

Olivier Lapray



LE GROUPE DE CHASSE II/5 AU COMBAT

Drôle de guerre, campagne de France
Toul - Croix de Metz, 1939-1940



Toul le 30 XI 62

Cher Joseph,

Remerciez vos

soeurs d'hiver voici un peu

de lecture sur un sujet qui vous

est cher aussi.

Merci de votre aide spontanée

que vous trouverez dans le texte.

Bien cordialement

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Jug' or similar, with a long vertical stroke extending downwards.

Une nouvelle instruction particulière pour l'emploi de l'aviation de chasse en ZOA Est⁵¹ prévoit désormais d'organiser des missions de destruction, mettant en œuvre des dispositifs légers sur exploitation des renseignements à propos de l'activité ennemie ou en liaison avec les dispositifs de protection de l'aviation de renseignement qui, ainsi couverts, pourront être allégés. Dans le cas des groupes de chasse d'armée terrestre, comme le II/5 au profit de la III^e armée, les missions allouées sont prioritairement, et dans l'ordre : la protection de l'aviation de renseignement, la destruction de l'aviation ennemie puis la couverture de leur propre terrain si le groupement 22 n'est plus en mesure de l'assurer. Enfin, les dispositifs de protection demandés aux groupes de chasse d'armée seront renforcés par un dispositif de destruction fourni par le même groupe et ne pourront donc dépasser 12 avions de chasse pour un ou plusieurs appareils à protéger sur le même itinéraire ou dans le même secteur.

Le 2 mai au matin, le commandant Hugues reçoit, avec le commandant Petitjean-Roget, deux sénateurs qui l'interrogent sur les travaux d'aménagement de la base quant à savoir si le nombre de travailleurs et si la dotation en poêles et charbon sont suffisants ; réponse négative à chaque fois avant d'aborder longuement l'intérêt comparé des pistes d'envol en ciment ou en grilles comme celles qui donnent satisfaction à Toul, sous réserve d'être bien fixées. Quant aux autres pilotes, ils fêtent la nomination du sergent-chef réserviste Angiolini comme sous-lieutenant, parue au journal officiel du 30 avril : après avoir été dégradé par ses camarades sous-officiers, le voilà habillé en tenue de sous-lieutenant dès la montée dans le car de ramassage à Toul le lendemain au petit matin. Ce 3 mai, les conditions atmosphériques restent médiocres mais permettent la programmation d'une mission de protection sur Borg à 5 000 mètres. Finalement décommandée, la mission de guerre laisse place à de courts vols d'entraînement dont deux patrouilles simples contre des Potez 63-11.

Le 4 mai marque l'inauguration de la patrouille triple de l'aube : les yeux bouffis de sommeil les neuf pilotes se retrouvent au pied du car à 3 h 30, place de la République à Toul. Le départ est forcément très calme et dans une quasi-obscurité. Les neuf Curtiss de la patrouille guide du capitaine Portalis, avec le sous-lieutenant Hébrard et le caporal-chef Châbera, et les deux patrouilles d'accompagnement composées des adjudant-chef Delannoy, sergent-chef Legrand et caporal-chef Svetlick et des adjudant de Montgolfier, sous-lieutenant Boudier et sergent-chef Quéguiner, décollent en vue d'une mission couverture, de 4 h 45 à 5 h 30, de la division britannique près de la ligne Maginot, dans le secteur Kirschnaumen - Bouzonville - Piblange - Buding à 2 500 mètres d'altitude. Le temps est couvert et après deux essais infructueux face à un orage, la patrouille triple fait demi-tour à Pont-à-Mousson et revient se poser. Les pilotes retournent se coucher tandis que ceux qui montent à 8 h 00 trouvent un temps bouché. Le

Les indicatifs radio

Depuis le 25 avril, les indicatifs radio des pilotes du groupe ont été modifiés : chiffres et lettres des Samos sont remplacés par des prénoms ou des surnoms, plus faciles et efficaces à utiliser. Ces indicatifs jugés inopportuns par l'état-major devront être abandonnés le 15 mai.

