

PAR « FRED » GEILLE

Colonel honoraire de l'Armée de l'Air

Naissance, vie et mort du 3^{ème} Groupe
d'escadrilles de la 2^{ème} Escadre de chasse.

1 MAI 1939

Date historique, date fastueuse pour l'aviation de chasse française !

Toutes les escadres de chasse, qui jusqu'alors étaient formées de 2 groupes d'escadrilles, virent la naissance d'un 3^{ème} groupe doté de la même puissance de combat que ses aînés.

Et naturellement, comme les autres formations de chasse de France et de Navarre, les 2^{ème} et 6^{ème} escadres basées sur le terrain de Chartres-Champhol reçurent elles aussi cet appoint inestimable. Inestimable effectivement et infiniment précieux à l'heure où l'on entrevoyait nettement dans un délai assez proche, la possibilité et même la probabilité d'un nouveau conflit dont notre Pays supporterait dès le début, le plus grand poids. Dans cette éventualité, l'aviation française et la chasse en particulier, auraient à faire face à la lourde tâche de défendre le ciel et le terre de France, comme l'avaient fait en leur temps les aviateurs de 1914-18.

Précisément, votre serviteur qui eût déjà le privilège de faire partie de ceux-là tout au long de l'année 1918, se vit confier l'insigne et redoutable honneur de créer et de commander le nouveau Groupe qui allait être formé à la 2^{ème} Escadre.

Ah ! cette 2^{ème} Escadre ! Ce glorieux prolongement du 2^{ème} Régiment de chasse de Strasbourg, lui-même issu des escadrilles de Nieuport et de Spad qui entrèrent dans la légende au cours de la première guerre mondiale. ET au nombre de ces escadrilles, figuraient entre autres, les anciennes SPA 3 et 103, les fameuses cigognes illustrées de nom prestigieux comme ceux des NUNGESSER, des DEULLIN, des HEURTEAUX, des BROCARD et de tant d'autres encore... et puis surtout, d'un nom devenu sacré entre tous pour les aviateurs, j'ai cité Georges GUYNEMER.

*

* *

Or donc, en ce jour du 1^{er} mai 1939, partout en France, dans le même décor d'un terrain d'aviation, se déroula une même cérémonie qui donna officiellement la vie des troisièmes Groupes de toutes les Escadres de chasse. Et à Chartres, ce fut face aux hangars de la 2^{ème} Escadre que je tins sur les fonts baptismaux ce petit nouveau-né encore si frêle et si fragile, pour qu'il fut baptisé 3/2 (III/2).

Et voilà que 35 ans après, presque jour pour jour, je vais à grands traits, pour vous mes chers Camarades, faire vivre ce jeune enfant et vous dire comment au cours de la seule campagne de 39-40, il entra dans « l'HISTOIRE ».

Mais son histoire à LUI, sa petite histoire de tous les jours fut des plus glorieuses. La guerre survint dès Septembre et au palmarès des victoires de tous les Groupes, ce petitounet se hissa d'emblée à la 7^{ème} place, avec 47 victoires homologuées.

Oui, ce que je vais vous conter, c'est bien la petite histoire quasi familiale de la vie d'un Groupe de chasse qui, dans la pire des adversités

d'éleva et se haussa jusqu'à atteindre à la GRANDEUR par l'effort généreux et courageux de tous ses membres et aussi surtout hélas, par le sacrifice suprême des meilleurs.

Et là, avant de poursuivre, voilà que la pensée délaissant le récit, s'élève irrésistiblement vers les sommets pour saluer pieusement ces compagnons d'infortune et de misères qui disparurent au cours de la désespérante bourrasque d'avant l'armistice du 25 juin 1940. Vers ceux-là même qui, les tous premiers, donnèrent librement leur vie pour que nous poursuivions pour que nous poursuivions librement les nôtres. Vers Ceux-là même qui entrèrent au Royaume des Ombres chargés de tout le poids de leur atroce douleur et du poids plus lourd encore de leur gloire immaculée. Vers Ceux-là même qui ployant sous le nombre, firent face tête haute et se battirent et succombèrent, non pour sauver leur honneur qu'ils ne souillèrent jamais mais pour racheter celui de tant de Français absents de la scène du Drame.

Et pourtant, Chers Compagnons d'Armes, Vous qui avez été les premiers parmi les Trépassés de la grande tourmente de 1939-1945, il apparaît avec le recul du temps que vous fûtes les plus oubliés d'entre les Morts pour la France, qui, avide d'effacer jusqu'au dernier souvenir du plus cinglant désastre de son Histoire, recouvrit vos linceuls à peine refermés de l'épais voile du plus profond silence pour se raccrocher toute entière à l'immense espoir de l'appel du 18 juin. Pourtant ! Votre sublime sacrifice d'avant ce jour du 18 juin, fut la qualité la plus pure et la plus noble, comme le fût également celui des Héros qui vous suivirent ensuite dans la Mort. Et dites-moi, Vous, les survivants et tous les autres avec, pourriez-vous accepter sans rougir de honte et sans geste de révolte qu'une seule question de lieu et de date suffise à honorer ou à oublier Ceux qui d'un même cœur, se sont offert en holocauste sur l'hôtel de la Patrie ? Non, n'est-ce-pas, car nous les Aviateurs, Nous qui avons approché de bien près la Porte du Ciel, nous savons qu'une telle injustice serait sacrilège et partout et toujours, nous nous inclinons avec ferveur sur les tombeaux de tous les Morts pour la patrie qui, indistinctement ont le même droit au même culte de reconnaissance des vivants.

*
* *

Quelques lignes plus haut, je vous ai dit que j'avais eu l'honneur d'être désigné pour présider aux destinées de ce nouveau Groupe de chasse baptisé 3/2 (III/2).

Oui, c'est bien vrai ! Seulement, si j'avais été le seul à assurer la vie et la croissance de cet enfant chéri, si j'avais dû solidaire, lui insuffler l'Esprit qui animait les Grands Anciens dont il devait prolonger la tradition de Devoir et d'Honneur, il est probable que j'eus été débordé par cette tâche écrasante autant que délicate et que j'eusse fait une bien piteuse nourrice ! Mais fort heureusement, le personnel qui avait été prélevé sur les 2 autres Groupes de l'Escadre arrivait fidèle au rendez-vous, et tous ces éléments un moment disparates, prirent exactement leur juste place dans les différents organes de ce corps encore débile, lui donnèrent rapidement force, vigueur, santé et par-dessus-tout, un moral du tonnerre de Dieu !

Il serait bon évidemment de vous présenter tous ces éléments de l'humble divers au plus haut gradé, ce serait justice de n'en point omettre u seul, car tous, quelles que furent les tâches qu'ils eurent à accomplir ne faillirent jamais à leur éclatant ou à leur obscur Devoir et je dois à chacun d'eux de leur garder la même estime et la même place dans mon cœur.

Mais il y faudrait un volume entier. Alors bon gré mal gré, je dois faire un tri et me contenter de camper rapidement la silhouette des principaux personnages pour que vous puissiez vous les représenter tels qu'ils furent ou tout du moins tels que les ai vus et jugés dans leur comportement journalier.

*
* *

Et d'abord, à tout Seigneur tout Honneur.

- Voilà le Commandant de Groupe !

- Que vous dire de celui-là ? Car même avec le plus fidèle des miroirs, le portait que j'en ferais serait malgré tout déformé parce que de toute évidence, il est impossible de se bien connaître soi-même : Je dois donc me borner à citer quelques faits de sa vie militaire.

A son arrivée à Chartres, par rapport aux personnages des autres Groupes, c'était déjà un « vieux de la veille » ! Songez-donc qu'il avait abandonné ses proches en novembre 1914 pour voler au secours de la Patrie et s'était donc engagé pour la durée de la guerre et de fait, il fit 3 ans d'infanterie et 1 an « d'avia ». Si par la suite il était resté dans l'armée c'est parce qu'il était devenu officier, sorti du rang et qu'il était aviateur. Or, à ce moment-là, l'aviation que les jeunes de son âge avaient réellement vu naître, était pour beaucoup et pour lui en particulier, une véritable passion. Bref dans cette « avia » il fut d'abord observateur, puis juste après la guerre, pilote de jour et de nuit. Et voilà qu'en fin 1937, après 3 années de parachutisme qui lui valurent de créer les premières unités « para », la chasse lui était enfin accordée par faveur spéciale en récompense lui disait-on des services signalés qu'il venait de rendre. En réalité, ce ne fut pas facile. Il avait 42 ans, il était commandant et il n'avait jamais été « chasseur ». En principe, il était donc trop vieux pour cette spécialité. Les places de commandant de Groupe étaient rares et très justement réservées à de plus qualifiés. Et puis, les blessures qu'il avait reçues l'année d'avant au cours d'un accident de parachutisme auraient dû l'écarter normalement du personnel navigant ! Mais heureusement il avait à l'époque la Faculté avec lui ! Donc son rêve se réalisait, il était enfin « CHASSEUR ». Somme toute un grand coup de pot ! Et voilà pour lui !

