

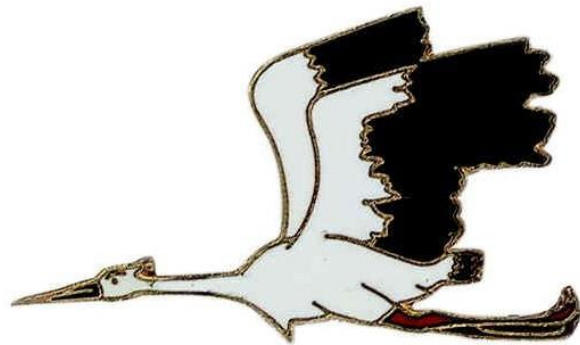
LE GROUPE DE CHASSE GC II/5

Les « Sioux » et les « Cigognes »

Dans « La Vigie Marocaine » des 5 et 9 octobre 1940

Ce texte est intéressant, car écrit seulement 4 mois après l'armistice, dans un journal d'A.F.N. où le Groupe avait été évacué juste avant celle-ci. Si ce texte glorifie les pilotes de « l'Aviation Française » et celle-ci sans beaucoup de modération, il a été cependant accepté par la nouvelle censure qui se mettait peu à peu en place en zone libre et dans le reste de l'Empire français, et il présente finalement des faits correspondant dans leurs grandes lignes à ceux qui ont pu être vérifiés et documentés après la guerre. Ce n'a pas été le cas pour beaucoup des textes écrits entre mi 1940 et fin 1943, dans la presse et en librairie, quand les exagérations et les fausses informations étaient distillés au fil des lignes pour plaire au régime, sans trop déplaire aux vainqueurs de 1940 qui occupaient la zone nord...

François-Xavier Bibert – 12/2023



3^{ème} et 4^{ème} escadrille du GC II/5
Escadrille N124 « La Fayette » ou « les Sioux »
et N167, cigogne ailes hautes dite « de Romanet »

Parmi les nombreuses escadrilles qui sont venues au Maroc, il en est dont les exploits méritent de retenir l'attention, car elles ont écrit de véritables pages de gloire au grand livre de l'armée de l'Air. Parmi elles, il convient de citer les « Sioux » et les « Cigognes », dont les noms déjà furent célèbres en 1914. Les pilotes qui les composent attendaient en fin août 1939 sur l'immense terrain de Reims l'heure d'entrer en action.

Le personnel navigant du groupe II/5 comprend initialement 8 officiers et 18 sous-officiers pilotes. Le groupe est équipé depuis février de Curtiss, avions américains aux performances excellentes : 500 km à l'heure ; ces appareils très maniables, armés de six mitrailleuses, inspirent une confiance totale que l'expérience va bientôt sanctionner. « Sioux » et « Cigognes » décollent de Reims et atterrissent bientôt à Toul.

Septembre et octobre se passent dans une inaction à peu près absolue au grand dam des aviateurs qui s'impatientent. Mais l'heure n'allait pas tarder pour les « Sioux » et les « Cigognes » de montrer leurs exceptionnelles qualités.

Le 6 novembre, le général **Vuillemin** inspecte le groupe et procède à une remise de décorations. Une patrouille décolle pendant que le général déjeune. Au moment où il quitte le terrain, la patrouille rentre. En une heure et demie, elle a accompli un exploit qui dans huit jours sera connu du monde entier, car dès le 7, le communiqué officiel lance en douze lignes la nouvelle épique de cette aérienne chevauchée.

Conduite par le lieutenant **Houzé**, une patrouille de neuf « Curtiss », protégeant un avion de reconnaissance, s'est engagée contre trois patrouilles de neuf Messerschmitt ». Neuf contre vingt-sept, brrr... Un combat aérien mené par de tels effectifs ne se raconte pas. C'est une succession de passes rapides, de parades brutales, de contre-attaques fulgurantes. Pendant une seconde un pilote peut tirer sur un adversaire, mais il reçoit une rafale dans les plans qui l'oblige à abandonner le premier ennemi, victime choisie, pour se battre avec le second, qui, bien placé, va le descendre. Les piqués de 2 ou 3 000 mètres à 700 km/h sont manœuvres fréquentes. Les yeux piquent, les oreilles bourdonnent, l'odeur de la poudre à l'intérieur de la carlingue fermée inconfortable. On se dissimule derrière un nuage puis on se rue sur l'imprudent qui n'a pas vu clair. On se bat, et quand le ciel est nettoyé, on se compte. C'est à ce moment-là que l'on sait si l'on est vainqueur.

