



C.F.P.N.A 1943-1946 - « Ils Grandiront ».

JOURNAL DE ROGER DERREUMAUX

Au moment de commencer la rédaction de mes souvenirs de guerre destinés à mes enfants et petits enfants, je crois utile de préciser que mon désir d'être pilote remonte à **l'année 1936**.

J'avais des lectures passionnantes qui ont confirmé le désir que j'avais de voler et surtout de piloter.

Première lecture des livres de **St Exupéry** : Courrier Sud, Vol de Nuit.

Puis « Mes Vols » de **Mermoz**.

Ces deux auteurs ont été pour moi des modèles et des exemples, quoi de plus normal quand on a dix-sept ans.

Je ne pouvais me douter à ce moment là que je m'embarquais pour plusieurs années.

1938-1939.

Au cours de l'année 1938 est créée l'Aviation Populaire, sous la responsabilité de **Pierre Cot**.

Coût : 10 francs par mois.

Mon inscription a été faite en cachette de mon père, qui je pense ne m'aurait pas donné son autorisation ; mais je suis sûr d'avoir bien agi, et je ne regrette rien.

Et l'entraînement commence. Premier vol le **19 avril 1939**. Type d'avion : Salmson "Cri-Cri", moteur de 65 Cv, biplace en tandem à l'air libre.

Le terrain est situé au lieu dit : « Tir à loques » sur la vieille route de Roubaix à Lille, à Flers Breucq. Terrain en herbe naturellement, équipé d'une manche à air, et d'un té d'atterrissage. Un grand hangar abrite les quelques avions, de la « Popu », plus quelques avions privés, type Potez 43 quatre places, et Farman.

Le premier vol est quelque chose d'inoubliable, surtout quand il est effectué dans un avion découvert. On perd tout de suite la notion des lieux où l'on se trouve, surpris par tout ce que l'on découvre de là-haut ; même si l'on est qu'à 100 mètres. Durée du vol : 10 min, extraordinaire baptême de l'air.

Avril 1939. Que c'est loin ! Et mon souvenir est quand même relativement précis !

L'aviation est l'école de la patience. Je m'en rendrai compte durant mes années de pilotage. Combien d'heures passées sur le terrain à attendre un décollage problématique. On manque de moyens : avions, mécaniciens, mécaniciens. De plus les conditions météorologiques sont souvent défavorables.

Je volerai une vingtaine de fois entre avril et septembre 1939.

Les modèles en services dans l'aviation « popu » étaient :

- Caudron "Luciole" moteur Renault, Potez 60- Salmson "Cri-Cri"

Les vols duraient de 10 à 20 minutes, on y apprenait peu de choses ; trop espacés les uns des autres.

Les instruments de bord sur ces avions étaient peu nombreux :

Bille et aiguille

Badin

Altimètre

Vario

Tachymètre

Compas magnétique

3 septembre 1939, déclaration de la guerre. A peine âgé de 19 ans, on n'imagine pas du tout ce que cela veut dire. Muni de l'autorisation paternelle, je vais souscrire un engagement pour la durée de la guerre. (E.V.D.G). acte volontaire.

En tant qu'élève pilote, je suis dirigé sur l'école de pilotage 24 à Dinan, Côtes du Nord. Je fais connaissance avec l'Armée de l'air.

Sorti d'un milieu familial où régnait une facilité d'existence certaine, se retrouver avec des étrangers de tous milieux, mentalité, et éducation cela fait un choc : quel contact avec la réalité.

L'hébergement a eu lieu dans une grande caserne de la " Biffe " à Dinan. Chambrée de 40 individus élèves pilotes, lits métalliques superposés .

Draps grossiers et rugueux de couleur indéfinissable entre le gris et le blanc cassé.

Pour se chauffer durant l'hiver **1939-1940**, il fallait utiliser le système démerde. Il y avait bien un énorme poêle, mais pas de charbon à mettre dedans. Alors, chaque semaine deux d'entre nous étaient de corvée pour aller faire le ravitaillement en combustible dans la soule à charbon ; faisant attention de ne pas se faire piquer. Chaque élève ramenait deux seaux. L'allumage sans bois, mais avec pétrole ou alcool tenait du miracle le poêle était de modèle 1910, non entretenu. Le tuyau de fumée haut de 5 mètres était percé, et la cheminée sans doute bouchée. Si bien qu'en moins de cinq minutes, nous étions en QGO complet. En conséquence : ouverture des fenêtres et on se les gèle.

Le matin casse-croûte à 6h00, 4 boules de pain jamais frais, boîtes de sardines ou saucisson selon les jours, café - si on veut chaud, mais sans goût.

Toilette à l'eau froide. Douche en ville une fois par semaine. Le matériel de la caserne était en panne de tout: chauffage, tuyauteries etc.

A 7h00, départ pour le terrain pour retrouver les moniteurs et les mécaniciens.

Les cours de pilotage et les cours théoriques débutent très rapidement.

Mes moniteurs sont tous sergents-pilotes ayant fait l'école d'Istres, et qui n'ont pas rempli à la fin de leur contrat de cinq ans.