Bon. Le commandant en second ?

Celui-là c'était le Capitaine [Jacques ROUGEVIN-BAVILLE](#), ancien Saint-Cyrien et chasseur de toujours. C'était un homme fortement charpenté avec le visage un tantinet poupin qui suait la franchise et la loyauté. Son regard était clair, limpide et de toute sa personne se dégageait tout à la fois, une impression de force tranquille, de bonté sereine et de volonté inflexible. Son calme apparent et réel d'ailleurs contrastait singulièrement avec ma nature turbulente. Il tempérait très heureusement et judicieusement mes explosions parfois brutales. Et dans les heures critiques que nous même eûmes à traverser, j'ai toujours pu sans aucune réserve, me confier franchement à lui et à me reposer sans crainte sur cet homme d'une droiture sans faille dont les justes jugements sur les êtres et les événements étaient toujours empreints d'une grande sagesse.

Mais en dehors des qualités d'Homme que je savais pleinement apprécier, il avait à mes yeux une autre valeur aussi inestimable. Il connaissait à fond sa spécialité. De sorte que si j'étais déjà un vieux routier de l'Air, je n'étais par contre qu'un chasseur « tout neuf » qui

avait encore besoin des avis et conseils d'un Ancien de sa trempe. Je reconnais en toute honnêteté, sans rougir, d'une faiblesse temporaire somme toute normale, que sans ROUGEVIN-BAVILLE, elle aurait été pour moi un handicap autrement lourd qu'elle ne fut en réalité. Et si je le dis ici, le plus simplement du monde et le plus sincèrement, je fui garde une reconnaissance de sa loyale collaboration sur laquelle ne plana jamais le plus petit nuage, tant son tact et sa délicatesse natives, surent à tout moment ménager sa susceptibilité toujours en éveil.

Les commandants d'Escadrille maintenant !
D'abord celui de la 5^{ème} Escadrille « les CHIMÉRES » (SPA 83). Il était lieutenant. Il avait le nom de KERANGUEVEN (Georges, Émile) sortait tout droit de Saint-Cyr et était un chasseur chevronné.

C'était un gaillard de haute stature, bâti en athlète, large d'épaules, grêle de hanches. Il respirait la force et la santé dans toute leur plénitude. Son visage juvénile de pur-sang breton s'éclairait souvent d'un rire franc et sonore. Mais une fois cette étincelle de lumière disparue, ses traits énergiques reflétaient une sorte de brutalité tout à la fois sauvage et racée. Il semblait alors prêt à mordre et c'est pour ça que ses camarades l'avaient si justement surnommé « le CROCO » ! Ça lui allait comme un gant, mais je n'ai jamais entendu dire qu'il se soit servi de sa denture éclatante pour un autre usage que l'habituel !

Il possédait vraiment toutes les qualités du Breton et en particulier cet entêtement forcené qui s'apparente si fortement à la volonté et à l'énergie tenaces. Sur toutes les circonstances du moment, sur tous les mêmes événements journaliers, sur toutes les questions qu'il avait à régler, il se forgeait dans l'instant même une opinion bien arrêtée, de sorte qu'il arrivait que les choses n'allassent pas à sa guise et dans l'exacte direction qu'il avait prévu, on pouvait voir cette haute et mince silhouette déambuler de long en large des heures entières avec un front terriblement plissé derrière lequel il ruminait de sacrées bagarres engagées contre le sort adverse. L'approcher dans ces moments-là eut été une grossière erreur, il fallait prendre son temps... et son mal en patience ! Mais ces débats intérieurs une fois terminés, les choses allaient bon train, un revirement total s'opérait à vue d'œil, et d'un coup il devenait charmant, attirant, sympathique en diable, respirant l'optimisme sans frein de la jeunesse et l'on retrouvait là, dans ses subits changements d'humeur, un des traits ancestraux du caractère des Hommes de son Pays. Or, malgré ou peut-être bien à cause de son « caractère » de Breton, il était aimé de tous comme beaucoup auraient bien voulu l'être, car il était compréhensif à l'égard des petits, des faibles, des humbles par-dessus tout, il était scrupuleusement respectueux de la personne humaine.

Avec cette élégance de bon aloi dont la nature l'avait doté sans parcimonie, avec ce souci de la tenue qu'il possédait au plus haut degré, il incarnait à mes yeux le type de ces 'Cyrards » de 1914, qui défiant fièrement le Destin à l'exemple des preux chevaliers d'antan, chargèrent à la tête de leurs troupes l'épée à la main, gantés de blanc, casoar multicolore en tête. Et de ce fait, transporté sur le plan moderne, c'est avec le même esprit, j'en suis convaincu, que « KER » dût se conduire dans la bagarre à bord de son monoplace.

Au tour du commandant de la 6^{ème} Escadrille, celle des « HIRONDELLES » (SPA 100).

Il était Lieutenant, il s'appelait DUBREUIL (*Ferdinand*). Il sortait du rang. Il était arrivé comme ça, tout seul, à force de travail opiniâtre et de volonté. Il donnait l'impression du vieux soldat, vous savez, cet homme trapu bien équilibré à qui l'on ose tout demander parce qu'on sait pouvoir compter sur lui en toute occasion, à n'importe quel moment et pour n'importe quoi Oh lui, il ne se hâtait jamais trop vite ! Ses pas étaient mesurés, bien assurés ; il mûrissait ses décisions à la manière du paysan qui scrute longtemps le ciel avant de remuer la terre ou rentrer la récolte ; mais ses décisions, il les faisait appliquer lentement, posément, complètement. Il suivait imperturbablement sa route, droit devant lui, sans broncher, un peu comme le laboureur suit sa charrue en creusant le sillon prometteur. Il était aimé de ses hommes qui le considéraient non pas tant comme un officier, commandant leur unité, mais plutôt comme le Père de cette famille que formait réellement la 6^{ème} Escadrille. Et dans l'action aérienne il se conduisait comme il le faisait à terre, avec une assurance calme et réfléchie, sans aucune forfanterie, mais aussi sans jamais transiger avec sa conception du Devoir. Alors chez lui, pas de problème ; que ce soit dans la paix ou dans la bagarre, il accomplissait ce Devoir sans broncher.

Ainsi donc, je viens de vous camper les plus grosses têtes du jeune 3/2 (*III/2*). Je me suis efforcé de vous faire un portrait aussi exact que possible, sans forcer la note. Et après cette lecture, on se rend compte qu'avec des ROUGEVIN-BAVILLE, des KERANGUEVEN et des DUBREUIL, un commandant de Groupe n'avait guère à se préoccuper de l'exécution de ses instructions. Vous voyez, je vous l'ai dit, avec un tel brelan d'officiers, j'avais réellement un commandement en or !

Maintenant, voilà les officiers en second des escadrilles et puis les autres, les pilotes, les spécialistes, les divers.

A la 5^{ème} Escadrille, le second c'était le lieutenant LECHAT (*André*). A la 6^{ème}, c'était le lieutenant LEBLANC (*Maurice*), deux officiers issus des s/officier. Et en tête des Sous-Officiers, à la 5^{ème} Escadrille, les Adjudants ROMÉY (*Maurice*) et PRENEZ (*Robert*). A la 6^{ème}, l'adjudant-chef NEDELEC (*Jean*) et l'adjudant MORET (*Antoine*).

Ah ! Tous ceux-là, comment vous les dépeindre en quelques mots, sinon en raccourci, vous dire simplement qu'ils furent les piliers de la gloire des Ailes Françaises. De ses six Hommes, cinq ont déjà le Paradis des Braves et le 6^{ème} lui, ne survit depuis 1940 que par un miracle de volonté renouvelée.

Messieurs, tous ces officiers et tous ces sous-officiers que je viens de vous présenter étaient, non seulement des rassembleurs, des conducteurs, des entraîneurs d'Hommes ; mais aéronautique ment parlant, des chefs-de-patrouille confirmés, admirés, respectés, enviés des autres officiers et sous-officiers pilotes du Groupe qui n'étaient à l'époque que des jeunes équipiers follement désireux, et ils le prouvèrent, d'ailleurs de suivre leurs aînés sur les chemins de la gloire.

Ah ! Jeunesse de France que j'ai vu à l'œuvre, mes chers compagnons, vous avez durement peiné et en pleine déroute de nos armées, vous avez chèrement payé le prix de vos 47 victoires, tout comme payèrent aussi, nos

autres compagnons, les mécaniciens, les spécialistes d'armement qui rivés au sol par leurs obscures fonctions, sans aucune espérance de récompense visible et encore moins de gloire, peinèrent sans relâche pour que Nous, les pilotes de chasse accomplissions coûte que coûte notre mission.

Voyez-vous Messieurs, tout passe, tout s'estompe, sauf l'admiration et la reconnaissance sans limite que j'ai voués à ces Hommes comme d'ailleurs à ceux d'avant et d'Après, car ils savaient qu'hormis le dévouement totalement désintéressé de chacun au service de la Patrie, la vie est un vide qu'aucune ambition de comblera jamais entièrement.

