d'observation Piper qui opèrent au profit de l'Armée de Terre et de son artillerie. Il est, en outre, prévu qu'en début de mission nous larguerons des tracts devant Belfort.

Le vent d'ouest est fort et, à une altitude de 1 000 mètres, je me positionne « au pifomètre », car aucun calcul préalable n'a été fait pour déterminer le point de largage en fonction de l'altitude choisie et du vent. La raison en est qu'il s'agit d'une mission inopinée.

A mon ordre, nous ouvrons nos cockpits et je saisis le premier des paquets de tracts placés à droite de mon siège. Je le présente, à la partie avant de l'habitacle. Instantanément, le vent relatif qui souffle à plus de 500 km/h et dont la température est de l'ordre de -20°, me le renvoie en pleine face, arrachant mon inhalateur. La bande qui les enserme s'est déchirée, et les tracts tourbillonnent dans la carlingue. Après une rapide remise en ordre, je largue, sans plus de difficulté, les autres paquets qui éclatent en flocons blancs au-dessus de Belfort.

Combien de tracts furent-ils lus par les soldats russes à qui ils étaient destinés ? Imprimés en caractères cyrilliques, ils s'adressaient en effet aux unités de l'armée de Vlassov engerbées dans la 19^{ème} armée allemande. J'en ignorais la teneur. Peut-être leur demandait-on de se rendre... avec les honneurs de la guerre ? On sait que, lorsqu'elles se rendront en mai 1945 à la 3^{ème} armée américaine, leur chef, le général Vlassov, sera livré aux Soviétiques et pendu.

Telle est la moins discutée des lois de la guerre : les criminels sont toujours du côté des vaincus. La force fonde le droit.

Mais pourquoi avoir ouvert cette parenthèse ? Ce n'est pas, bien entendu, pour sa morale d'une tragique banalité dont le général Dentz connaîtra bientôt la rigueur. C'est essentiellement pour observer que l'armée allemande n'avait pas engagé ces combattants russes de l'armée Vlassov sur le front oriental, face à leurs compatriotes, mais sur le front occidental, face à des étrangers.

* * *

« La mort de deux frères qui s'entre-tuent de leurs propres mains, c'est là une souillure qui ne vieillit pas » (8). Vingt siècles après la mort d'Étéocle et de Polynice, cet anathème interpelle les responsables des décisions qui engagent les citoyens d'un même Etat à se dresser les uns contre les autres, dans la guerre étrangère ou dans la guerre civile. Mais peut-on entendre cette interpellation quand on est convaincu de part et d'autre de lutter pour une juste cause ?

(8) *ESCHYLE, Les Sept contre Thèbes*

En trente jours, tombèrent deux mille combattants dont huit cents appartenaient aux unités de la France libre. Leurs dépouilles mortelles furent rassemblées dans le cimetière de Damas, chaque tombe portant l'épithaphe : « Mort pour la France ».

Morts glorieux, sacrifiés à une politique aveugle. Car, sans l'agression dont celle-ci avait pris l'initiative, les trente mille hommes de l'armée du Levant auraient, en novembre 1942, rallié l'armée d'Afrique, comme le feront alors les forces stationnées à Dakar et en Afrique occidentale française. Et la France n'aurait pas été expulsée du Proche-Orient, comme elle le sera, en 1945, par les Britanniques que l'on avait imprudemment introduits dans la place, au motif de chasser les Allemands qui n'y étaient pas.

Les forces françaises qui ont arrêté le combat, le 14 juillet 1941, en application de l'armistice de Saint-Jean-d'Acre, vont être pendant quelques mois en contact avec les forces alliées. Un faible pourcentage de leur effectif ralliera la France libre et l'immense majorité sera, à sa demande, rapatriée vers la Métropole et l'Afrique du Nord.

Les uns comme les autres firent ensuite leur devoir, comme leurs morts en témoignent, pour libérer leur pays de l'occupant. A la question de savoir ce qui détermina, en 1941, leurs choix respectifs, seuls les intéressés peuvent répondre. Tel officier, qui s'était refusé à armer ses bombes en les larguant sur une zone tenue par les forces britanniques, expliquerait comment il revint en métropole, puis en Afrique du Nord où son unité fut équipée de B26 Marauder avant d'être engagée dans les batailles victorieuses d'Italie, de Provence et d'Allemagne. Tel autre, qui s'était porté volontaire pour bombarder de nuit, sur d'archaïques Potez 25, les colonnes britanniques progressant dans le désert de Palmyre, dirait pourquoi il décida, après l'armistice de Saint-Jean-d'Acre, de rallier les Forces aériennes françaises libres, au sein desquelles sa conduite au combat fut exemplaire. Personnellement, je n'eus pas à choisir.