Le chef pilote, sergent-chef, était le moniteur du terrain de Ronchin.

Grande gueule bourrue, bon pilote et aussi bon joueur d'échecs. C'est lui qui nous testera avant de nous lâcher. Aussi était-il craint de tous les élèves.

Mon premier vol militaire a eu lieu le **10 octobre 1939** sur "Luciole", durée 15 minutes, altitude 150m. Lâché le **27 novembre 1939**.

Il faut savoir que tous ces types d'avions en service dans les écoles françaises n'étaient pas équipés de système de freinage. Pour atterrir, il fallait bougrement calculer son coup, angle de descente, vitesse, vent. Trop long, ce pouvait être les arbres en bout de terrain, trop court ce pouvait être le fossé à l'entrée. Au total, j'aurai atterri 215 fois avec ces différents appareils.

Ces avions avaient une voilure relativement importante, les moteurs de faible puissance, les méthodes d'enseignement assez simplistes. Mais tout le monde mettait beaucoup de volonté : moniteurs et élèves. Quand aux équipements de vol, ils étaient pratiquement inexistantes : ni casques, ni gants, ni lunettes, ni bottes. Système D et débrouillardise ont suppléé.

Quand même et malgré tout, on se formait et surtout on aimait le vol. Ces avions légers comme de la "plume", nous ont appris à jouer avec le vent.

Et j'ai le souvenir de sérieuses difficultés, une fois posé, pour ramener l'avion au hangar à grands coups de manette de gaz et d'actions sur le palonnier et les ailerons. Pas de frein pour bloquer une roue et tourner. Tout cela sous l'œil amusé des moniteurs et des élèves.

1940-1941.

En avril 1940, les voyages ont débuté. D'abord un aller et un retour avec un atterrissage pour élargement au contrôle.

Premier voyage : Dinan - St Briec et retour le **20 avril 1940**. Avion Caudron "Luciole" - moteur Renault.

Pour naviguer, nous avons acheté une carte Michelin de la région ; navigation à vue bien entendu. Altitude moyenne de vol : 300m.

Voyage suivant : Dinan - Rennes - Dinan

L'atterrissage a eu lieu au milieu d'un paquet d'avions militaires de toutes sortes : Léo 45 - Bloch 210 - Bloch 151 et 154 - Potez 63

Nous faisons de piètres figures; et sans radio, il était impossible de prévenir la tour de notre arrivée ; naturellement les fusées rouges montaient vers nous.

Atterrissage quand même pour faire constater par un officiel.

Puis plein d'essence, un mécano pour brasser l'hélice, et on repart.

Fin mai - **début juin 1940**, j'ai eu la visite de **Mithé** avec ses deux enfants Colette et Louis - Luc. Fuyant le Nord, ils allaient chez des amis à Jugon près de Dinan. Je ne les reverrai plus avant la fin de la guerre en 1945.

Puis commencent les entraînements pour le brevet avant de passer sur un autre type d'avion. Il s'agissait d'épreuves de montée et descente en vol plané à partir d'une altitude de 1.200 mètres.

Moteur réduit sans remise de gaz - contrôle de la descente par un baro enregistreur. Autre exercice : prise de terrain en S sans remise de gaz, autre épreuve celle des huit avec baro sans perte d'altitude.

Pour dégager le terrain de Dinan, nous allons souvent voler à St -Briec, et atterrissons sur la plage de Casson. Vol à très basse altitude sur la mer. Dangereux quand on ne sait pas apprécier la hauteur à laquelle on se trouve.

Le 11 juin 1940, arrêt des vols pour cause d'invasion de la France par l'armée allemande. A partir de ce jour pagaille complète.

Les consignes étaient les suivantes : Repliez vous le plus bas possible, vers Bordeaux, et les Pyrénées c'est encore mieux ! bien sûr sans vivres et sans argent, il a fallu se débrouiller.

Nous avons fini par arriver. Une bande de six cabots à Ossun; sales et affamés. Je nous revois mangeant une gigantesque omelette préparée par le propriétaire de la ferme où nous nous étions arrêtés.

Nous avons pris contact avec les autorités militaires et je me suis fait démobiliser le 14 août 1940. Que faire de sa liberté à cette époque !

Il fallait une occupation et surtout quelque argent pour vivre et manger.

Nous apprenons que les élèves navigants peuvent entrer à " **Jeunesse et Montagne** ", avec un contrat d'une durée de un an résiliable avec préavis d'un mois. Cet accord est bilatéral.

De septembre 1940 à mars 1941, je suis donc à Jeunesse et Montagne, à faire du ski, et surtout de longues marches en raquettes à haute altitude. Nous étions cantonnés au lieu dit « les Déserts », nom bien mérité car il n'y avait que nous dans ce coin perdu. De temps en temps, nous descendions à Chambéry où un dortoir avait été aménagé dans l'usine R.I.V - roulement à billes.

Je quitte Jeunesse et Montagne le **28/02/41** avec l'espoir de pouvoir aller en A.F.N. Début **Avril 1941**, j'obtiens un sauf-conduit délivré par la préfecture d'Apt. On ne pourrait pas quitter la métropole sans une autorisation délivrée sous la forme d'un sauf-conduit.