Voilà ! Les premières présentations terminées, d'autres suivront au fur et à mesure de l'arrivée de renforts. Mais n'oublions pas que nous sommes toujours au matin du 1^{er} Mai 1939, à l'heure de la naissance du 3/2 (III/2).

A la 2^{ème} Escadre, les deux anciens Groupes reçoivent des avions ultra-modernes de l'heure, les Morane 406. Mais le 3/2 (III/2) lui, le petit dernier, on lui refile des Dewoitine 500 et 501 dont se débarrasse les deux autres ! Parent pauvre ? Apparemment oui. Mais en fait, non. On lui donnera plus tard ses Morane, quand ils seront sortis d'usine, ou quand les Dewoitine 500 seront usés et affectés uniquement à l'instruction des pilotes-élèves, et puis surtout parce que lui, le 3/2 (III/2), il est encore trop jeune pour être mobilisable. Seulement il faut tout de même comprendre la déception de ses gaillards qui justement proviennent de ces deux Groupes en pleine transformation ! Ce n'était pas sans un serrement de cœur qu'ils voyaient leurs anciens camarades d'unité, se gonfler des suprêmes joies que peut offrir à un chasseur le pilotage d'un avion de chasse nouveau possédant tous les derniers perfectionnements de la technique aéronautique. Surtout que les nuages qui s'amoncelaient sur le ciel européen, laissaient prévoir que les Morane 406 serviraient peut-être à d'autres tâches que celles de l'instruction du temps de paix. Alors que d'impatiences, d'envies et de rage contenues chez les pilotes du et que de regrets aussi d'avoir la malchance d'être affecté à ce nouveau Groupe !

Difficile départ du 3/2 (III/2) dans la vie ? Non ! Malgré tout, chacun faisait contre mauvaise fortune bon cœur. ET puis tous se doutaient bien que je ne laisserais jamais passer une occasion de m'insurger contre cette différence de traitement qui le reconnaissions nous bien volontiers, nous était uniquement imposé par les circonstances du moment.

Nous continuâmes donc avec nos Dewoitine l'entraînement toujours avec les monoplaces, entraînement au pilotage, au vol de groupe, à la protection des avions amis, au combat en patrouille ou isolé, à la navigation, au tir, à la radio, sue sais-je encore ! Nous continuâmes les exercices chasse-bombardement et nous participâmes même aux grandes manœuvres de l'Armée en basant nos avions à Rennes.

Puis vous le savez comme moi, tout se tasse avec le temps. Et voilà qu'un beau matin, bien plus rapidement que prévu, ô joie ineffable, nous perçûmes à notre tour ces fameux Morane 406 que nous avions appelés de nos vœux. Alors les cœurs se dilatèrent, le bonheur se lut à ciel ouvert sur nos visages et je vous prie de croire que le Roy n'était plus notre cousin ! Chacun de nous devenu le Roy soi-même, Roy fier, orgueilleux, dressé sur ses ergots, regards dédaigneux pour qui ne volait pas encore sur Morane 406 ! Bonheur enfantin, puéril ? Oui, certes pour qui n'a jamais été pilote en escadrille, mais bonheur tangible, réel, profond, énorme, écrasant pour qui

avait ça dans le sang ! On ne rêvait plus maintenant que de cockpit, de trains rentrants, de volets d'intrados, d'hélice à pas variable... et quoi encore ? Ah ! Dieu, que la vie est belle !

Avec un tel débordement d'une joie tout de même un peu craintive, chacun de nous fit un tour de terrain pour tâter les réactions de l'appareil au décollage et à l'atterrissage. Et ensuite, il ne fallait guère de temps pour avoir en mains les nouveaux bolides. Tant et si bien que le 3/2 (III/2) participa avec ses aînés au défilé aérien du 14 juillet. Puis en Août il partit à la Salanque (Perpignan) pour y effectuer ses tirs réels sur manche remorquée. Nous étions vraiment heureux car nous sentions que le Groupe était arrivé à sa maturité et nous volions avec l'espoir d'être admis désormais à remplir toutes les tâches et toutes les missions que les circonstances commanderaient si.....

L'orage qui se déchaînait à l'Est menaçait brusquement de s'étendre à toute l'Europe et cette menace devint même si pressante qu'au beau milieu de nos exercices de tirs réels, un message radio nous sonna l'ordre de regagner notre base de Chartres de toute urgence. Et ce fut par un temps abominable qui disloqua en chemin nos patrouilles, que le 24 août après midi nous atterrîmes à Champhol sous une pluie battante pour apprendre que les deux Escadres achevaient déjà leur mobilisation. Alors, allait-on une fois de plus encore nous considérer comme inaptes au combat ? Notre crainte se fondait sur le fait que le Groupe 3/2 (III/2) n'étant pas jusqu'alors comme considéré mobilisable, n'avait aucun stock de guerre constitué.

Et bien non ! La chance était avec nous. Nous fûmes comme les autres unités admis à l'honneur de nous mobiliser. Mais alors, que de difficultés à vaincre ! Rien n'ayant été prévu, ni préparé pour nous, il fallut réquisitionner hâtivement des véhicules, des remorques, les aménager sommairement, percevoir à la Base et au Parc un matériel de rechange ou d'équipement forcément incomplet et en définitive, nous contenter bon gré mal gré de ce qui nous était octroyé. Les réservistes arrivaient, on leur donnait ce qu'on pouvait. En quelques heures, on s'était tous adaptés au débrouillage qui était devenu notre règle presque absolue.

Mais qu'importaient les imperfections de détail ! Rien maintenant n'aurait pu nous détourner de notre seul but qui était de rattraper le retard que nous avions sur les autres Groupes, var nous voulions coûte que coûte être prêts à un départ qu'on sentait imminent. ET ce fut le dimanche 27 août à 15 heures que l'ordre fut donné aux deux Escadres de rejoindre leurs terrains de concentration. Il était précisé que le décollage aurait lieu à partir de 16 heures, la 2^{ème} Escadre en tête.

Avec ROUGEVIN-BAVILLE, mon fidèle adjoint nous ouvrîmes alors non sans quelque fièvre, la fameuse enveloppe cachetée et à tous les cadres que nous avions réunis nous apprîmes que nous avions l'ordre de rejoindre [le terrain de NIERGNIES aux portes de CAMBRAI](#). Une émotion de bon aloi se lut sur tous les visages et nous mit d'emblée du sérieux dans la voix et du cœur au ventre. Enfin, le sort en était jeté. Mais de quoi demain serait-il fait ? Quittions-nous nos familles, nos enfants, nos demeures pour peu ou pour toujours ? Combien parmi nous reverraient un jour les flèches de la cathédrale éternelle et cette bonne vieille ville de Chartres où nous mettions tout de même pas mal d'animation ? Pour l'heure, nous étions lancés dans l'action, une sorte d'impatience fébrile nous étreignait.

Et à l'heure dite, tout comme aux jours de grande parade, les six Groupes des 2^{ème} et 6^{ème} Escadres de chasse décollèrent successivement face à l'ouest et dans un vrombissement du tonnerre de tous les diables réunis, passèrent une dernière fois au ras des toits de la ville.

Après l'anxieuse bousculade de ces 3 derniers jours et cet adieu clandestin pour ne pas dire escamoté à tout ce que nous laissions derrière nous de si précieux, nous voilà dans le ciel de France filant vers ce village et ce terrain de NIERGNIES... où Dieu seul sait ce qui nous attend ! Bien sûr la mobilisation n'est pas la guerre, tout le monde le sait ! Mais nous sentions confusément que chaque heure nous en rapprochait. Rejoindre les terrains de concentration, n'était-ce pas déjà révéler à l'ennemi notre plan de bataille ? Ce plan qui jusque-là avait été tenu si secret que l'heure d'avant, il n'était encore concrétisé que par ces enveloppes cachetées dont en temps de paix, aucun officier d'aucune unité n'aurait violé les sceaux sans connaître la trahison l'Aplus déchirante qui soit !

Alors, cette fois c'était sérieux, les dés étaient jetés et dans les avions, la guerre, cette grande, cette mystérieuse, cette si redoutable Inconnue, formait la toile de fond de nos pensées. Et comment en aurait-il été autrement ? Allez donc verrouiller l'entrée des rêves de gloire dans les cervelles bouillonnantes des jeunes pilotes de chasse ! Et dans les cockpits, les vertèbres cervicales de dévissaient déjà en tous sens pour découvrir... Mais comme les plus sages l'avaient prévu, il ne se passait rien et il ne se passera rien. Et tout était parfaitement calme, parfaitement paisible et nous arrivâmes à la verticale de notre nouveau terrain.