Dans la nuit qui suit la signature de l'armistice, et alors que je cherche vainement le sommeil dans la canicule de l'été syrien, un messenger me demande de me rendre de toute urgence à la base afin de ramener en Afrique du Nord un Lioré 45, du Groupe de bombardement 1/25.

* * *

Il est deux heures du matin, lorsque j'arrive au terrain de Hama. Sous la lumière des phares de quelques véhicules, des mécaniciens s'affairent pour

achever la mise en condition de l'avion. Détail non négligeable dont on m'informe : il est percé de 180 trous résultant des bombardements et mitraillages britanniques. Mais on a fait tourner les moteurs ; ils marchent ; c'est rassurant. Cependant, certains réservoirs d'aile ayant été perforés, on a dû les vidanger ainsi que leurs symétriques. Nous ne disposons donc pas de l'autonomie suffisante pour rallier Athènes, puis Tunis. Il faudra faire escale à Rhodes et, pour toute aide à la navigation, j'hérite d'une carte au 1/10 000 000^e utilisée par les Services de la météorologie (9). A l'équipage se joignent trois jeunes armuriers, convoyant un matériel d'armement considéré comme précieux.

(9) Soit toute la Méditerranée orientale, de la Crète à la Syrie, sur une carte de quinze centimètres de côté.

Vers trois heures, nous nous alignons pour décoller. La piste n'a qu'un balisage de secours complété par les feux d'une voiture stationnée à l'autre extrémité du terrain. A la première tentative d'envol, l'avion « s'embarque » à gauche et amorce un « cheval de bois » (10) heureusement maîtrisé. Nous revenons à notre position de départ pour décoller normalement, ou presque. Je dis presque, car, par suite d'un réglage défectueux de la commande du flettner de profondeur (11), l'avion est très lourd du nez. Aussi, dans la nuit claire, les roues reprennent-elles contact avec le sol, en effleurant une légère ondulation de terrain située à quelques centaines de mètres au-delà de la bordure de piste.

(10) Tête-à-queue.

(11) Compensateur situé à l'arrière de la gouverne et destiné à réduire l'effort du pilote pendant le braquage.

Lentement, nous prenons de l'altitude en direction de la côte et virons franchement au cap Nord afin d'échapper aux tirs éventuels des navires britanniques qui tiennent la mer. Puis, au cap plein Ouest, nous longeons les côtes turques, en évitant les parages de Chypre.

Au petit jour, au ras des flots, nous passons près du môle où se dressait jadis l'une des Sept Merveilles du monde : le colosse de Rhodes, et nous nous jetons sur le terrain de Maritsa avant que la DCA italienne, encore endormie, n'ait eu le temps d'admirer nos cocardes.

Dès huit heures, je suis convoqué au gouvernement militaire installé dans le palais des grands maîtres, au sein de la cité médiévale.

On m'introduit dans l'imposant bureau du Général gouverneur, lequel, d'un ton joyeux, m'accueille par ces mots : « Nous sommes entrés à Smolenski ». Je prends un air surpris et intéressé. Je n'ai qu'un seul souci : exécuter l'ordre reçu. Aussi, après avoir répondu le plus discrètement possible à ses questions qui semblent ignorer que la bataille de Syrie s'est achevée par un armistice auquel je ne fais aucune allusion, je sollicite l'autorisation de poursuivre ma route vers Athènes.

Il faudra vingt-quatre heures pour que celle-ci me soit accordée. J'en profite pour visiter la ville de Rhodes, en compagnie du sous-lieutenant Cuffaut qui se distinguera en Russie, au « Normandie-Niémen », le plus glorieux des Groupes de chasse de la France libre ; rapatriant un Dewoitine 520, il attend également l'autorisation de décoller pour Athènes.

Le palace où nous résidons est occupé par les équipages italiens et allemands. Tous suivent avidement, à la radio, les nouvelles du front russe. Aucun triomphalisme apparent. La guerre a été pour eux, jusque-là, une affaire relativement facile, mais les visages graves montrent qu'ils pressentent les difficultés que l'opération « Barbarossa » va rencontrer.

Aux premières heures du 17 juillet, notre Lioré 45 et le Dewoitine 520 se placent en formation serrée, en bout de piste de Maritsa. Nous devons faire route de conserve, en respectant l'itinéraire, les couloirs et les procédures imposés. Mais, au décollage, la commande de pas de l'hélice du D 520 tombe en panne, contraignant Cuffaut à revenir se poser.

Nous poursuivons notre route, en altitude, guidés par le chapelet des îles du Dodécanèse et des Cyclades. C'est par le travers du cap Sounion que nous amorçons notre descente afin de passer, conformément aux instructions reçues à Maritsa, sur Egine, à basse altitude, train sorti. En signe de reconnaissance, nous gardons cette configuration, non sans mal, vu l'élévation des températures moteurs, jusqu'à l'atterrissage à Eleusis.