J'arrive à **Alger** après une traversée sur le " **Ville d'Oran** ".

Premier voyage en mer.

Je comptais reprendre l'entraînement de pilote. Mais la commission d'Armistice allemand interdit toute escale et donc tout vol.

1942-1943.

Seule solution : réintégrer l'**Armée de l'Air** par la petite porte et voir venir. Je suis affecté à la base aérienne de Blida au service des effectifs. Je suis avec de nombreux pilotes qui sur la base sont occupés sans avoir rien à voir avec le pilotage. Mais pas d'avions, pas d'essence, des gardes renforcées sur le terrain et dans les hangars.

En juin 1942, je décide de me rapprocher de l'Etat-major Général, et je suis affecté d'abord au 3ème bureau puis au 2nd bureau sous les ordres directs du **colonel Buretel de Chasse**.

Début **novembre 1942**, les Américains débarquent en Algérie et au Maroc. A Alger la flotte rentre et se met à quai, comme des vaisseaux de ligne.

Ce jour là, j'avais été au cinéma avec quelques copains, à la sortie vers minuit, nous avons trouvé qu'il y avait beaucoup de monde en ville, bien plus que d'habitude. Nous apprenons le débarquement dans l'heure qui suit, au moment où nous revenions de regagner le commandement supérieur de l'air en Algérie, à la Redoute sur les hauts d'Alger.

En deux jours les combats cessèrent. D'ailleurs nous n'avions aucune arme valable. Moi même en tant que chef de poste, j'avais un revolver modèle 1892 et dix cartouches ; mes six hommes, chacun un vieux fusil Lebel avec quelques cartouches.

Nous faisons connaissance avec l'efficacité américaine : débarquement de quantité de matériel de guerre de toute sorte : sur des kilomètres, ce n'était que camions 4x4, canons, jeeps, commandos.

Nous étions éblouis. Débarquement aussi de quantité de ravitaillement qui faisait actuellement défaut en Algérie.

Très rapidement la décision est prise de former des pilotes français aux U.S.A. A cet effet est créé le **C.F.P.N.A : Centre de Formation du Personnel Navigant aux U.S.A (Amérique)**, quelle aubaine pour moi qui attendait un signe. Je fais de mon mieux pour être accepté dans les premiers, et faire partie du premier détachement. Tout baigne, nous apprenons que chaque détachement comporte une centaine de militaires y compris l'encadrement administratif.

Je suis muté à Baraki le **1er Mars 1943** et je pars pour **Mekhnès le 3 avril**. J'en profite pour faire quelques heures de double commande avec des copains pilotes, et je vole sur MORANE 230 et 315, appareils d'entraînement à la chasse.

Départ pour Casablanca le **19 Juin 1943**, où nous demeurons environ un mois, avant l'embarquement pour les U.S.A, j'ai d'ailleurs bien failli ne pas partir. Une crise de paludisme bien forte m'avait fait atterrir à l'hôpital de la base. Heureusement un toubib intelligent m'a remis d'aplomb avec quelques cachets et une tisane dont j'ai oublié le nom.

Nous embarquons le **16 Juillet 1943** sur le "**Queen Elizabeth**" transformé en transport de troupes. A fond de cale se trouvaient plusieurs milliers de prisonniers allemands et italiens. A bord, nous allions de surprise en surprise. Nous couchions dans des hamacs ; table très bonne. Boisson à table du lait ; du pinard point ; de bières point non plus.

La traversée dure une semaine de **Casablanca à Newport News**. Cette traversée se fit seule, sans escorte, beaucoup de ZIGZAGs. De temps à autre une Catalina PBY venait nous survoler.

Nous prenions le quart, chaque nuit, et le commandant nous avait fait dire de bien ouvrir nos yeux afin de déceler un sous-marin allemand éventuel. Tout à la joie de partir faire un entraînement de pilote, nous n'avions aucune peur.

Aussitôt à quai, direction **Tuscaloosa** en **Alabama**, première des quatre écoles que nous avions à fréquenter durant une année. Nous étions 105 élèves pilotes à faire partie de ce deuxième détachement, tous remplis d'espérance avec pour objectif : les ailes de pilote américain. Mais que la route est longue avant d'arriver à cette consécration !!! Que de pièges à éviter.

Dès notre arrivée en **Primary School**, sans perte de temps, nous sommes incorporés dans une classe américaine. La mienne était **la 44B** ; aucune différence avec les cadets américains : même tenue militaire, même moniteurs au sol et en l'air, même mess, même règlement, même discipline, une seule langue : l'américain.

Pour moi, qui avait connu une école en France, et qui me trouvait dans une école américaine, quelle différence dans tout les sens possibles. D'abord l'argent abonde avec toutes les conséquences : nombre d'avions, heures de vol, instruction au sol. Cette **Primary School** était équipée de monomoteurs **biplans P.T - 17** moteur en étoile, chaque moniteur américain avait en moyenne 7 élèves français. En août et septembre 1943, j'accomplis 60 heures de vol.