Le terrain de NIERGNIES à quelques kilomètres de CAMBRAI était adossé au village. Il possédait un bâtiment d'aéro-club avec terrasse dominant la piste, un hangar et une surface suffisante pour l'envol et l'atterrissage des Morane. Naturellement les P.C. de Groupe et d'Escadrilles avec leurs transmissions furent installés dans le bâtiment tandis que le hangar était transformé en atelier de révision et de réparation des avions qui, dans ces premiers temps, furent dispersés tout autour de la piste. Quelques difficultés vite surmontées pour loger le personnel navigant et les mécaniciens. Somme toute, rien de bien grave. Le tout rapidement réglé chacun s'adapta à sa nouvelle condition... et ce fût de nouveau la vie journalière du temps de paix qui s'installa sur notre nouvelle base. Mais le 2 septembre, la France déclara la guerre à l'Allemagne et nous pensâmes qu'enfin...

Nous étions d'autant plus impatients de nous mesurer à l'aviation ennemie que dès notre arrivée à NIERGNIES, nous avons appris, non sans un légitime sentiment d'orgueil, que l'État-Major de l'Armée de l'Air nous avait fait la part belle en affectant le tout jeune 3/2 (III/2) comme Groupe de chasse de la 1^{ère} Armée, c'est-à-dire la seule armée mécanisée que nous possédions, celle qui devait assurer l'inviolabilité de la Belgique au cas où l'Allemagne franchirait ses frontières. Quel honneur pour nous ! Ajoutez à cela que par chance inespérée, nous étions en liaison directe avec la station de radiodétection anglaise de LILLE, qui, dotée des appareils les plus modernes, pouvait nous renseigner à tout moment sur la marche de tout avion survolant notre zone d'action. C'était donc pour nous un atout d'une valeur inestimable. Oui mais encore fallait-il qu'il y eût des avions ennemis

dans notre ciel. Or trois fois hélas, il ne nous fut jamais signalé un seul appareil se dirigeant, s'approchant ou pénétrant au-dessus de notre territoire de chasse. C'était d'autant plus désespérant que dans le même temps nous apprenions que nos camarades du front Est remportaient déjà quelques victoires bien que l'ennemi se montrât fort rare, toujours fort prudent en restant discrètement à l'intérieur de ses lignes. Alors nous crevions littéralement de jalousie. Il fallait à tout prix se sortir de cette inaction incompréhensive qui minait nos espérances de gloire. Heureusement pour nous, nous ne savions pas à ce moment que cette « drôle de guerre » allait durer le temps d'une gestation de « femme »

Quoi qu'il en soit, sans attendre plus avant, je tentai un grand coup... qui réussit. Je sollicitais du Haut Commandement de l'Air, en faisant naturellement ressortir tous les arguments qui militaient en faveur de cette requête, le détachement provisoire du 3/2 (III/2) sur le front de l'Est. Et nous voilà pliant bagage en vitesse pour atterrir sur le terrain de REIMS-LA-BRÛLÉE à quelques encablures de VITRY-LE-FRANÇOIS (8 septembre 1939).

Ce nous fut un excellent dérivatif que l'installation, la construction en bordure du terrain d'abris légers pour le personnel et surtout le travail, le vol, les missions.

Nous fîmes et refîmes connaissance avec la D.C.A. allemande au cours de protection de missions photo anglaises. Puis le lieutenant LECHAT et l'adjudant MORET dont je vous ai cité les noms plus haut, abattirent un Heinkel d'observation (*Un Dornier 17 en fait ; il s'écrase à l'Ouest de Neunkirchen en Allemagne, mais faute de témoin cette victoire « probable » n'est pas homologuée - Par contre, le cdt GEILLE ne dit pas que le sgt DUCLOS, leur équipier, s'est égaré, et s'est posé derrière les lignes à SARREBRUCK-ENSHEIM où il a été fait prisonnier. Heureusement l'artillerie française a réussi à détruire son Morane*). Bel exploit pour l'heure encore peu fréquent, l'aviation ennemie refusant toujours de se montrer active. Alors tout de même cette fois nous n'étions plus vierges ! Nous faisons partie désormais de ces quelques unités qui avaient réussi à inscrire une ou des victoires à leur palmarès et nous étions fiers. Seulement voilà, tout n'a qu'un temps. Fin octobre (10 novembre 1939), un message urgent nous rappelle à Cambrai où d'après les renseignements secrets sur les préparatifs allemands nous supposons que la guerre allait enfin montrer son vrai visage.

Une fois de plus il fallut déchanter. Sur le terrain de NIERGNIES, la vie reprit son cours normal. Bien sûr, nous assurions maintenant chaque jour notre mission permanente de couverture de secteur à l'altitude moyenne de 10 000 mètres. Nous avions régulièrement notre dose d'oxygène un peu comme ailleurs on avale un apéritif. Et deux ou trois fois à la suite de la panne d'inhalateur, des pilotes avaient bien failli rejoindre leurs ancêtres ! Mais chaque fois par un grand coup de pot ils s'étaient gentiment réveillés de leur torpeur au ras des pissenlits. Seulement ces incidents-là faisaient partie des risques du métier, ça n'avait rien à voir avec la guerre puisqu'il n'y avait jamais d'avions ennemis en vue. Mais au fait, où était-elle la guerre ? Beaucoup d'entre nous en venions à nous demander si réellement elle ne finirait pas un jour lamentablement qu'elle avait commencé. Et ceux qui l'avaient baptisée « la drôle de guerre » exprimait exactement le sentiment que nous ressentions.

Alors tout naturellement, ressurgit en nous ce désir tenace de

repartir, d'aller dans un coin où on verrait peut-être encore quelques boches dans l'atmosphère. Dévidement en Haut Lieu, on devait avoir compris une fois pour toute que le jeune du 3/2 (III/2) n'était pas de tout repos, car une timide nouvelle demande transfert temporaire sur le front Est fut satisfaite sur le champ.

Cette fois nous gagnâmes la Haute-Marne pour nous baser sur le terrain de CHAUMONT (*CHAUMONT-SEMOUTIERS le 28 novembre 1939*). Alors là, sur ce satané plateau de LANGRES, l'âpre hiver 39/40 nous donna du fil à retordre avec des températures moyenne de -10° - 15°. Les P.C. de Groupe et d'Escadrilles, ainsi que le logement du personnel étaient heureusement bien assurés dans les bâtiments d'une très grande ferme toute proche du terrain. Sur la piste les avions étaient couverts de givre et même les « soufflantes » qui insufflaient de l'air chauds sous les capots moteurs n'empêchaient pas des difficultés de mise en route. En vol, les dégivreurs avaient du mal à assurer le dégivrage des ailes. Mais surtout les mécaniciens de piste étaient littéralement frigorifiés et avaient un mal de chien pour entretenir leurs appareils. Par-dessus le marché, comme nous n'arrivions pas à recevoir la plupart des rechanges que nous demandions, je les avais autorisés à prélever les pièces manquantes sur 2 Morane que le Groupe qui nous avait précédé sur le terrain avaient dû abandonner, faute d'avoir pu les remettre en état de marche (*ils s'agit du GC III/7 présent à CHAUMONT-SEMOUTIERS du 19 octobre au 14 novembre 1939*). De ce fait, le travail des mécanos s'en trouvait terriblement alourdi... et ce « pillage » d'avions considérés comme « temporairement indisponible » alors qu'ils pourrissaient sur la piste, m'attira de beaux démêlés avec le commandement qui me sanctionna avec vigueur.

Dans l'ensemble, nous effectuâmes cependant beaucoup de missions dans des conditions pénibles mais hélas ! sans jamais avoir vu un seul avion ennemi. ET puis, comme le fait s'était déjà produit antérieurement, nous reçûmes l'ordre au début de mars 1940 (*Erreur : 28 janvier 1940*) de regagner d'urgence notre base de CAMBRAI.

Les beaux jours revenaient petit à petit et avec eux quelque chose semblait se préparer. L'aviation allemande de reconnaissance commençait à s'agiter et ses missions photo à très haute altitude s'étendaient à l'ensemble des arrières. Ce n'étaient encore que des avions isolés, hélas pour le moins aussi rapide que les nôtres et il ne nous fut jamais possible d'en joindre un seul, les renseignements signalant leur position et leur cap nous parvenant toujours trop tard pour être exploité avec quelques chances de succès.

Seulement ces indices et d'autres encore nous incitèrent cette fois à prendre les choses au sérieux au cas où nous serions la cible éventuelle de bombardiers ennemis. Avec l'aide d'un bataillon du génie de d'infanterie que nous fournit la 1^{ère} Armée, nous fîmes construire sur la piste des abris à l'épreuve pour le personnel et des alvéoles pour nos appareils/ D'autre part, en prévision du rôle extrêmement important que cette 1^{ère} Armée pouvait être appelé à jouer, nous fûmes considérablement renforcés en personnel et en matériel et l'effectif navigant fut porté, chiffre impressionnant pour un Groupe, à 36 pilotes et 36 avions, dont 2 patrouille de pilotes Polonais avec leurs mécaniciens. En ce qui concerne le renfort en personnel Français, je me bornerai à citer seulement 2 officiers à l'État-Major du Groupe, les capitaines BERTREM et CORNIGLION-MOLINIER que je chargeai plus spécialement de la surveillance de nos travaux de protection de des liaisons extérieures,

comme par exemple celle des « Anglais de LILLE ».