Commandant Hugues : *Esprit*
Commandant Petitjean-Roget : *le Small*
Capitaine Destailiac : *le Sorcier*
Capitaine Portalis : *Gérard*

Capitaine Monraisse : *Hubert*
Lieutenant Dunod : *Aimé*
Sous-lieutenant Villacèque : *Boa*
Sous-lieutenant Trémolet : *René*
Sous-lieutenant Hébrard : *Marquis*
Adjudant-chef Delannoy : *Raymond*
Adjudant-chef Dugoujon : *Nazol*
Sergent-chef Salès : *Édouard*
Sergent-chef Legrand : *Armand*
Sergent Audrain : *Jacques*
Sous-lieutenant Klán : *Honzo*
Caporal-chef Hanzlíček : *Otto*
Caporal-chef Světlík : *Ladía*

Lieutenant Huvet : *Robert*
Lieutenant Houzé : *Pierre*
Sous-lieutenant Ruchoux : *Georges*
Sous-lieutenant Boudier : *Prosper*
Sous-lieutenant Le Stum : *Guy*
Adjudant-chef Gras : *Roger*
Adjudant de Montgolfier : *Paul*
Adjudant Lachaux : *François*
Sergent-chef Gisclon : *Justin*
Sergent-chef Angiolini : *Henri*
Sergent-chef Quéguiner : *Jules*
Sergent Bouhy : *André*
Sergent Hème : *Lucien*
Sous-lieutenant Jaške : *Joseph*
Caporal-chef Châbera : *Charles*
Caporal-chef Janeba : *Jean*

groupe reçoit la visite, cette fois-ci, d'un député président de commission.

Le 5 mai, la mission de couverture prévue à l'aube, identique à celle de la veille non réalisée, est décommandée. Ces journées sans mission de guerre ou même sans vol ne constituent cependant pas des journées de repos complet pour les mécaniciens qui travaillent à améliorer la disponibilité du parc et la situation matérielle générale, aidés par quelques soldats aides-mécaniciens mobilisés (non brevetés) notamment les radios qui se faisaient rares. Le soldat Bidault, radio nouvellement affecté, raconte ce 5 mai ses journées à ses anciens collègues (la troupe loge au fort du Mordant) :

« Je suis affecté à la 4^e escadrille. D'ailleurs vous savez qu'il a fallu que j'arrive pour que le

⁵¹ Instruction particulière n° 16 pour l'emploi de l'aviation de chasse diffusée par note « très secret » de la ZOA Est du 30 avril 1940 sous le timbre du général Bouscat.



Curtiss « six mitrailleuses », donc de numéro supérieur à 140, en (petit) pylône devant le quartier Gengoult sans qu'il ait été possible de déterminer ni l'avion concerné, ni la date. SHD

Deux mécaniciens procèdent au réglage du moteur d'un Curtiss à Toul. SHD



groupe fût, quelques jours après, cité à l'ordre de l'armée! J'y suis officiellement radio et dois m'occuper des postes qui équipent les avions et des accessoires qui en découlent. En réalité, je dois avouer que je n'ai pas encore fait grand-chose, que même l'ennui commence à percer. Mon plus gros travail a été de nous faire un poste avec le matériel que contenait un vieux 'rossignol' à accu que deux camarades avaient reçu en don généreux. J'ai, par ailleurs, beaucoup à m'initier aux postes militaires dont le matériel est bien différent de celui que je connais. Je puis même me permettre, en professionnel, de déclarer que ceux-ci sont de remarquables réalisations. L'adjudant-chef Bertin avait raison: nous sommes bien à proximité de la ville qu'il pen-