Dès la deuxième heure de vol, on nous enseigne des pertes de vitesse, virages serrés, vrilles, atterrissages forcés, huit à plat vrilles, chandelles. A mi - parcours contrôle des acquis. Puis début des acrobaties : tonneaux lents, looping, Immelmann. Puis voyage triangulaire, atterrissage vents de travers. En fin de stage, contrôle militaire par un lieutenant pilote de chasse. **Le Primary School** avait des moniteurs qui venaient du civil.

Octobre 1943, nous déménageons pour rallier la deuxième école! **Basic School** à **Gunter Field**, terrain militaire, moniteurs militaires.

Cela devient sérieux. Et on recommence la double commande. L'avion dénommé **BT-13**, est à aile basse, train fixe, hélice à pas fixe. Cela nous change bougrement du biplan en toile et qui planait bien. Nous apprenons sur ce type d'appareil les pertes de vitesse, vrilles, tonneaux, looping, et on commence doucement le pilotage aux instruments. Et de nouveau contrôle militaire par un capitaine. C'est O.K.

Sur cet avion, je ferai 81 heures de vol, et premières heures de vol de nuit et aux instruments. A la mi novembre 1943, je suis lâché en vol de nuit après une heure en double, où nous ne faisons rien que de suivre les gestes du moniteur. Passé cette heure, il nous lâchait pour une durée de quarante cinq minutes dans le ciel pur. Pour fixer les idées, il faut savoir que nous étions cinquante élèves pilotes en premiers vols de nuit, ensembles, empilés à chaque point cardinal. Cela fait du monde surtout quand on est novice. Fin novembre, vol de nuit avec atterrissage en black-out, seulement avec les loupottes du runway.

Début **décembre 1943**, contrôle des 40 heures. Début de vol en formation à deux puis quatre avions - vol aux instruments - acrobaties - entre temps - check acrobatie et instruments. Et après ces 81 heures de vol, nous déménageons pour **Advanced School** à **Craig Field, Alabama**.

C'est à cette époque là que se fait la classification entre futurs pilotes de bombardiers ou reconnaissance et chasseurs. Sur les 105 élèves pilotes entrés au **Primary School**, nous n'étions plus que 50 à la fin du **Basic School**. Les éliminations se succédaient à grande cadence, aussi bien chez les américains que chez nous ; pour les mêmes motifs d'ailleurs. Ceux qui furent déclarés inaptes au pilotage, furent mutés comme mitrailleurs, navigateurs ou bombardiers (celui qui donne les ordres pour larguer les bombes). Partaient les futurs pilotes de bombardiers et les futurs chasseurs.

Ayant un bon classement et de bonnes notes de pilotage j'ai pu choisir selon mon ardent désir la chasse.

Le 10 décembre 1943, je fais mon premier vol sur **AT-6**. Monoplan à aile basse, moteur en étoile, train rentrant, hélice à pas variable, volets.

Que de changements ! Il ne fallait rien oublier ; on passe sur un avion avec une vraie mécanique ; des instruments de bord en plus grand nombre : gyrocompas, horizon artificiel, radio, range. Bref on se sent pousser des ailes. Mais nous ne sommes pas encore chasseurs.

1944 - 1945.

Nous ne sommes plus qu'une dizaine qui avons été sélectionnés pour la chasse. Nous ferons 88 heures de vol sur cet avion entre **décembre 1943 et mars 1944**.

Jusqu'à ce jour, nous nous étions toujours posés sur des pistes en herbe. A partir de maintenant, nous atterrissons sur des pistes cimentées ; cela roule bougrement vite.

Le programme recommence mais beaucoup plus complet, plus précis, ou l'on ne pardonne rien. D'ailleurs on nous fait le commentaire suivant : jusqu'à maintenant en cas de pépin, il fallait sauver l'avion, à partir d'aujourd'hui, il faut sauver le pilote qui a coûté cher et coûtera encore cher.

Nous faisons beaucoup d'acrobatie.

Nous commençons aussi le tir sur cible au sol, tir caméra, puis explication du tir sur écran. Tir photo sur manche à air - environ 30 heures de tir sur cible aérienne au sol.

Deuxième semaine de janvier commencent les voyages triangulaires, en tout sept voyages dont un avec contrôle de navigation.

Nous commençons également les vols aux instruments. Décollage et navigation sous la capote, avec un moniteur qui lui a la vision. Nous volons chaque jour et bien souvent deux à trois heures par jour. Les vols en formation et les vols avec oxygène ont commencé. Quelques voyages aux instruments et utilisation de BEAM (rayon). Puis quelques heures de vol de nuit.

Quelques heures de simulateur avant le lâché de nuit et le lâché aux instruments.

Début mars 1944 en vol de nuit, un élève voulait absolument se poser sur une route toute droite éclairée comme une piste. En fait cette route était parallèle à la piste. Quelle panique sur la route, et à la tour de contrôle, il était 22h30 ! Un avion même pas très gros prêt à se poser sur une route cela fait du bruit, dans tout les sens du mot. Finalement tout se passera pour le mieux avec un e belle engueulade pour l'élève.