Pendant ce temps, nous accomplissions journallement notre mission permanente de couverture du secteur à haute altitude. Parallèlement nous parachevions l'entraînement aérien des nouveaux pilotes affectés au Groupe. Nous constituions des patrouilles homogènes et à l'intérieur des dispositifs prévus, la place de chacun était déterminée en fonction des qualités et des insuffisances des pilotes qui y était intégrés. La mise en conditions du 3/2 (III/2) parvenait à son terme et il pouvait sans vaine gloriole tenir honorablement sa place si les choses venaient à changer.

Et elles changèrent effectivement lorsque se produisit le coup de tonnerre hitlérien du 10 mai 1940.

Cette nuit-là, juste avant l'aube du jour dit, les pilotes d'alerte de la 6^{ème} Escadrille commençaient à s'équiper lorsque sans que rien ne l'eut annoncée, une importante formation de bombardiers lourds survola le terrain de NIERGNIES à basse altitude et y déversa au passage des tonnes de bombes. La surprise avaient jouée à plein pour deux raisons. La première parce qu'aucun message ne nous avait annoncé le vol de cette formation, ce qui aujourd'hui paraît encore impensable et sur le moment absolument inexplicable de la part des postes de guet spécialisés, disséminés un peu partout sur la frontière.

La seconde raison, parce que volant à basse altitude dans l'atmosphère ouatinée d'entre chien et loup, le vrombissement des moteurs des appareils ne fut perçu qu'au moment où les avions se présentaient au-dessus du terrain. Les pilotes qui s'équipaient à proximité immédiate des abris, ainsi que les mécaniciens de piste, purent heureusement se protéger de cette pluie de feu qui s'abattait sur eux dans la nuit claire. Seul un chef de patrouille l'adjudant MORET et son mécanicien BOILEAU réussirent à atteindre de justesse leur appareil qui était proche et intact (*mais 6 MS.406 ont été plus ou moins détruits dont les n°580, 103 et 332*). Bien que le sergent BOILEAU fût très gravement blessé aux reins par des éclats de bombe, ils parvinrent à mettre le moteur en marche. ET MORET que rien ne pouvait arrêter accomplit par miracle un décollage acrobatique au milieu des trous de bombes, fonda plein gaz dans l'aube çà peine naissante et sans se soucier de la hardiesse de son attaque isolée, abattit un des appareils au-dessus du territoire luxembourgeois. C'était déjà sa deuxième victoire.

MORET, si j'ai tenu à conter ici ce fait d'armes qui vous honore et honorera votre Groupe, c'est qu'il me permet de saluer votre glorieuse mémoire et qu'il marqua pour le 3/2 (III/2) la première aventure d'une période où chacun dans sa sphère particulière donna le maximum de lui-même pour assurer la vie de son Unité et le succès des missions qui nous furent confiées jusqu'à l'armistice du 25 juin.

Décidemment, les premiers jours de la vraie guerre, pour ne pas dire les premières heures, nous frappaient de stupeur. Les allemands avaient déclenché une offensive foudroyante de toutes leurs forces et leurs armées commençaient à progresser dangereusement d'un bout à l'autre du front. Ils avaient envahi le Luxembourg, et la Belgique de sorte que le 1^{ère} Armée appliquant ses plans fut au contact de MAESTRICH. Pour nous, impossible d'appliquer les nôtres. Celui-que nous aurions dû exécuter m'imposait de transférer le Groupe en Belgique et d'assurer nos missions à partir du

terrain de NIVELLES au sud de BRUXELLES. Seulement voilà : ce que personne n'avait prévu en bâtissant les différents plans applicables selon les circonstances, c'était l'encombrement invraisemblable des voies de communication, routes et voies ferrées, par des populations qui fuyaient l'avance ennemie. Nous avons pu en juger dès les premières heures de l'offensive au cours de nos premières missions. Or, nous ne pouvions pas nous affranchir de ces voies de communication, car à l'inverse de la 1^{ère} Armée nous ne possédions pas d'engins tout-terrain. Il fallait donc savoir si notre échelon roulant pourrait remonter cet invraisemblable flot humain. Dans la négative, que faire de nos avions à NIVELLES, sans mécanicien, sans ravitaillement, sans réserve de munitions et peut-être de carburant ?

Sans compter qu'il serait autrement facile à l'ennemi de nous atteindre par air et de nous infliger des pertes importantes, sinon même de nous prendre purement et simplement au piège ! Et pour quel avantage ? Vraiment, je n'en voyais aucun. Néanmoins, j'envoyais en reconnaissance deux officiers de l'État-Major du Groupe... qui revinrent quelques heures après n'ayant parcouru à grand peine que quelques maigres kilomètres. Face à cette situation, je décidai de rester à NIERGNIES où nous étions solidement implantés. Mais à quelle autorité rendre compte de la décision ? Les liaisons par radio et par fil étaient interrompues avec les États-Majors et d'ailleurs où étaient-ils maintenant les États-Majors ?

Malgré tout nous poursuivions l'exécution de notre mission qui était de purger le ciel de l'aviation ennemie et de soulager les troupes au sol en attaquant les bombardiers qui pilonnaient les concentrations, les voies ferrées et les gares, ainsi que les déplacements d'engins blindés. Et on se bagarrait depuis MAESTRICH ! Seulement comment vous décrire ce qui se passait réellement ? C'était purement et simplement diabolique. Nous étions littéralement dominés, submergés qualitativement et quantitativement par la chasse allemande. Nous combattions la plupart du temps à 1 contre 5 ou même contre 10, avec nos Morane beaucoup trop lent et dont les 12 secondes de feu trop vite épuisées même sans enrayages nous laissent sans défense face à un ennemi qui ne nous lâchait pas.

A basse altitude c'était même le drame, nous étions pris sous l'invraisemblable déluge de feu d'innombrables armes automatiques. Comment vous décrire le retour des patrouilles disloquées, celui des pilotes blessés atterrissant en catastrophe ; le vide que nous causait ceux qui ne rentraient pas et dont on ne savait rien... jusqu'au moment où parfois l'un d'eux nous rejoignait après avoir les lignes ennemies. On adoptait des pilotes d'autres Groupes contraints d'atterrir sur notre terrain. On se crevait à la tâche, d'accord. Mais on faisait face malgré tout, car on sentait bien que le sort de la patrie se jouait dans ces heures sombres et il ne venait à l'esprit de personne de transiger avec le Devoir.

Mais les différents actes de la tragédie se déroulaient encore plus rapidement que nous l'avions imaginé, malgré la vision exacte des événements que nous vivions présentement comme acteurs et spectateurs. Ces premiers jours avaient été réellement dramatique pour le potentiel avions du Groupe. Le bombardement du terrain le 10 mai en avait endommagé ou soufflé quelques-uns. Les pertes et les indisponibilités résultant de la fréquence des missions et des combats posaient le double problème de l'entretien, et surtout du remplacement des appareils détruits. Pour l'entretien, les mécaniciens travaillaient de jour et de nuit par équipes souvent dérangés

par les alertes. Mais comment remplacer les avions manquants ? Impossible d'obtenir quoique ce soit par la voie normale. Alors, pour suppléer les défaillances générales il fallut faire appel une fois encore au système D en envoyant des pilotes chercher à « l'intérieur » des avions neufs ou la plupart du temps usagés.

Il y avait déjà à peu près une semaine entière que nous vivions cette aventure. Mais le 16 mai ayant appris que des motorisés allemands étaient signalés au CATEAU à 20km de CAMBRAI, je sonne l'ordre préparatoire de mouvement, étant entendu que si ma pression de l'ennemi s'accroît encore nous devrions nous replier sans aucun délai sur le terrain de BEAUVAIS que je désigne de mon propre chef. Et si de fait, dans la nuit du 16 au 17, le bruit court que des motorisés ennemis ont été vus se dirigeant vers CAMBRAI dont ils ne sont plus qu'à guère maintenant qu'à quelques kilomètres. Alors là, plus d'hésitation, je donne l'ordre aux premières patrouilles d'atterrir directement à BEAUVAIS leur mission terminée. ET voilà qu'à peu près en même temps une formation de bombardiers s'apprête à prendre notre terrain pour cible. Aperçus à temps et combattue par les patrouilles en alerte de piste, elle ne peut que placer quelques bombes qui détruisent un avion, celui du commandant le Groupement (n°931 du Lt/col de MOUSSAC - Groupement 25) ! Quelle poisse pour lui !

Mais pendant cette bagarre, alors que le personnel se trouvait dans les abris bétonnés, un message téléphoné de l'État-Major des forces Aériennes de l'Armée nous parvient sous cette forme lapidaire « Foutez le camp ». Pas d'autre précision, ni commentaire. Ma parole, on devait être encore plus pressé que nous à l'autre bout du fil ! Mais enfin, depuis le 10, c'était tout de même une manifestation du commandement.