Le 6 novembre, les neuf « Curtiss », six « Sioux » et trois « Cigognes » rentrent au terrain de Toul. A l'actif cinq « Messerschmitt » abattus en France et par la suite homologués, deux autres en Allemagne ; au passif, un de nos avions posé train rentré. Exploit invraisemblable jamais égalé.

L'éclatante victoire du 6 novembre n'incite pas les pilotes du II/5 à la détente. Stimulés, au contraire, par ce succès, ils patrouillent le 7 de l'aube au crépuscule.

C'est seulement l'après-midi que les Allemands apparaissent. Au cours d'un combat livré à 16 heures, le sergent **Salès** qui la veille, a abattu deux adversaires, remporte une troisième victoire. Une heure après, une mêlée confuse met aux prises six Curtiss et une dizaine de Messerschmitt. Dès les premières passes, quelques-uns de ces derniers piquent vers leurs lignes plein moteur. Les autres se défendent comme des lions. Pas de résultat officiel. L'aspirant **Lefol** acquiert cependant ce jour-là la notoriété ; **Lefol**, déjà vainqueur la veille, terminera la guerre comme sous-lieutenant au groupe I/5 avec 10 victoires à son actif. Chez les Sioux, sa valeur est déjà connue et au retour de la patrouille, son chef d'escadrille s'étonne qu'il n'ait pu en « crocher » au moins un. *« Que voulez-vous mon capitaine, répond candidement l'aspirant, j'en ai poursuivi un qui a disparu dans les nuages ; quand je suis revenu, j'en ai bien vu deux autres, mais déjà tirés par deux Curtiss. Alors, comme « il n'y en avait pas de libre », j'ai attendu ».*

Le 10, la chance tourne. Un Sioux est obligé d'abandonner son avion en flammes et de se jeter en parachute. Un excès de témérité l'a incité à mépriser l'armement d'un multiplace de reconnaissance. Or, il est encore admis (cela changera) que le fait, pour un chasseur d'être « descendu » par un multiplace est humiliant ! Aussi, l'adjudant **Dugoujon**, poursuivi par les quolibets de ses camarades, cache-t-il sa honte dans les coins les plus sombres du cantonnement. Il fera plus tard payer cher à l'adversaire la vexation subie aujourd'hui.

Pendant plus d'une semaine les missions de protection se succèdent et donnent lieu au laconique compte rendu R.A.S.-R.A.S. Cela signifie en cette occurrence, qu'à 7.000 mètres d'altitude par 45° au-dessous de 0 à 20 ou 30 kilomètres chez l'ennemi, la patrouille évolue parmi les éclatements de D.C.A. Cela veut dire que les chasseurs allemands n'effectuent qu'une passe rapide qui laisse parfois quelques impacts de balle dans les plans. Cela veut dire que pendant une heure, les pilotes se désarticulent pour surveiller le « poussin » et guetter

l'agresseur, en allant et en venant du soleil qui aveugle au nuage qui trahit. Pas d'accrochage sérieux ? Alors, R.A.S., Sioux et Cigognes sont d'accord pour accuser la nature de la mission qui leur est confiée d'être la source de tous leurs maux.

En effet, la « protection » est ingrate. L'avion qui compte c'est le multiplace. C'est à son bord que l'observateur regarde, photographie, enregistre les renseignements qui conditionnent les décisions du commandement. Les chasseurs n'ont qu'une utilité un but, un devoir : faciliter à tout prix le travail du multiplace, lui assurer la quiétude nécessaire à l'accomplissement de sa tâche ; en un mot le protéger.