220 heures de vol sur un avion biplace. Nous avons grande hâte de passer sur monoplace. Prestige oblige.

Ce fût le 6 mars 1944. Après une bonne heure de cabine j'ai enfin un avion et une mission à effectuer. Bien sûr nous avons été briefé dans les règles de l'art. Maintenant nous sommes seuls. La consigne était de mettre en pratique tout ce que nous avons appris, et surtout faire connaissance avec l'avion, le faire vibrer et voir comment il répondait à nos sollicitations. Première montée à 11.000 pieds. Après quelques heures nous tâtons quelques loopings, et tonneaux lents et déclenchés : on se sonne un peu ; manque d'habitude, les ressources sont trop brutales. En fait nous avons tout à apprendre de ce piège magique, qui nous faisait rentrer dans le cercle des pilotes de chasse.

Quel plaisir de quitter le parking seul dans son avion, rouler, décoller, être son maître.

Et puis détail humain, ayant les ailes américaines, nous avons touché le célèbre blouson de cuir réservé aux navigants brevetés. Alors on devient un peu orgueilleux. Mais quoi, on l'a mérité !

En Amérique pour avoir les ailes, il faut aussi avoir la carte blanche : I.F.R : Instruments Flight Rules. C'est -à-dire : décollage sous la capote, voyage triangulaire avec navigation au Beam, et sous capote. A l'atterrissage la capote était levée sur l'ordre du moniteur juste avant de poser les roues.

Dans les écoles de pilotage américaines, les règles devaient être parfaitement respectées ; sinon les sanctions tombent. Par exemple en **Advanced School**, un pilote qui tournait en bloquant une roue commettait une faute : s'il était pris, c'était une journée à se promener avec un pneu autour du cou. Rares furent les punis parmi les français car nous étions vigilants.

Nous atteignons rapidement 25 h de vol sur le **P-40** et commençons à l'avoir en main. Nous nous bagarrons entre nous en combat tournoyant contrôlé par une caméra d'aile. Les résultats sont parfois bizarres.

Les moniteurs nous disaient ne tirez pas à moins de 100m. Cela va bougrement vite à 500km/h.

Enfin le 26 avril 1944, consécration, je fais mon premier vol sur **Thunderbolt**. Cet avion sera mon avion de guerre jusqu'au 8 mai 1945.

Le **P-47** est un chasseur bombardier équipé d'un moteur **Pratt et Whitney de 2000 HP**, 18 cylindres en double étoile. Extraordinaire machine conçue pour aller vite, haut et loin, et encaisser un maximum d'obus de Flak sans faillir, sauf coup au but bien sûr.

Que c'est impressionnant la première fois que l'on s'installe dans le cockpit, avec ce terriblement long capot moteur, qui fait que l'on ne voit rien devant ; que d'instruments nouveaux à contrôler, et mémoriser. Le large train d'atterrissage évite bien des erreurs à un pilote novice sur cette machine. Se poser vent de travers ne présentait aucune difficulté.

L'entraînement commence sans tarder et nous ferons rapidement 81 h de vol avant de regagner l'A.F.N. Cette dernière école a pour sigle **OTU : Operation Training Unit**. Nous sommes soumis à un planning intensif, volant en moyenne une heure trente à deux heures chaque jour.

Les choses sérieuses ont commencé. Vol en formation à deux puis quatre avions. Formation à oxygène à 28.000 pieds - navigation - cross country en rase motte. 500 pieds durant deux heures sublimes.

Puis commencent les entraînements de tir sur cible au sol puis cible remorquée. Entre temps vol aux instruments. Bombardements en piqué, entraînement au combat, dans un ciel très nuageux avec de grands espaces de ciel bleu. Nous étions tellement excités que les américains gueulaient à la radio "vos gueules les Français !" Parfois un moniteur américain nous prenait en chasse et nous surprenait. Alors il vous disait à la radio : " vous êtes morts. Je suis un chasseur allemand qui vous a descendu. " Triste retour à la base !!!

Avant d'en terminer complètement avec les épreuves prévues en O.T.U, il nous fallait faire connaissance avec la Compressibilité. C'était fin **mai et début Juin 1944**.

Objectif : monter le plus haut possible, formation de 4 avions : un moniteur et 3 élèves. Atteindre 35.000 pieds et si possible 40.000 feet, que nous n'avons pas atteint. Le moniteur a estimé que 30.000 feet était ok. Aussi il nous fit exécuter l'exercice.

Passer sur le dos et descendre à la verticale « plein moteur ». A 25.000 pieds la vitesse badin était 300 M.P.H. les commandes complètement dures, nous n'avions aucune action sur elles. Aussi, il avait été recommandé d'avoir une main sur le trim pour faciliter l'action sur le manche et donc faciliter la ressource. Moteur à toujours 52" et 2700 t/m, vers 15000 pieds, la ressource a commencé.



Notre temps d'école aux States est fini. L'O.T.U nous appris beaucoup, mais il nous faut maintenant l'expérience de la guerre et de la vie en escadrille dont nous rêvons tous.