Bref à 10 heures 30, l'échelon roulant du Groupe quitte NIERGNIES sous la protection de nos 7 derniers avions disponibles protégeant également 4 avions « indisponibles de guerre » (mais au moins d'une quinzaine de MS.406 sont perdus ou abandonnés ce jour-là). Notre échelon roulant fractionné en petits éléments légers reçoit un itinéraire empruntant des petites routes : il s'infiltra difficilement à travers le dispositif avancé de l'ennemi et arrive finalement à BEAUVAIS sans un seul blessé et sans perte de matériel. Je félicite chaudement le lieutenant réserviste BERNARD, ancien pilote de 14-18 devenu notre officier administratif. Je ne dois aussi de signaler ici, la courageuse attitude des hommes de la compagnie de l'Air 47/101 alors commandée par le sous-lieutenant de réserve MAILLIEZ. Cette unité chargée de la défense au sol de notre terrain, réussit après à notre départ précipité de NIERGNIES à abattre un bombardier ennemi avec ses canons de 25mm et à mettre le feu aux soutes d'essence avant l'arrivée des allemands. Bravo MAILLIEZ !

Nous nous installons provisoirement sur le terrain de BEAUVAIS. Les événements en cours nous ont appris qu'il faut désormais nous habituer à des mouvements fréquents. Nous n'osons plus décharger complètement l'échelon roulant dont nous ne saurions d'ailleurs où ranger le matériel. Le rendement des mécaniciens s'en ressent, cependant nous poursuivons inlassablement notre action. Nous restons ici trois jours et le 20 mai au soir nous prenons possession du terrain de PERDAN-BEAUMONT. Mais cette fois sur un ordre précis venu de l'État-Major, ce qui nous prouve que l'organisation du commandement reprend heureusement de l'efficacité. Après une nuit sans alerte nous voilà le 21 mai. Sur les quatre pilotes qui n'étaient pas rentrés la veille à

BEAUVAIS en fin de mission, deux nous rejoignent sur notre nouveau terrain, le troisième téléphone qu'il est assez légèrement blessé et le quatrième qui avait dû sauter en parachute ne rentrera que quelques jours plus tard. Tous avaient été descendus au cours des combats où ils s'étaient encore trouvés en très nette infériorité numérique. ET dans le même temps nous apprenons que juste après notre départ de BEAUVAIS le terrain avait été copieusement bombardé par une importante formation ennemie. Si nous n'étions pas partis nous serions devenus, sans abris pour le personnel et sans camouflage de matériel ?

Et bien ça, nous allons tout de suite l'apprendre à nos dépens, car vers 18 heures le même scénario se reproduit ici. Nous voyons d'un coup s'approcher du terrain une formation ennemie non signalée, composée de 6 pelotons d'une dizaine de bombardiers chacun. Les ordres de dispersion sont appliqués sans affolement par le personnel qui en a vu d'autres et qui est maintenant rompu à cette pratique par de nombreuses alertes que nous avons déjà subies depuis 10 jours. Trois de nos pilotes d'alerte qui avaient immédiatement pris l'air pour tenter de disloquer cette formation, ne rentreront que plus tard, contraints qu'ils ont été d'atterrir en catastrophe sur d'autres terrains avec des avions criblés de balles ou d'éclats.

Sur la piste même, une chance du tonnerre pour le Groupe. Alors que les avions ne sont pas camouflés, il n'y a que peu de dégâts matériels et seulement deux mécaniciens blessés. PAR contre quelque Lioré 45 indisponibles, qu'un Groupe de la 122^{ème} Escadre de bombardement parti la veille de notre arrivée avait laissés sur le terrain sont pour la plupart détruits ; l'un deux a d'ailleurs sauté avec son plein de carburant et son chargement de bombes, ce qui sur le moment nous a laissé supposer que vos soutes à essence avaient été atteintes.

Après le passage des bombardiers ennemis le terrain ressemble à une véritable passoire ; on dénombre plus de 800 trous de bombes ! Nous sommes littéralement atterrés ; Qu'allons-nous faire avec un terrain inutilisable. Allons-nous être condamné à l'inaction ? Ça, personne ne veut l'admettre et ne l'admettra jamais. Alors, toute la nuit, malgré l'extrême fatigue de tous, à la lueur des phares des autos, à la pelle, à la pioche et grâce aussi à un Caterpillar que le capitaine ROUGEVIN-BAVILLE a finalement réussi à se procurer Dieu sait où, on bouche et rebouche les trous. ET le matin, ô satisfaction indicible, quelques petits haillons rouges au bout de quelques piquets jalonnent une piste de 600 mètres sur 20 ? Evidemment, c'est vraiment peu pour une utilisation intensive par des avions de chasse qui s'égareront dans les trous ! Oui peut-être, mais qu'importe, nous assurerons tout de même les missions qui nous seront demandées. Et c'est là notre unique but et notre seule raison d'être.

Alors l'espoir renaît, on respire. ET le cirque infernal repart aussitôt. S'il nous faut encore soulager les troupes à terre, nous avons maintenant coûte que coûte, retarder l'avance des blindés allemands qui devient la menace la plus pressante qui pèse sur nos armées dans la vallée de la SOMME. Le Commandement demande alors au Groupe de chasse 3/2 (III/2) d'engager le maximum de ses forces pour exécuter les premières attaques d'engins blindés au sol. Nous sommes très sensibles à vert honneur qui nous confirme que nous avons l'entière confiance de notre État-Major. Confiance chèrement acquise, oui ! Mais les heures critiques que nous traversons à l'heure où tout semble de dissoudre dans la tragique acceptation d'un désastre qui paraît inévitable, elle nous est un précieux et inestimable

réconfort.

Pour percer le blindage des chars nous utilisons nos canons de 20 mm tirant dans l'axe de l'hélice et des fusées à retard que nous allons nous-mêmes chercher « à l'arrière ». D'emblée ces attaques de chars se révèlent particulièrement dangereuses, car les blindés allemands sont protégés par des éléments motorisés truffés de petits-canons antiaériens à tir extrêmement rapide et précis qu'il nous faut bien affronter de très près. Il en résulte des pertes supplémentaires d'appareils et de pilotes.

Cette question du remplacement de nos avions se pose désormais avec acuité. C'est un problème qui doit être résolu rapidement, ou alors nous serons très vite dans l'incapacité d'assurer nos missions. Jusqu'à présent nous nous sommes débrouillés tant bien que mal. Maintenant, il nous faut non seulement des appareils, mais surtout des avions rapides mieux armés, nous permettant de faire face dans de meilleures conditions à cette révélation dramatique de la très grande supériorité technique des avions ennemis à laquelle s'ajoute pour notre malheur la très grande supériorité numérique. La possibilité de remplacement de nos Morane n'était pas une utopie. Nous savions que de très nombreux avions de chasse américains mijotaient depuis des lustres dans leurs containers sur les quais de certains de nos ports. Allait-on les laisser pourrir dans leurs caisses alors que nous en avions un si grand besoin ? Je m'en étais ouvert ç différentes reprises auprès des diverses autorités rencontrés la plupart du temps par hasard. Hélas ! elles n'y pouvaient rien, ou pas grand-chose.

Mais tout de même, voilà qu'un beau jour, ça devait être le 1^{er} juin (28 mai à 18h 15 par téléphone), nous recevons l'ordre de gagner AVORD-BOURGES pour troquer nos Morane contre des Curtiss H-75. Le moment avait été parfaitement bien choisi par le Commandement. Au point de vue travail nous arrivions vraiment au bout de notre rouleau et au point de vue opérations, les allemands stoppaient sur la SOMME pour réduire la poche de DUNKERQUE. C'était donc durant de répit que nous allions nous transformer. Quelle chance ! (A cette date les Morane 406 du Groupe III/2 ont effectué 376 sorties - 21 victoires homologuées et 8 probables).

A AVORD, j'ai personnellement une grande émotion. Je retrouve mon vieux camarade HAEGELEN, l'as de 14-18 aux 21 victoires qui, ô surprise, avait appartenu à l'époque à l'Escadrille des « Hirondelles », présentement notre 6^{ème} Escadrille. HAEGELEN était chef pilote chez HANRIOT où justement il s'occupait du montage et de la réception des Curtiss. Inutile de vous dire qu'il fit travailler jour et nuit pour que nous puissions voler rapidement sur nos nouveaux appareils. Mon brave HAEGELEN, aujourd'hui disparu (Né le 13/09/1896 à Belfort - Mort le 24/05/1950 à Paris), je n'oublierai jamais ce dernier service que tu nous as rendu.

Mécaniciens et pilotes travaillant dur de leur côté pour connaître techniquement le Curtiss dont l'appareillage de bord est différent des nôtres. On presse le mouvement pour être parés à toute éventualité. RT de fait, elle se produit tout de suite.

Ce matin, là c'était le 6 juin, chaque pilote prenait possession de l'avion qui devenait désormais son avion personnel de combat lorsqu'un appareil de liaison de l'État-Major de l'Air se pose sur le terrain. C'est le général VUILLEMIN qui me dépêchait un de ses officiers pour nous exposer la situation dans laquelle il se débattait. Depuis quelques heures les

allemands avaient repris leur offensive. Le Général qui devait faire face à cette nouvelle situation se proposait de rassembler tout ce qui pouvait encore voler et combattre dans la chasse française où les pertes avaient creusé des vides effarants. Sachant que nous n'étions pas encore entraînés sur nos Curtis, on me demandait s'il était quand même possible de lui dépêcher une patrouille de mes meilleurs pilotes qui s'intégrerait à la force aérienne qu'il bâtissait.

