

Voir aussi : [École d'aviation d'Istres](#)

PROMOTION DES ARMOIRES

Par Jean SARRAIL

Un jeune pilote de chasse en juin 40

Le jour de la déclaration de guerre, j'avais 20 ans, l'âge où l'on se sent l'étoffe des héros. Admis au concours de l'Istres de juillet 1938, breveté pilote militaire avec à mon actif 60 h de vol sur Simoun, avion très moderne à l'époque, je brûlais du désir de prendre part au combat. Hélas, un repli "stratégique" de l'école d'Istres nous relégua d'abord à Issoudun, puis Châteauroux, puis Avord, en août et septembre 1939.



Caudron "Simoun"

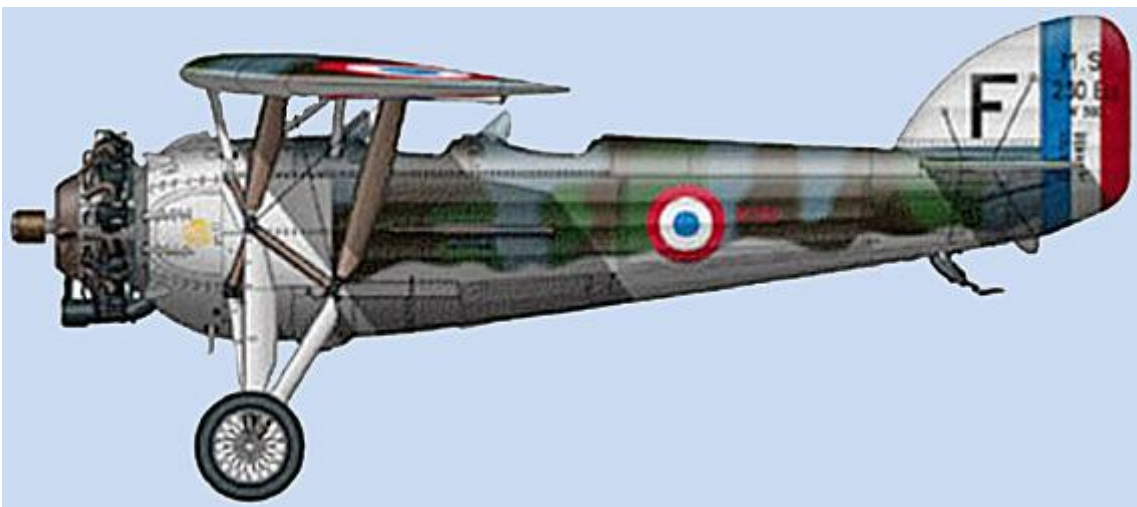
Nous avons baptisé notre promotion qui succédait à la promotion Carlier "la promotion des armoires". Je vous livre quelques extraits de mon "maigre" carnet de vol de cette époque, et vous comprendrez notre déception et notre rage impuissante.

À Avord, l'école de chasse était dirigée par le commandant Curriaque. Classé chasseur en janvier 1940, en attendant mon affectation au CIC (Centre d'Instruction Chasse) de Montpellier, j'avais effectué :

- 5 vols sur Morane 225,
- 7 vols sur Dewoitine 500,
- 2 vols sur Morane 406,
- et de nombreuses séances de voltige sur Morane 230.



Morane 225



Morane 230

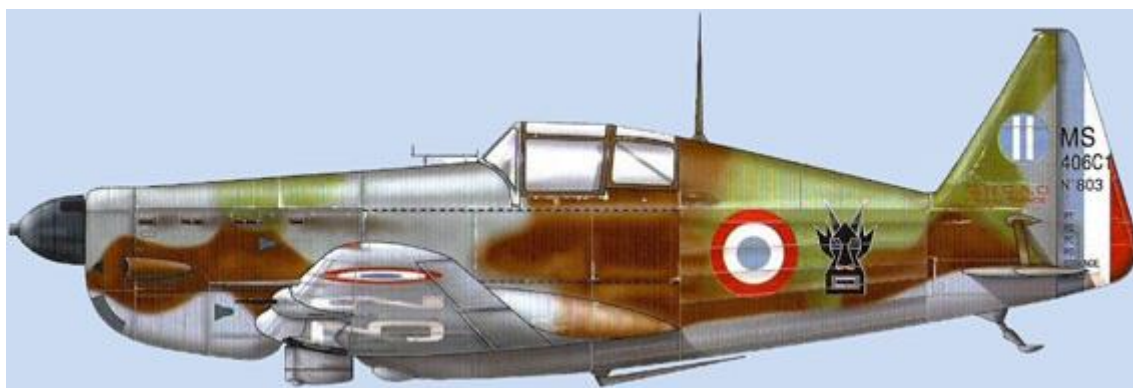


Dewoitine 500

Au CIC de Montpellier, il était prévu que nous ferions 60 h en deux mois.

Extraits de mon carnet de vol :

- Mars : 6 h 05 3 vols sur Dewoitine 500
- Avril : 4 h 05 3 vols sur Morane 406
- Mai : 1 h 40 2 vols sur Morane 406
- Juin : 9 h 00 2 vols sur Morane 406, 1 sur Bloch 151, 3 sur Spad 510
- Juillet : 3 h 15 2 vols sur Morane 406.



Morane 406



Spad 510

Vous noterez, pour le sujet qui vous intéresse, l'arrivée d'un Bloch 151 au CIC de Montpellier, replié alors à Lézignan.