Le 20 juillet 1944 nous faisons 4 heures de vol, avec pour mission tir Aérien.
Nous quittons l'Amérique avec un peu plus de 400 heures de vol, ayant touché à tout.

En août 1944 nous quittons **New York** en convoi. Au total 142 bateaux de toutes sortes, de tout tonnage, escortée par l'US Navy et par des vols de PBY Catalina. Trois semaines de mer avant d'aborder **Casablanca**, d'où nous étions partis un peu plus d'un an auparavant.

De Casa, nous repartons pour Alg er ; escale à Gibraltar.

Nous cherchions un groupe de chasse pouvant accueillir six pilotes juste sortis d'école.

A Air supérieur, on nous dit que le groupe de chasse Ardennes part pour la France sous peu, on fonce tous les six, et on réussit à se faire affecter à cette unité commandée par un brillant capitaine du nom de **Vinçotte**.

On se renseigne c'est un as avec 4 victoires en 1939.40. Un vrai chef nous dit-on. Alors on y va. En fait ce groupe a été recréé et le premier à partir à opération, nous le rejoignons à **la Reghaia**.

La grande aventure commence.

Sans délai nous embarquons avec bagages dans un **DC 3 Dakota**, et nous décollons de Maison Blanche.

Le 17 octobre, intégrés au **G.C 3/3 Ardennes**, nous commençons l'entraînement avec nos camarades pilotes français. Quelques uns ont faits la campagne de France sur Morane 406, Dewoitine 520, Curtiss H75, et ont quelques victoires à leur actif. Ce sont des "moustachus", leur accueil est superbement chaleureux et amical, comme dans la chasse, et nous serons vite au parfum. Le commandant du groupe dit au commandant d'escadrille "vous emmenez ces jeunes, et qu'ils vous montrent ce qu'ils ont appris en Amérique, et de quoi ils sont capables ! "

Alors ce fut notre fête ! Tout y est passé. Patrouille double, vol rasant, patrouille très serrée, entraînement au tir, décollage en formation. En tout 7 heures de vol intensif. Ouf ! Nous sommes admis au sein du groupe. Je suis affecté à la première escadrille, **lieutenant Brian**.

Le 26 octobre nous décollons de Salon pour Lyon et le 30 par P47 également nous rejoignons **Ambérieu**. Nous nous sentons bien dans ce groupe où les anciens nous prodiguent leurs conseils.

Nous allons effectuer notre première mission qui fut aussi celle du groupe. Nous attendions ce jour depuis très longtemps, ce fut le **4 novembre 1944**.

Nos missions s'appelaient "missions de chasse armée". Notre travail de chasseurs-bombardiers consistait à attaquer à la bombe les objectifs assignés au briefing. Ce pouvait être : bois, voies ferrées, pont, dépôt de munitions ou de carburant. D'abord en Alsace puis en Allemagne, il fallait attaquer, se méfier de la DCA et des chasseurs allemands.

Première mission donc le 4 novembre 1944. Aux premières heures de la matinée, décollage direction **Mulhouse**, durée de la mission : 2h15, temps maussade. Sur la route du retour, par suite du mauvais temps et d'un pilote pas très bon nous devons atterrir à **Dôle** ; puis repartir pour **Ambérieu**.



Le 18 novembre, deuxième mission, particulièrement soignée. Nous décollons à seize avions pour une mission de reconnaissance armée sur le secteur Belfort - Mulhouse - Colmar Cunay, où les allemands tiennent solidement.

A peine arrivés sur l'objectif, nous sommes accueillis par un DCA intense. Je vois plein de flocons noirs qui m'entourent, et je mets quelques secondes à comprendre ce qui se passe. Tout simplement les canons nous cherchent **Rombi** et moi, car tout le flight a éclaté dans tous les sens dès les premiers coups. Nos anciens connaissaient, nous pas. Tout est très rapide, je cherche mon ami autour de moi tandis que les tirs commencent à être moins denses. Pas de **Rombi**. Le leader me rappelle par radio et je recolle à la formation.

Nous étions les équipiers du commandant de groupe, nous voulions nous montrer à la hauteur de notre tâche et n'avions rien vu arriver. En deux heures de vol, j'aurai connu pas mal de sensations nouvelles.

Au débriefing, nous apprenons que **Rombi** est "missing". Et ce n'est que deux mois plus tard que nous aurons de ses nouvelles. Nous avons eu droit à quelques remarques amicales de nos anciens de guerre : "si tu veux finir la guerre entier et en vie, ouvre les yeux et regarde partout."

Bon conseil à suivre.

Le 20 novembre 1944, nouvelle mission de reconnaissance armée .

Mulhouse - Colmar - Sélestat durée de mission : 2h40 Pour nous les nouveaux, c'était notre troisième mission de guerre : ce fut une sacrée corrida : attaquer, voir partout, garder sa place dans le dispositif. Cette mission nous a vus attaquer quelques convois sur la route de Sélestat ; harcelés par la flak, se dérober, passer à un autre objectif. En liaison constante par radio entre nous, nous arrivions à trouver rapidement les nouveaux objectifs à atteindre. Tout très vite, ces vitesses qui passent 450 Km/h.