Mais je connaissais mes hommes, je savais que même sans entraînement sur matériel américain, ils étaient déjà tous, sans exception, en mesure de combattre avec leur nouvel avion. De plus, il me paraissait hors de question d'amputer le Groupe ne serait-ce que d'un seul avion ou d'un seul pilote. Ma réponse fut donc immédiate, dans l'instant, je mettais la totalité du Groupe à sa disposition (30 avions).

Et c'est ainsi que 2 heures après, un message radio nous donnait l'ordre de rejoindre le terrain de LA PERTHE en Champagne pour nous mettre aux ordres de la VI^{ème} Armée dont la mission principale était alors de s'opposer à la traversée de la Marne par les allemands.

Les premières patrouilles atterrirent à LA PERTHE juste après le passage d'un groupe de bombardiers ennemis qui avait visé la cible du terrain de bombardement au lieu de la piste d'atterrissage. Cette fois nous pouvons enfin camoufler nos avions de part et d'autre du P.C. dans un petit bois de pins en bordure du terrain où je décidai de planter ma tente que partagera de nuit l'officier chargé de réceptionner et de déchiffrer les messages.

Et la fête reprenait de plus belle ! Nous assurons principalement des couvertures de secteur, des protections d'avions de reconnaissance et des missions de destruction. Encore des pilotes qui disparaissent, reviennent, repartent, sauf hélas le tout jeune sergent ZINNIKER (Pierre), notre petit benjamin qui disparaît pour toujours. Où s'est-il écrasé avec son avion. Nous ne le saurons jamais (le 8 juin 1940, à Nesle (02), Curtiss n°231 abattu par le lt Walter BORCHERS de la 4.ZG 76).

Nous avons maintenant bien en mains le Curtiss H-75 que nous apprécions beaucoup. Il est rapide, maniable, obéissant, puissant. Et puis, ô merveille, pendant une minute il crache le feu de ses six mitrailleuses dont la détente électrique est incomparablement supérieure à la détente pneumatique du MC .406.

A terre, l'ennemi accentue sa pression que rien ne semble devoir ralentir et encore moins stopper. Il a atteint la Marne qu'il s'apprête à franchir. Pour nous avec ces appareils neufs jamais indisponibles mécaniquement, nous nous épuisons pour assurer le maximum des missions qui nous sont demandés. Elles se succèdent à une cadence encore jamais atteinte. Du fait que la supériorité numérique de l'ennemi est toujours aussi forte j'ai décidé, pour tenter de limiter les pertes, que toutes les missions de destruction seraient exécutées avec tous les appareils disponibles.

Dans le ciel, les croix gammées sont partout. On livre combat à chacune de nos missions dont on sent bien que ce sont les dernières que nous accomplissons, car la défaite, le désastre national, la fin sont là tous proches de nous ; Et maintenant, les Italiens viennent nous déclarer la guerre alors qu'ils nous savent à genoux ! Quelle honte : Cette effarante nouvelle aurait dû nous accabler. ET bien, au contraire, elle nous raidit. Nous nous blindons contre la souffrance. Nous nous blindons contre la peur cependant que la fatigue confirme à l'abrutissement. Nous sommes lancés dans le tourbillon infernal qu'il n'est pas en notre pouvoir de ralentir. Nous savons bien que nous engageons dans ces dernières batailles nos dernières

ressources d'action. Oui, ça nous le sentons, ça nous le sentons, ça nous écrase littéralement. Mais rien, vous entendez bien, rien, à aucun moment n'entame la volonté des pilotes, des mécaniciens, des radios, de tous ces braves gens qui luttent contre de qui nous paraît être dans notre détresse morale et physique toutes les souffrances du monde. Nous n'espérons plus rien. Nous n'avons plus rien à espérer. Nous n'avons plus rien à perdre ! Il nous faut seulement maintenant, chaque jour, chaque heure, ruser un peu plus avec la Mort, pour servir, servir encore, servir toujours et tenir, tenir, tenir jusqu'à la fin de la fin.

Nous sommes à l'aube du 12 juin. On nous dit que les allemands ont traversé la Marne cette nuit. Si c'est vrai notre situation ici devient scabreuse. Et de ce fait, un Groupe de chasse qui avait atterri la veille sur notre terrain, reçoit l'ordre de partir immédiatement ? Nous, nous quitterons notre base à midi pour rejoindre AUXERRE. Malgré ça et le mauvais temps nous continuons s'assurer nos missions. Personnellement je rejoindrai AUXERRE plus tard le soir, car au début de la matinée je me suis fait descendre par la Flak au cours d'une mission de reconnaissance. Heureusement j'ai réussi à me poser en catastrophe chez nous dans un champ (*Curtiss n°274.perdu*) Avec ce brave ROUGEVIN-BAVILLE qui m'a récolté, nous arrivons à AUXERRE pour contrôler de nuit l'installation du Groupe et veiller à l'organisation du P.C. avec toutes les liaisons (*21 Curtiss arrivés à AUXERRE*).

Sur notre nouveau terrain quelle pagaïe ! C'est affreux. IL y a à peu près 120 ou 130 avions, dont 4 Groupes de chasse. Si les allemands bombardaient cette nuit quel deuil pour toute l'aviation française. Heureusement cette nuit se passa sans incidents.

Le lendemain matin, 13 juin, une première mission du Groupe partie à 7h 30 rentrera à cause du mauvais temps. Un peu plus tard, je décide de reprendre cette mission en jetant dans la mêlée la totalité des effectifs disponibles du Groupe. A 10h 30, nous décollons donc à 17 avions en mission de destruction sur la Marne. Les patrouilles s'étagent jusqu'à 5 500 mètres et évoluent au milieu de gros cumulus bourgeonnant. Dans chaque action, chaque pilote scrute le ciel, on cherche avidement le boche. On tourne, on vire. Par radio j'apprends que déjà 3 pilotes des patrouilles basses qui attaquaient les Dornier et qui d'ailleurs en ont abattu un, doivent faire demi-tour avec des avions en détresse. Mais en altitude toujours rien, l'heure tourne, l'essence s'épuise et déjà il faut songer à regagner notre base... Lorsque tout à coup on se frotte les yeux. Est-ce possible ? Là, légèrement en-dessous de nous, vers 5 000 mètres, en formation impeccable, 70 bombardiers allemands JU 87 protégés par une cinquantaine de Messerschmitt 109 et 110. Au total, plus d'une centaine d'avions.

Alors au diable l'avarice ! La ronde infernale, la ronde diabolique recommence une fois de plus. Les balles traçantes véritables bouquets de feux d'artifice sillonnent partout l'espace. Des appareils dégringolent en flammes. Peut-on savoir ce qui se passe ? Il n'y a plus de dispositif, plus de formation, plus de tactique possibles. Chacun travaille pour son compte, chacun cherche à se placer pour tirer, pour vaincre, pour tirer ou pour protéger un camarade qui surgit devant vous suivi d'une chaîne de boches. Combat inégal, sauvage, féroce, sans pitié où la tension dans laquelle ou baigne vous ôte toute possibilité de penser à ce qui peut advenir de votre propre peau.

Ce sera là le dernier combat du Groupe 3/2 (III/2). Du moins le sort lui aura-t-il réservé d'exécuter cette dernière tragédie dans une apothéose de gue, de sang, et de mort.

Officiellement, je dis bien officiellement, nous avons descendu 8 avions ennemis au cours de cette affreuse bagarre et combien d'autres n'ont

pas été homologués ?

Cinq des nôtres n'ont pas rejoint leur base en fin de mission. Comme hier déjà je fais parie encore aujourd'hui de cette malchanceuse cohorte. Je m'en tire avec le visage brûlé et les mains roussies, mais je rends grâce à mon parachute qui a bien voulu le sauver la vie à moins de 100 mètres d'altitude.

Quand le soir, je parviens péniblement à rejoindre AUXERRE après avoir échappé aux toubibs d'un hôpital de ROMILLY, c'est pour apprendre les vides nouveaux qui se sont encore creusés dans nos rangs, les pertes cruelles que nous venons de subir... Tenez, comme celle de l'adjudant-chef ROMÉY, l'as du Groupe aux 9 victoires, déjà descendu 2 jours auparavant et dont le corps carbonisé sous les cendres de son Curtiss ne sera retrouvé qu'en Octobre 1942 (*Curtiss n° 264 à Champguyon (51) par la mission de recherche de Mme. Germaine L'Herbier-Montagnon*). Comme précédemment avaient disparu à jamais le lieutenant PEUTO (*Jacques*), le lieutenant BARDIN (*Paul*), le sergent FLANEK (*Léopold*).