Si une « reconnaissance » allemande passe à quelques kilomètres, on n'a pas le droit d'abandonner le « poussin » pour s'octroyer une victoire facile.

Si les Messerschmitt évoluent dans le secteur, il faut attendre leur attaque et non la provoquer. La chasse libre est le désir unanimement formulé. Sinon comment s'amuser ?

Le 21 cependant, on s'amuse. Après avoir accompagné le Potez à son nid ; il reste à la patrouille suffisamment d'essence pour pousser une dernière pointe jusqu'aux lignes, où un Dornier 17 mal inspiré est rencontré.

Salès l'abat près de la frontière. C'est sa quatrième victoire ; il prend de ce fait la première place au classement des pilotes de chasse français. Au groupe, le triomphe des Sioux est bruyant, sans retenue. Ils sont insupportables. Aussi, les Cigognes jugent elles opportun de rappeler leur existence en abattant un Heinkel 111. Le 23. Tout rentre dans l'ordre. Quelques nouveaux pilotes sont affectés au groupe, dont six Tchéco-Slovaques.

Bientôt, le mauvais temps fait son apparition. Durant des semaines, il sévira. Le terrain, les avions, les baraquements se couvrent de neige et disparaissent dans la brume. Le froid est rigoureux ; 26 au-dessous de 0 le 12 décembre. Le groupe rentre dans sa coquille. Tous se rassemblent dans un large local baptisé pompeusement « salle des pilotes ». Aux murs, sont accrochés les insignes des deux escadrilles, la tête de Sioux entre deux drapeaux, un français et un américain. Accrochés çà et là. Les premiers trophées : mitrailleuses, morceaux de plans à croix

noire. Sur quelques tables, les « intellectuels » jouent aux échecs, alors qu'autour d'eux, bruyamment, les « sportifs » s'entraînent au tir avec un pistolet à caoutchouc. Dans un coin, éternel sujet de discorde ; un tonitruant appareil radio fait la joie des uns, sans doute parce qu'il exaspère les autres.

Mais le meuble principal, c'est le poêle, un poêle de corps de garde rouge vif, autour duquel on discute passionnément. Si l'on ne bouleverse pas la technique aéronautique, c'est parce que l'on réforme entièrement la tactique d'emploi de la chasse.

Les mécaniciens, les armuriers, les électriciens sont invités. Depuis plusieurs jours, ils ont, les doigts gourds, mais néanmoins avec une précision et une délicatesse de chirurgiens, auscultent, réparent, changent les froides pièces de métal. Tout est fin prêt. Et les pilotes sont heureux de les accueillir, car ils savent la part que ces efforts humbles, ingrats, durs, ont dans les succès remportés. Longtemps, Sioux et Cigognes se rappelleront les **Boutin**, les **Servera**, les **Cochent**, les **Fougère** et tous les autres mécaniciens si dévoués, artisans indispensables de leurs victoires.

Trente fois par heure, un pilote se dirige nonchalamment vers la fenêtre et jette sur le ciel un coup d'œil qu'il voudrait désinvolte. Oh ! personne n'interrompt son jeu ou sa conversation, mais tous savent si le temps est définitivement pourri ou si un espoir est permis. Dans ce cas, on vient rôder près du bureau du groupe. Par la fenêtre, on regarde le téléphone, qui acquiert une personnalité. C'est lui qui aura peut-être pitié de cette fougue inemployée, c'est lui qui communiquera l'ordre tant espéré.

Les éclaircies sont rares. On en profite au maximum et, le 10 janvier, on fête deux nouvelles victoires

(à suivre)

Nous avons commencé samedi le récit des exploits du groupe de chasse II/5 comprenant les « Cigognes » et les « Sioux ». Les Cigognes — A quoi bon rappeler leur épopée ? Le groupe qui a compté parmi les siens aux côtés de Guynemer et de Fonck tant de chasseurs illustres est connu des enfants eux-mêmes. Leurs exploits légendaires ont été relatés aux cadets par les survivants.