La première quinzaine du mois de décembre nous cloue au sol. Aucune mission n'est possible. Nous faisons quelques entraînements localement lorsque le temps le permet.

Le 16 décembre, temps relativement beau et volable. Une nouvelle mission est programmée. Bombardements de routes entre Cunay et le lac du Ballon. Mission de difficultés moyenne. Quelques coups au but et la route est coupée. De nombreux camions sont incendiés. Tous les avions rentrent.

Pour le mois de décembre, le groupe ne totalise que 3 missions de moyenne difficulté. Pour cette 5ème mission, il s'agissait de bombarder un dépôt d'essence à Zell, Allemagne et au retour reconnaissance armée.

La veille de Noël, après une mission de 2h25. Le temps était complètement bouché, et c'est les uns derrière les autres que nous sommes arrivés à **Luxeuil**. Nous arrivons en plein rassemblement de P47, dont une cinquantaine d'Américains contraints comme nous à un déroutement. Le temps de refaire les pleins, et les conditions météo devenant "volable", nous décollons pour Ambérieu que nous atteignons au bout d'une heure. Ce qui faisait 3h25 de vol pour cette journée.

Le 26 décembre, notre objectif est le bombardement de la voie ferrée à l'est de Fribourg, mission classique sans grande activité de la flak allemande. Et l'année 1944 se termine ainsi avec 6 missions de guerre. Le 1er janvier 1945 nous décollons à 16 avions pour un bombardement de voie ferrée Fribourg - Emmerdingen. Durée de la mission : 2h30. Au total en janvier, nous n'accomplissons que 4 missions ; le temps en janvier n'est pas très favorable pour les chasseurs - bombardiers.

Le 4 février, la mission programmée est le bombardement du village de Grissheim en Allemagne, village incendié. Puis nous faisons une reconnaissance armée de Bâle à Brisach. Nous sommes accueillis par une DCA intense et efficace. Deux dispositifs de 16 avions étaient en l'air, le premier était celui de 5/3 et l'autre celui de 1/4 emmené par **Marin la Meslée**, grand pilote de chasse ayant plusieurs victoires en 39/40. A travers cette flak qui tirait de partout, il fallait sauver sa peau autant que possible, et éviter les obus qui montaient. C'est alors que l'on vit un avion touché et abattu, et alors on entendit à la radio, c'est Marin.

C'est Marin ! C'était vrai.

Le retour fut pénible ; nous avions tous dans les yeux la disparition de ce chef.

Mais la guerre continuait.

Au total en février, huit missions seulement toutes accomplies avec un temps plus que maussade.

Il était courant et presque quotidien que pour arriver sur l'objectif, nous devions traverser une épaisse couche de nuages. Avec un dispositif de 12 ou 16 avions, il est impératif que chaque pilote respecte scrupuleusement les règles de vol durant cette montée en PSV qui pouvait durer plusieurs minutes. Le bombardement pourrait se faire que si l'objectif était dégagé : il y avait un objectif secondaire prévu au cas où le premier serait bouché. Les réactions de la DCA allemande étaient rapides et efficaces ; et au cours de ces missions de nombreux avions sont rentrés avec des traces importantes, mais sans que les organes vitaux soient atteints.

Le 26 février 1945, une mission spéciale nous est confiée. Nous décollons à 12 avions. Temps bouché, partout même sur l'objectif. But de l'opération apporter "Eggs Basket", bombardier en Allemagne en aveugle, mais guidés par radar. Nous avons volé en formation très serrée au-dessus de la couche nuageuse, de façon à concentrer le largage des bombes. Nous entendions dans nos casques les conversations entre le sol et notre leader ; à un moment donné après un décompte de 10 à 0, nous avons appuyé tous ensemble chacun dans son avion sur le bouton de largage. Bien entendu le largage s'est fait en vol horizontal. Le résultat qui nous a été communiqué fait état d'un bon travail : plusieurs bâtiments gravement touchés.

Dans ce genre de mission, la surprise était totale pour l'ennemi ; en effet avec un ciel complètement bouché, couverture nuageuse, uniforme et épaisse, personne ne pouvait jurer que les chasseurs bombardiers seraient venus. Si nos missions avaient toutes le même but chacune était différente ; les objectifs étaient variés, les conditions météo bonnes ou détestables, la flak précise ou non.

Je voudrais exprimer ici que le bombardement en piqué a quelque chose en particulier ; surtout lorsque la DCA est intense et précise. Il s'agit de piquer à travers ces obus qui montent. Mais il faut aussi viser l'objectif, lâcher les bombes à bonne altitude ce qui réclame toute l'attention du pilote, puis remonter en virage. Tout cela à près de 600 Km/h, puis recoller à la formation.

Ces bombardements avaient lieu à partir de 12 ou 16 avions ; ils étaient exécutés à partir d'un échelon refusé à gauche ; et les avions se succédaient pour larguer leurs bombes. C'est assez impressionnant. Puis on se fait à tout.