sait, ville et région sans attrait particulier, bien militaire. La vie est ici relativement paisible, journées de paix mais nuits parfois assez bruyantes. Nous passons ces dernières dans un fort, sous terre, et j'aime mieux vous laisser imaginer quels agréments ce sombre et humide séjour peut avoir. Heureux civils! Quand je vous aurai dit que cette villa se trouve à quelques kilomètres d'ici et que nous les faisons à pied matin et soir, voire en pleine nuit, j'aurai achevé la description du confort... Heureusement, le service est mieux pourvu et la nourriture très nettement meilleure qu'à Chartres, certains jours très bien. Et même, ô merveille! Ici les tables sont lavées après tous les repas! Toutefois, ce serait trop beau si nous n'avions un pain horriblement rassis, mettons d'une quinzaine de jours... Puis-je encore vous dire que nous prenons la garde, de nuit seulement, et que cela revient environ tous les 8 jours! Beaucoup de jeunes gens ici sont d'active et en majorité originaires des départements du nord. Du chef au simple soldat, il y a un excellent esprit de camaraderie. Nous sommes toutefois affligés d'un commandant extrêmement 'réglo', craint comme le loup blanc! Nous n'avons pas le droit d'aller en ville après le travail, sans permission. Et comme il faut encore faire 6 kilomètres pour en avoir une! Le tout est de ne pas rencontrer le commandant! Mais le moral demeure partout excellent. L'absence des permissions se fait rudement sentir et je me vois mal attendre encore deux mois avant de revoir ma petite fille et ma femme⁵² ».

Le 6, les conditions sont assez moyennes avec des cumulus à basse altitude. Une mission de 13 Curtiss est programmée vers 11 h 00 en protection d'un vol de reconnaissance photographique à la frontière. Le capitaine Destailiac est chef de la patrouille guide, emmenant le sous-lieutenant

⁵² Lettre du soldat Bidault à M^{me} Bibert son ancienne collègue, comptable du parc 122 de Chartres, et par son « aimable intermédiaire à tous ceux que j'ai connus au bureau » (archives famille Bibert).



À LA MOBILISATION GÉNÉRALE, le groupe de chasse II/5 desserrait de Reims sur le terrain de Toul-Croix de Metz le 28 août 1939. Commandé par un ancien as de la première guerre mondiale aux 12 victoires aériennes, le groupe était constitué des N124 « Lafayette », escadrille des volontaires américains de 1916, et SPA167, ancienne escadrille du groupe des Cigognes de 1918. À bord de leurs Curtiss arrivés quelques mois plus tôt des USA, les pilotes du GC II/5 vont prendre une part importante à ce que d'autres appelleront la Drôle de guerre, en assurant la couverture de la III^e armée en Moselle notamment lors du combat victorieux des 9 Curtiss H-75 contre 27 *Messerschmitt Bf 109*, puis lors des combats aériens acharnés de la campagne de France dans le ciel de Lorraine et de Champagne.

Dernier groupe de chasse à se replier de sa base initiale de desserrement, ses mécaniciens subiront les assauts de la *Luftwaffe* le 13 juin 1940. Le GC II/5 sera cité à l'ordre de l'armée comme « *groupe d'élite qui, grâce à l'expérience consommée de son chef, le commandant Hugues, à l'habileté et au courage indomptable de ses pilotes, a toujours réussi à imposer sa supériorité à l'adversaire et a obtenu de magnifiques résultats* ».

En dix mois de combats aériens, le groupe de chasse II/5 avait en effet abattu 51 avions ennemis pour 22 Curtiss tombés ou posés d'urgence du fait de la chasse allemande, des mitrailleurs des bombardiers qu'ils attaquaient et de la *Flak*. Sept de ses pilotes et quatre soldats auront été blessés plus trois soldats et deux pilotes tués : le sergent Magnez et le lieutenant Houzé.

Laissant une part importante à leurs témoignages, cet ouvrage est dédié à la mémoire de ces pilotes, mécaniciens et aviateurs engagés au combat dès septembre 1939 jusqu'aux derniers jours de juin 1940, avec beaucoup de douleur mais aussi de beaux succès, pourtant vains.





E.C. BILBERT
Un très grand
Merci !
C'est Noël !
KLM