Le Sioux, lui, a un autre sens. Il symbolise, il rappelle la merveilleuse aventure d'un groupe d'Américains ardents qui, aimant la France plus que leur vie, se sont engagés comme pilotes dès 1914 et ont formé une unité de chasse à laquelle ils ont donné le nom d'« escadrille La Fayette ».

Voici la suite de cette intéressante relation :

Le 17 février, le groupe est cité à l'ordre de l'Armée.

Sur le terrain couvert de neige, le général **Têtu**, en présence du général **d'Harcourt**, inspecteur de l'aviation de chasse, lit devant le personnel ému et fier la citation suivante :

« Remarquable unité qui a réussi à s'imposer à un ennemi souvent supérieur en nombre.

« A effectué, depuis le début des hostilités, plus de 500 sorties en mission de guerre et abattu de nombreux avions ennemis dont 12 ont pu être homologués.

« A donné un exemple d'ardeur au combat digne des plus belles traditions de l'aviation française ».

La joie ressentie par tous est de courte durée. Une désastreuse nouvelle se répand, la relève du groupe, qui assombrit les visages d'autant plus que le temps interdit toute sortie. Et bientôt l'ordre redouté arrive : le II/5 est envoyé au repos à Cannes, il est remplacé à Toul par le III/1. Le général **Bouscat**, commandant la zone aérienne d'opérations Est, assiste au départ. Il promet de faire revenir le groupe dans l'Est à l'issue du mois de détente. Consolés, Sioux et Cigognes s'élancent vers un ciel plus pur. A la fin de ce qui est, pour lui, la fin du premier acte de guerre, le groupe est celui qui comporte le plus de victoires. Il a dans ses rangs le pilote qui a remporté la première et celui qui est en tête du palmarès. Mais ce dont il s'enorgueillit plus encore, c'est que de septembre à mars pas un des avions de reconnaissance qu'il a protégés n'a été touché.

Pendant un peu plus d'un mois, le groupe séjourne à Cannes. Certes, tout le monde profite des plaisirs que peut offrir la Côte-d'Azur et cependant l'esprit est resté au front. Si l'on s'approche d'un groupe d'aviateurs sur la Croisette, on s'étonne de les entendre prononcer des noms qui ne sont pas Anthéor, le Trayas, la Napoule, mais bien Borg, Sarrelouis, Volkingen, Trêves. Il n'est pas encore question de voiliers mais de Potez 40, de Lioré, de Dewoitine. A l'arrivée des journaux, on assiste à une véritable ruée. Que font ceux qui sont restés là-haut ?...

Quelques jeunes officiers pilotes sortant de l'école sont affectés au groupe. Des gosses de vingt ans. Ils n'auront droit au port du Sioux ou de la Cigogne qu'après leur premier combat. Aussi regardent-ils avec envie la poitrine des anciens.

Enfin, anciens et Jeunes communient dans le même enthousiasme. La nouvelle se communique : le groupe va « remonter » à Toul. Quand l'ordre arrive, les bagages sont vite faits. Le voyage aller s'est effectué en musardant avec escales à Lyon et Marseille. Le retour est couvert d'une traite à 400 de moyenne.

Le terrain de Toul, tout boueux qu'il est, semble un paradis.

C'est là que Sioux et Cigognes sont à l'aube du 10 mai.

Dès 6 heures du matin, le terrain est bombardé sans grand dommage d'ailleurs. L'après-midi, une deuxième expédition se montre plus adroite. Deux avions sont touchés et la piste endommagée. Cependant entre les trous, il reste une bande de départ utilisée par 9 Curtiss qui décollent à 17 heures. A 17h 30, l'adjudant **de Montgolfier** descend un Messerschmitt 109.

Le 11, à 7 heures, nouveau bombardement. Huit Curtiss décollent, rattrapent l'expédition d'Heinkel 111. L'un d'eux a la malencontreuse idée de musarder à quelques centaines de mètres derrière son peloton. Faute légère sévèrement sanctionnée. Il est abattu en flammes près de Mars-la-Tour. Deux autres escadrilles ont pendant ce temps décollé sur alerte. L'une d'elles descend un Dornier 17 sur les bords de la Meuse, l'autre abat un Heinkel près de Bar-le-Duc.