Eleusis « qui vit d'une vie éternelle au milieu d'un monde à l'agonie, écrit Miller (12), venu ici avant le conflit et découvrant les raffineries ou autres manifestations du progrès qui encerclent et étouffent le site sacré des Mystères et de l'Orphisme. »

(12) H. MILLER, *Le Colosse de Maroussi*.

Le contraste, c'est aujourd'hui celui de la guerre et de la paix, celui des lauriers roses enveloppant notre gîte, en bordure du terrain où, à la nuit, les Heinkel 111 chargent leurs bombes et s'envolent vers le Sud.

Plus prosaïquement, Eleusis, c'est l'escale où Pelletier Doisy, le célèbre Pivolo des raids Paris-Tokyo en 1924 et Paris-Pékin en 1926, commande un détachement français chargé de régler les problèmes administratifs et techniques que rencontrent les équipages en transit. C'est sans difficulté que nous sommes autorisés à poursuivre notre route vers Tunis que nous rallions après une escale à Catane, au pied de l'Etna.

* * *

Le Lioré 45 que nous ramenions, le n°396, fut, par la suite, affecté au Centre Ecole de Kasba-Tadla, au Maroc, où il servit à former les pilotes des unités d'Afrique du Nord qui, au sein des Groupes lourds équipés de Halifax, participèrent, en 1944 et 1945, aux raids de bombardement de nuit lancés à partir de la Grande-Bretagne contre le Reich.

Son histoire n'a été contée ici qu'à titre d'exemple du malentendu que fut, de bout en bout, l'affaire de Syrie.

Innocent ou non, ce malentendu a été entretenu au-delà des combats fratricides qui en résultèrent. En effet, quelques années plus tard et dans le calme de la paix retrouvée, alors que le témoignage des combattants permettait de faire objectivement le point des événements vécus, le général De Gaulle écrit dans ses Mémoires de guerre : « Le 10 juillet, Dentz expédiait ses navires de guerre et ses avions en Turquie où ils étaient internés » (13).

(13) *Mémoires de guerre, tome I, chapitre « l'Orient ».*

La remarque du général De Gaulle, relative aux navires de guerre, se réfère vraisemblablement aux petits navires (remorqueurs, citernes, dragueurs, gabares) qui, le 8/7/41, quittèrent le port de Beyrouth - soumis aux bombardements britanniques quotidiens et à l'attaque des vedettes lance-torpilles - et se réfugièrent à Alexandrette où ils furent désarmés puis vendus « a remere », le 8/11/43, à la Turquie. Parmi eux figurait un modeste aviso, « l'Elan » ; celui-ci fut récupéré en 1944 et rallia Beyrouth le 26/12/44 (cf. l'étude du Service historique de la Marine : Le théâtre méditerranéen, tome II).

S'agissant des unités aériennes, celles-ci exécutèrent l'ordre 3715/3 adressé le 8 juillet 1941 par le général Dentz au Général commandant Air Levant et prescrivant : « Dès réception du présent ordre, le Général commandant de l'Air au Levant fera partir les unités volantes. Aucune destruction ne sera effectuée. Signé Dentz » (Service historique de l'Armée de l'Air - Historique du Commandement de l'Air au Levant. Voir annexe II).

Tous les avions ayant l'autonomie de vol suffisante regagnèrent la métropole ou

l'Afrique du Nord. Aucun équipage ne reçut jamais l'ordre de se rendre en Turquie. Ce pays neutre avait refusé d'autoriser le transit, sur son territoire, des avions à faible autonomie. C'est ainsi que 16 Morane 406 du Groupe de chasse 1/7 restèrent en Syrie et, sur demande des Britanniques, furent convoyés le 30 juillet 1941 d'Alep à Rayack où ils furent remis à la R.A.F. à l'exception, toutefois, de deux d'entre eux qui, en geste symbolique de protestation des pilotes du Groupe, furent brûlés sur le terrain de Nirab. Leur valeur opérationnelle était nulle. (Service historique de l'Armée de l'Air, cf. annexe III)

Non, mon Général ! Tous les équipages de l'Armée de l'Air reçurent et exécutèrent, comme moi-même, l'ordre de rallier la métropole ou l'Afrique du Nord. Laissons-leur, ainsi qu'à leurs camarades tombés dans un conflit insensé, l'honneur d'avoir servi leur pays en soldats, en obéissant à ses ordres et à ses lois.

*Texte transcrit, mis en forme en 02/2018 par
François-Xavier BIBERT*

Cette page est une annexe à :

[La Campagne du Levant \(1941\) du Groupe de Chasse GC III/6](#)

faisant partie du domaine :

[L'histoire du Groupe de Chasse GC III/6](#)

appartenant au :

[Site personnel de François-Xavier Bibert](#)