

Comment rater un avion ennemi

Par Jean MENNEGLIER

Ceci se passa au mois de mai 1940. Le Groupe de chasse III/6 auquel j'appartenais était stationné depuis le 30 avril sur le terrain de Chissey à quelques kilomètres à l'ouest d'Arc et Senans, célèbre par ses salines de Ledoux.

Je me souviens avec précision de cette date sans avoir à consulter mon carnet de vol car le lendemain de notre arrivée ma logeuse frappa à la porte de ma chambre pour m'apporter un plateau où à côté d'une tasse de café noir était un bouquet de muguet en l'honneur du 1^{er} mai.

Notre Groupe était affecté à la Défense du Territoire (D.A.T.). Nous recevions des messages en provenance des postes de guet transmis par le Centre d'alerte dont nous dépendions. Le commandant du Groupe pouvait ainsi reporter sur une carte de situation aérienne l'itinéraire et le nombre des avions ennemis survolant sa zone d'action. Il décidait alors le décollage des avions en alerte dans chaque Escadrille et en assurait le guidage jusqu'au contact avec l'ennemi. Au besoin il pouvait faire décoller d'autres avions pour prolonger l'action. C'était naturellement moins efficace que le système des salles d'opérations anglaise qui permettront à la Royal Air Force de gagner la bataille d'Angleterre.

Le 6 mai, j'étais d'alerte avec mon chef de patrouille (C.P.), l'adjudant Japiot.

Nous attendions tout-harnaché dans le local à demi enterré qu'avaient aménagé nos prédécesseurs du GC I/6. Nous ne devions pas faire partie de la première alerte qui avait commencé avant le lever du jour car nous étions au milieu de la matinée. Le téléphone de campagne qui nous reliait au P.C. du Groupe sonna pour nous donner l'ordre de décollage immédiat et les premières instructions sur le cap à prendre. Nous enfilons nos parachutes, prenons le casque équipé des écouteurs et du masque inhalateur et nous courons vers nos avions que les mécaniciens ont déjà mis en route. A mon arrivée le mécanicien me cède sa place et m'aide à boucler mes bretelles. Je branche

l'inhalateur et les fiches des écouteurs et du micro-laryngophone. Mon C.P. commence déjà à rouler. Je fais signe au mécanicien d'enlever les cales car on ne prend pas le temps de faire un essai au point fixe. Je rejoins mon C.P. au moment où il met les gaz. Je le suis avec un peu de retard mais je le rejoins pendant son virage à gauche. Comme nous sommes en territoire ami il n'est pas besoin de manœuvrer pour surveiller ce qui se passe derrière nous et nous volons normalement avec un décalage d'une vingtaine de mètres sur le côté.

Nous montons et en profitons pour faire un essai radio. Malheureusement l'usage est de trafiquer en duplex en émettant sur une fréquence et en recevant sur une autre ce qui fait que je n'entends pas mon C.P. et réciproquement. Après l'essai de mon C.P., car j'entends la réponse de la voiture radio à son appel, je fais le mien. Tout va bien.

Il fait un temps radieux. Pas un seul nuage. Nous montons régulièrement en direction de l'Est. Nous atteignons 7 000 mètres. La température diminue sensiblement. Au sol nous avons une température printanière. Maintenant le thermomètre, si nous en avons un, devrait indiquer environ -30. J'apprécie la combinaison, la cagoule et les gants chauffants.

A l'altitude où nous sommes, l'avion, un Morane 406, devient un peu mou.

Pour que le compte-tours garde le régime prévu je suis obligé d'augmenter le pas de l'hélice à l'aide d'un petit levier qui envoie de l'air comprimé dans le dispositif de changement de pas.

Scrutant le ciel devant et au-dessus de moi, j'ai pris un peu de retard sur mon C.P. quand tout à coup, juste au-dessus de moi, environ 500 m plus haut et venant à notre rencontre, j'aperçois la silhouette bien connue d'un Dornier 17 qui présente son ventre d'une couleur jaune. J'appuie immédiatement sur le bouton situé sur la manette des gaz qui met en route mon émetteur radio pour signaler l'avion à mon C.P. par l'intermédiaire de la voiture. Nous n'utilisons pas encore l'astuce d'un radio qui mettait son micro devant le haut-parleur pour assurer le contact entre les avions. Mais je ne reçois aucune réponse. Mon émetteur ne fonctionne pas ce qui arrive assez souvent à cause d'un convertisseur un peu faiblard et peu endurant. Par contre j'entends que mon C.P. a signalé que la DCA nous tirait dessus. Effectivement j'aperçois une salve éclater

devant nous mais nettement en dessous. La D.C.A. a-t-elle voulu nous signaler le Dornier ? C'est ce que je pense mais son signal a été mal interprété par mon C.P.

Entre temps j'ai mis pleins gaz pour rattraper mon C.P. et lui signaler l'avion à l'aide de signaux visuels. Mon avion ne prend de vitesse que mollement, comme si on essayait de faire une reprise en voiture en cinquième. Je rejoins enfin mon C.P., passe devant lui en battant des plans et vire en direction du Dornier. J'ai beau regarder désespérément je n'arrive pas à le retrouver. Il a disparu.

Mon C.P. m'a rejoint. J'essaie de lui expliquer par signes la situation mais ce moyen de communication est tellement succinct qu'il ne doit pas avoir compris grand-chose, sauf qu'il y a eu quelque chose d'anormal. Nous sommes alors à près de 8 000 m d'altitude.

Veillant à rester plus près de mon C.P., nous continuons notre patrouille. Comme nous ne voyons plus rien nous rentrons au terrain où nous nous posons après un peu plus d'une heure de vol...

Le mécanicien m'attend à l'emplacement fixé pour l'avion. Il a l'air soulagé de me voir revenir encore que les accrochages avec les avions nazis ne soient pas alors fréquents. Quelques jours plus tard ce sera différent et nous verrons les mécanos rôder comme des âmes en peine en attendant le retour de leur mécanique, et, s'il y a du retard, ils se demandera s'il n'a rien oublié, s'il a tout bien vissé, contrôlé...

Et voilà comment on rate une bonne occasion. Nous étions cependant bien placés pour renouveler l'exploit précédent d'une de nos patrouilles qui avait surpris un Heinkel 111 en l'attaquant par en dessous. Et je me demande si je n'aurais pas dû partir tout de suite à l'attaque sans attendre mon C.P. qui aurait bien fini par me rejoindre. Si seulement je n'avais pas pris ce maudit retard, si ma radio n'était pas tombée en panne, si ..., si ... !

*Extraits du document familial :« Mémoires d'un dinosaure »
Par Jean Menneglier, sous-lieutenant pilote au GC III/6 en 1940*

***Cette page est une annexe à « [l'Histoire des Hommes du GC III/6](#) »
faisant partie du « [Site personnel de François-Xavier BIBERT](#) »***