Les 12 Sioux et Cigognes décollent à l'aube. La tête lourde, les yeux piquants car la sirène a hurlé toute la nuit. En l'air, tout le

monde se réveille. Trois bombardiers allemands en font la constatation dans la matinée.

L'après-midi, un raid ennemi est intercepté, entre Meuse et Argonne. Deux bombardiers sont descendus, mais le commandant **Petitjean-Roget** et le sous-lieutenant **Villacèque**, moteurs en flammes, doivent se poser à quelques kilomètres l'un de l'autre, dans les champs. A 17 heures, nouveau bombardement du terrain. La piste s'orne de près de 200 entonnoirs. Cependant, les équipes de réfection travaillent jour et nuit et il reste toujours, pour les techniciens du slalom une bande pour s'envoler. On ne regrette pas les journées employées pendant l'hiver à creuser le sol et à mettre en état des abris pour le personnel et les avions. Pas un homme du groupe ne sera atteint pendant les bombardements du terrain.

Et les jours se succèdent, tous semblables. En alerte dès l'aube. Les pilotes, qui semblent exténués au moment où ils enjambent la carlingue, retrouvent, en l'air, par un miracle de volonté, l'intégrité de leurs moyens. Ils éprouvent des pertes au cours des combats livrés chaque jour et, cependant une fée semble veiller sur le II/5, pour éviter l'irréparable.

En une semaine, quatre pilotes sont sauvés grâce à leur parachute ; l'adjudant-chef **Gras** a son casque arraché par un éclat d'obus ; le capitaine **Monraisse** rentre de mission avec un pare-brise troué en trois endroits ; une balle au-dessus de la tête, une à droite, une à gauche... Et bien d'autres encore, qui rejoignent le terrain dans des conditions invraisemblables. Constatation curieuse mais rassurante, c'est en l'air seulement que « Sioux » et « Cigognes » sont invulnérables... Le sous-lieutenant tchèque **Jaske** poursuit un Heinkel et l'abat en flammes devant la ligne Maginot. Mais son moteur a été touché par le mitrailleur allemand. Il se pose, train rentré, dans un champ. Direction sud. Il trouve enfin une auto pour le ramener au terrain. L'auto se retourne. **Jaske** est blessé à la face. Dix jours après, le visage couvert de pansements, il se joindra de nouveau aux patrouilles pour gagner le ciel, où l'on est si tranquille.

Le groupe est de toutes les belles parties. Un jour, il opère dans la région de Besançon, pour couper la route aux bombardiers allemands, qui reviennent de Marseille. Quelques jours après, il

se heurte, au nord-ouest de Reims à ceux qui viennent de bombarder Paris.

Les victoires s'accroissent, les fatigues aussi. Dormir, pouvoir dormir !

Il en est question de moins en moins, car il faut enrayer l'avance des Allemands dans le Nord. Aussi « Sioux » et « Cigognes », à partir du 5 Juin, décollent à l'aube, gagnent Comantre-en-Champagne, où ils font le plein d'essence et, de là, s'envolent vers Amiens, vers Roye, vers Arras.

Le 6, le lieutenant **Houzé**, qui en novembre, commandait la patrouille des neuf, ne rentre pas. Ses camarades de patrouille ont vu, au cours d'un combat acharné, un parachute se déployer et atterrir dans les lignes allemandes à l'est de Noyon.

Il est bien vengé dès le lendemain, cinq avions allemands succombent sous les coups des pilotes du groupe.

Dans la nuit du 12 au 13 Juin, l'ordre de repli arrive. Le II/5 doit se rendre à Damblin, près de Neufchâteau. En trois heures, tout est prêt. On jette un dernier coup d'œil sur ce terrain, ces bois, ces baraquements si familiers. Quelques minutes avant le départ, contre-ordre. C'est Dijon que le groupe doit rallier. Les avions y atterrissent tous dans la matinée. L'échelon roulant arrive à minuit. Il a été bombardé près de Neufchâteau. Trois soldats du groupe sont tués, quatre autres blessés.