Braves compagnons d'armes qui figurent désormais au Grand Livre d'Or des Morts pour la Patrie, que jamais les français n'oublient votre suprême sacrifice. Que jamais Ceux qui désormais reprennent le Flambeau n'oublient l'Exemple que vous leur avez légué en héritage. Et si nous ne sommes pas des ingrats, Votre holocauste n'aura pas été vain. Pour Nous les Survivants, qui sortons de cette affreuse vision de la guerre parés de votre auréole, c'est une grande leçon de modestie et l'humilité que nous tenons tirer de votre sacrifice.

Très vite maintenant s'achèvera l'héroïque histoire du 3^{ème} Groupe d'escadrilles de la 2^{ème} Escadre de chasse des Forces aériennes françaises.

Après AUXERRE, ISSOUDUN, CHÂTEAUROUX, PERPIGNAN c'est ORAN ; le 25 août, le Capitaine ROUGEVIN-BAVILLE, procédera la mort dans l'âme, à la dissolution du Groupe que nous avons fait naître dans la joie, que nous avons fait vivre dans la souffrance et que

NOUS AURONS TANT AIMÉ.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

GROUPE D'ARMEES N°3

G.C le 26 juin 1940

ORDRE GENERAL n°118

Au cours de la bataille de France du 20 mai au 28 juin, le 3^{ème} Groupe d'Armées engagé de la manche à Rethel, n'a pu livrer de batailles heureuses et exécuter une manœuvre de retraite de 450 kilomètres que grâce au dévouement sans limite de l'Aviation.

Devant des Forces très supérieures, Groupes de reconnaissance et d'observation, Groupes de chasse et de bombardement ont faits preuve d'un courage et d'un esprit de sacrifice admirables.

Au nom des VI^{ème}, VII^{ème}, X^{ème} Armées et de l'Armée HERING, je vous félicite et vous remercie.

Luttant à 1 contre 10 ? vous n'avez pas été battus. Aviateurs mes camarades, soyez fiers de votre Arme, elle a bien mérité de la Patrie.

Le Général d'Armée BESSON
Commandant le Groupe d'Armées n°3
Signé : BESSON

Le document original a été tapé à la machine à la fin des années 1940 à partir du manuscrit de l'auteur par un(e) secrétaire avec du papier carbone et quelques pelures pour obtenir des copies de l'original. C'est à partir d'un exemplaire de celles-ci, très affadi, propriété de la fille de l'a/c ROMÉY du GC III/2, que M. Bernard Philippe a pu en obtenir des photocopies très pâles interdisant un traitement à l'OCR. Elles ont été transcrites ici dans leur forme originale, avec les mêmes caractères et la même pagination à quelques mots près. Seuls les fautes de frappe et quelques fautes d'orthographe ont été gommées. Les mots coupés en fin de ligne ont été reliés. De plus, quelques ajouts en italique ont été faits pour qu'une recherche par mots-clés permette aux robots de google d'atteindre ce texte !

François-Xavier Bibert (02/2023)

Edmond « Jacques » ROUGEVIN-BAVILLE

Né le 31 décembre 1907 à Versailles

Décédé le 2 novembre 1987 à Versailles

Commandant du GC III/2 du 1^{er} juin 1940 au 25 août 1940 (Groupe dissous à cette date à Oran)

Colonel de l'Armée de l'Air, Conservateur du Musée de l'Air (1958-1972)



Mort l'année dernière, le 2 novembre, le colonel Jacques Rougevin-Baville, fils de Saint-Cyrien, sorti lui-même de Saint-Cyr en 1929, avait choisi l'aviation. Comme ses deux frères et ses trois fils... tous colonels ! Tradition militaire et fidélité aux cocardes. Breveté pilote en 1930 à 22 ans, il choisit la chasse. En 1940, commandant du groupe III/2, il se montre combattant fougueux... Sous l'occupation, il trouve à " Jeunesse et Montagne » un merveilleux champ d'action pour animer des équipes de l'Armée de l'Air qui, sous le couvert de sport en montagne, entretiennent leur forme et leur foi avec l'espoir de retrouver leurs ailes pour combattre à nouveau. Avec passion, il se consacre à cette mission dont les risques s'avèreront sérieux dès la mi-1943. A la Libération, à la 3^e Région Aérienne, il contribue à la réorganisation des écoles. En juillet 1945, il dirige l'école de pilotage créée à Cognac avec des Nord 1000 et des Stampe pour débiter ! Après cinq années, au cours desquelles il aura formé 450 pilotes, il est appelé à la direction du personnel de l'Armée de l'Air. En 1958, il est nommé conservateur du Musée de l'Air, après Charles Dollfus.

Avec obstination, il fait un travail en profondeur pour la restauration et la mise en valeur des richesses de ce musée. Il fut à l'origine, avec le général Bouvard, de l'action méthodique, menée pendant plusieurs années, pour donner au Musée le cadre et l'espace qu'il méritait... ce sera Le Bourget. En 1972, en retraite définitive, il se donne corps et âme à sa promotion de St-Cyr... jusqu'à sa mort. Commandeur de la Légion d'honneur, il était aussi grand officier de l'Ordre National du Mérite... en dépit de sa modestie.

Texte et croquis J. NOETINGER .

Georges Émile KERANGUEVEN

Né le 26/09/1911 à Brest

Décédé le 24/11/1986 à Versailles

École spéciale militaire en 1933

Nommé sous-lieutenant le 1er octobre 1935 (JO du 08/09/1935)

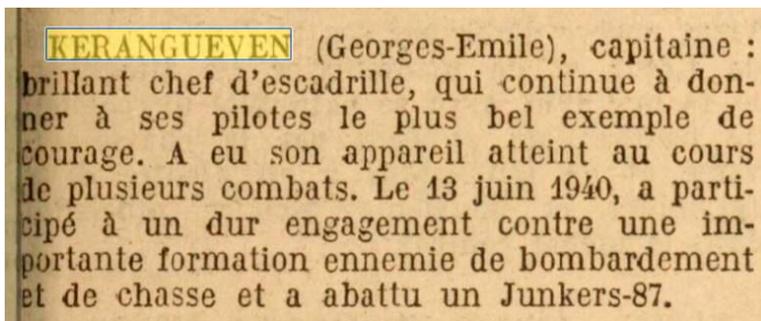
Nommé à la 2^{ème} Escadre aérienne : employé à la 6^{ème} Escadre en attendant l'arrivée de la 2^{ème} Escadre à Chartres (JO du 07/11/1936)

Chef de la 5^{ème} Escadrille du GC III/2

Nommé capitaine à titre temporaire pour la durée de la guerre le 1er février 1940 (JO du 30/01/1940)

Nommé capitaine à titre définitif le 15 juin 1940 (JO du 01/09/1940)

Citation : (JO du 17/09/1940)



Alias « KER » dans la résistance (mémoire des Hommes)

Tableau de 1950 pour le grade de lieutenant-colonel (JO du 23/09/1949)

Promu lieutenant-colonel en remplacement du lieutenant-colonel Stemer le 1^{er} octobre 1950 (JO du 12/10/1950)

Ferdinand DUBREUIL

Né le 17 05 1902 à Mazerier (03)

Décédé le 28/08/1972 à Nice (06)

Sergent-major au 34^{ème} RA - Tableau d'avancement au grade d'adjudant (JO du 26/02/1927)

Adjudant au 34^{ème} RA - Tableau d'avancement au grade d'adjudant-chef (JO du 28/04/1930)

Médaille militaire : 9ans de service, 1 blessure, 13 ans de bonification pour services aériens (JO du 10/10/1930)

Nommé adjudant-chef au 1^{er} juillet 1930 (JO du 22 août 1930)

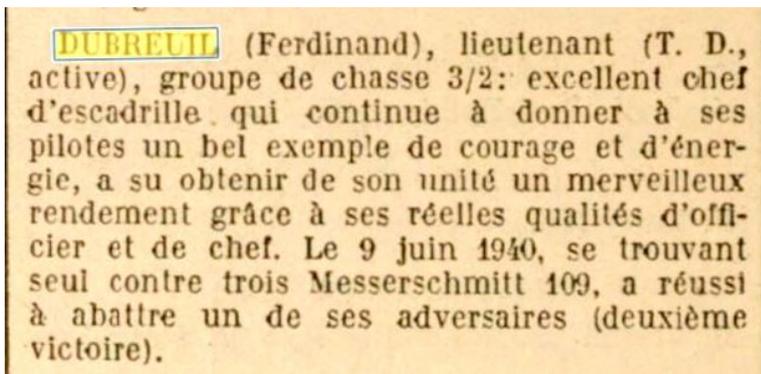
Adjudant-chef de la base de Villacoublay – Tableau d'avancement au grade de sous-lieutenant (JO du 8/11/1936)

Nommé à la 2^{ème} Escadre aérienne de Chartres (JO du 8/11/1936)

Nommé lieutenant le ?

Chef de la 6^{ème} Escadrille du GC III/2

Légion d'Honneur (JO du 28 novembre 1940)



Denier grade connu : lieutenant-colonel

Cette page est une annexe à :

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

faisant partie du :

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