Au CIC, priorité était donnée pour l'entraînement, aux pilotes tchèques et polonais. Ce qui nous réduisait à la portion congrue. Nous étions une quarantaine, disséminés dans des mas, aux alentours du terrain. Trois jeunes SLt du "Piège", Fabry, Godde et Zéalva s'y morfondaient comme nous.

L'arrivée du premier Bloch 151 au CIC mérite d'être conté.



Bloch 151/152

Début juin 1940, le Cne Lamboley, cdt une escadrille aurait désigné le Sgc Bourthommier dit Bourrette, moniteur et moi-même, pour ramener 2 K 15 de Tours. Le message n'était pas plus explicite.

Il nous fallut deux jours, par le train, pour rejoindre Tours. Un bombardement très récent avait alors provoqué des dégâts importants sur le terrain. Bourthommier eut les pires difficultés pour obtenir des renseignements sur les avions à convoier. Nous finîmes tout de même par avoir accès au code secret. Les 2 K 15 étaient des SPAD 510 et se trouvaient non pas à Tours, mais à Rennes-Saint-Jacques où nous arrivâmes, le 10 juin au matin.

De Spad 510, il n'y en avait qu'un seul, en bout de champ, un pneu à plat et apparemment abandonné. Bourthommier partit rendre compte de sa mission, tandis que j'attendais près de l'appareil, déjà résigné à prendre le train pour le retour sur Lézignan.

Nous avons pris ce convoiage à la légère pensant entreprendre un aller et retour de 24 h. Nous n'avions emporté ni ravitaillement, ni vêtement de rechange, et le voyage aller par le Massif Central avait duré deux jours.

Bourthommier me rejoignit en fin de matinée. J'avais contacté, entre temps, un mécano qui me permit de me familiariser avec la carlingue du Spad n° 48. Mon moniteur m'apprit qu'il avait touché un Bloch 151 à ramener au CIC.

- « Tu prends le Spad, me dit-il. Je convoie le Bloch »

Nous avions quand même deux jeux de cartes, et ce 10 juin, vers 15 h, les pneus gonflés paraissant tenir la pression, le point fixe effectué, je décollai en direction de Rochefort. Le mécano, très sympa m'avait utilement conseillé, car il n'y avait aucune notice d'utilisation à bord.

En cours de route, je remarquai le rougeoiement du ciel sur fond de nuages, à l'Est vers Paris. Sombres pressentiments.

Je me posai à Rochefort, peu avant le crépuscule. Il fallait effectuer le plein d'essence. J'ignorai où se trouvait le bouchon du réservoir. Autour de moi, l'équipe n'en savait pas davantage. Elle s'affaira longtemps avant de découvrir, sous le palonnier gauche et cachée par une plaquette repliable, l'ouverture recherchée.

Le lendemain 11 juin, décollage pour Bordeaux. Là, le plein complété, je mis le cap sur Toulouse. Cette fois, c'est la météo qui me jouait des tours, ciel couvert, stratus bas. Je suivais le cours de la Garonne, mais la visibilité devenant de plus en plus exécrable, j'envisageai un atterrissage en campagne.

Au premier essai, je faillis capoter dans un champ de blé ! Le train fixe, au contact des épis, avait provoqué un sérieux mouvement de tangage vers l'avant. Je remis les gaz in extremis. Ma seconde présentation fut réussie. Je finissais de rouler quand j'avisai, pointant derrière les arbres, plusieurs canons de fusils de chasse dirigés vers moi. La 5ème colonne hantait les esprits. Les chasseurs intrigués par mes manœuvres s'étaient précipités sur leurs armes.

Après de prudentes approches, ils finirent par admettre que j'étais bien Français. J'avais atterri près de Golfech.

Le maire, M. de Ricard, me convia chez lui. Son épouse m'invita à prendre un bain que j'apprécia et me fit les honneurs d'une table bien garnie.

L'après-midi, réconforté et la météo s'étant amélioré je décollai pour Lézignan où j'arrivai sans encombre. Je m'enquis aussitôt de Bourthommier. Il avait décollé avant moi de Rennes et n'était pas encore arrivé.

Nous apprîmes qu'il était aux arrêts de rigueur à Bordeaux. Il avait, comme moi, remarqué le rougeoiement du ciel à l'Est, mais en avait tiré de loin, des conclusions un peu hâtives. Posé à Bordeaux, il avait répandu le bruit que Paris flambait, d'où arrêts de rigueur pour termes de propos défaitistes.

Les 2 K 15 avaient bien fini par rejoindre leur destination et l'un d'eux était le premier Bloch 151 affecté au CIC en juin. L'armistice mit fin à son activité.

Pour ma part, affecté au GC 2/1, je rejoignis ce groupe sur le plateau de Valensole où le Cdt Robillon, dit "tut-tut" le dirigeait. Le groupe fit mouvement vers le Luc. Il avait pour mission d'assurer la couverture du cuirassé Richelieu, ancré près d'Hyères.

Voici quelques relevés dans mon carnet de vol, les numéros de quelques Bloch 152, affectés à mon escadrille, la 3, que commandait le Cne Vériel : n° 18 - 260 - 654 - 322 - 279 - 244.

Vous désiriez des témoignages sur le Bloch, cette missive vous en apporte bien peu ; pardonnez-moi, je m'étais égaré dans le maquis de mes souvenirs.

Jean SARRAIL
(C) Copyright C.A.L.M 03/2010