Dès l'aube du 14, les missions reprennent. Un Dornier 17 ce jour-là, un Heinkel 111 le lendemain apprennent que « Sioux » et « Cigognes » mordent encore. Dans l'après-midi du 15, repli sur Chalon-sur-Saône. Le commandement tient à savoir où sont les éléments avancés de l'ennemi et prescrit aux groupes de chasse des « reconnaissances » d'officiers. Ceux du II/5, comme les autres, » font copieusement arroser par la D.C.A. des colonnes blindées allemandes. Le 16 repli sur Lyon et le 17 sur Carcassonne. On bondit à Toulouse pour y chercher des avions neufs. L'ordre est de traverser la Méditerranée, de gagner l'Afrique du Nord afin de poursuivre la lutte contre l'Italie. Le moral remonte : on rêve d'autres combats.

Le 20 juin, le groupe qui, à ce moment compte 35 pilotes, décolle de Perpignan. Deux heures quinze après, 35 pilotes se posent à Alger.

Pendant trois jours, mêlés à leurs camarades, à ceux que les Algérois ont appelé les aviateurs à « chemises bleues », les « Sioux » et les « Cigognes » frémissent d'impatience.

Hélas ! l'armistice est signé. Le groupe gagne Saint-Denis-du-Sig, puis, trois semaines après, Oran.

Dans une salle d'un des bâtiments de La Sénia, ornée des deux insignes d'escadrille, les pilotes se remémorent leur vie guerrière si brusquement interrompue. Ils pensent avec fierté au résultat qu'ils ont obtenu, car, si l'on met en balance les pertes et les victoires, ce résultat est unique dans l'aviation de chasse.

Au groupe. 1 pilote tué, 1 disparu pour 70 victoires sûres, dont 51 homologuées.

Moins heureux que leurs anciens de 14-18, ils n'ont pas vu la victoire.

Ils ont seulement écrit une belle page de gloire...

.....



Effectifs du Groupe de Chasse GC II/5 "La Fayette"



**A la déclaration de la guerre,
le 3 septembre 1939,
le GC II/5 comportait 26 pilotes
(8 officiers et 18 sous-officiers).**

Etat Major
Commandant Hugues Capitaine Destailac Lieutenant Meunier <i>(administratif)</i>

3 ^{ème} escadrille les « Sioux »	4 ^{ème} escadrille : les « Cigognes »
Capitaine Monraisse Sous-lieutenant Villacèque Sous-lieutenant Trémolet a/c Delannoy adj Dugoujon asp Lefol sgt Legrand s/c Salès sgt Audrain sgt Péchaud sgt Sauser	Capitaine Reyné Lieutenant Houvet Sous-lieutenant Houzé adj Gras adj de Montgolfier s/c Lachaux sgt Quéguinier sgt Gisclon sgt Bouhy sgt Hême sgt Rousseau sgt Magnez sgt Angiolini

Les mécaniciens étaient au nombre de :
« **Sioux** » : 14 sous-officiers et 31 soldats
« **Cigognes** » : 16 sous-officiers et 32 soldats
pour entretenir 30 Curtiss Hawk 75

Lors de l'invasion allemande,
le 10 mai 1940,
le GC II/5 comportait 33 pilotes.
Début de la « Campagne de France »

Etat Major
Commandant Hugues Commandant Petitjean-Roget Capitaine Destailac Capitaine Portalis

3^{ème} escadrille les « Sioux »	4^{ème} escadrille : les « Cigognes »
Capitaine Monraisse Sous-lieutenant Villacèque Sous-lieutenant Trémolet Sous-lieutenant Dunod Sous-lieutenant Hébrard Delannoy Dugoujon Legrand Salès Audrain <i>Pilotes tchèques :</i> Klan Hanzlicek Svétlick	Lieutenant Houvet Sous-lieutenant Houzé Sous-lieutenant Ruchoux Sous-lieutenant Boudier Sous-lieutenant Le Stum Gras Lacahux de Montgolfier Quéguinier Gisclon Bouhy Hême Angiolini <i>Pilotes tchèques :</i> Chabéra Janéba

Cette page est une annexe à :

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

faisant partie du :

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