Le bombardement exécuté, nous avions une autre mission à accomplir. Attaquer à la mitrailleuse ce qui bougeait dans un secteur déterminé ; c'est-à-dire les convois sur les routes, les trains qui circulaient. Nous avons vu quelques cas providentiels où un tunnel opportun a sauvé des mécaniciens d'une locomotive d'une mort certaine.

Le mois de mars 1945 fut particulièrement actif en mission exécutées : elles furent au nombre de 19 dont 10 particulièrement difficiles.

Le 14 mars, nouveau type de mission pour nous. Protection de bombardiers moyens. Sur la route, nous bombardons des batteries de DCA, pour faciliter le travail des bombardiers. A leur retour de mission, nous serrons le plus possible la formation des bombardiers dont quelques uns ont pris des coups mais tous sont là. Cette mission fut difficile et dure 2h30.

Le 22 mars mission de même type. Assurer la protection de **B26 Marauder** partant accomplir une mission en Allemagne. Mission d'une durée de 2h 50, sans difficulté majeure. Les autres missions de ce mois de mars nous ont vu bombarder plusieurs gares.

Le 31 mars a lieu la dernière mission de ce mois. Elle dure 2h10, et nous avons à bombarder un dépôt de munitions et de matériel à Ettringer. Les bombes larguées avec très bons résultats, nous avons effectué une reconnaissance armée enet GRABEN.

Cette mission de "straffing" avait pour but d'empêcher les déplacements.....ou convois sur un itinéraire bien étudié au briefing.

Au cours de cette trente-sixième mission, plusieurs avions du dispositif furent touchés plus ou moins sérieusement.

Avril 1945. Mois au cours duquel nous avons effectué 21 missions. Chaque mission comportait un bombardement de gare suivi de straffing ; chaque mission durait en moyenne deux heures.

Il nous arrive d'effectuer deux missions par jour, ce qui représente entre 3h30 et 4h de vol. Mais nous sommes là pour cela et tous nous aimons le vol, même si nous avons perdu beaucoup de pilotes amis, de notre groupe ou de groupes voisins.

Le 21 avril avec trois autres pilotes du groupe, nous partons pour Casablanca chercher des avions tout neuf. Nos "Thunderbolt" commencent à être fatigués, et progressivement nous allons être dotés de matériel neuf.

Le 21 avril, nous décollons de Colmar direction Valence. L'avion, un DC3 militaire, c'est -à-dire avec pour tout siège deux bancs en bois non confortable et du matériel de toute sorte direction Alger.

De Valence à Alger le temps fut plus que moche et nous avons traversé un violent orage qui nous a mis la radio "out". Ceci au milieu de la Méditerranée. Du coup on se dérouta sur Oran, où nous arrivons le 22 en fin d'après-midi. De Colmar à Oran, nous avons volé 6h30.

Le 22 dans la matinée, nous décollons pour **Casablanca**. Que nous atteignons trois heures plus tard. Vol exécuté par un temps magnifique dans un ciel pur et une atmosphère calme, toujours dans le même DC3 "Dakota".

Le 23 avril, nous sommes sur le terrain de Casa. Des centaines de "Thunderbolt", et autres chasseurs sont là qui n'attendent que les pilotes pour s'élancer dans le ciel. Nous choisissons chacun notre avion. Quel luxe ! Remplissons les papiers administratifs et les réservoirs, et sans plus attendre nous mettons le cap sur Alger que nous atteignons après trois heures de vol.

Le 29 avril, nous repartons pour Colmar. Dans la journée nous ferons :

- ? Alger > Cagliari 2h
- ? Cagliari > Le Vallon 2h30
- ? Le Vallon > Colmar 2h

Soit 6h30 de vol sur cette journée malgré deux atterrissages, Sardaigne et France pour ravitailler, on sentait le besoin de se dégourdir les jambes.

Le 1er mai, nous décollons pour notre ultime mission. La 58ème pour moi. Nous avons fait du straffing et des attaques au sol dans la région de Bregenz, Lustenea, et Feldkirch.

Voilà la guerre est terminée.

Plus jamais je ne ferai de mission. Nous ne décollerons plus, avec nos bombes sous les ailes et les centaines de balles dans les ailes. Destinées à alimenter les huit mitrailleuses.

Petit à petit, nous allons quitter nos mécanos si dévoués et compétents et sans lesquels nous n'aurions pu effectuer toutes ces missions avec des avions bien préparés. Et tout cela dans des conditions parfois très dures avec des températures de -15° à -20° à Luxeuil.

Et il fallait que tout tourne rond. La mission prévue devait être effectuée quel que soient les difficultés.

Une vie d'après guerre, en escadrille commence ; les entraînements continuent et nous volons presque chaque jour 1h30. Bon pour le moral.

Le mois de juin nous fait faire deux défilés aériens. Le premier sur Constance d'une durée de 2h30, le deuxième sur Paris. Celui-ci d'une durée de 3h30. Nous étions pratiquement en queue de défilé et il fallait prendre sa place de très loin. En effet nous étions plus de 50 "Thunderbolt" en formation serrée ; venant après les Maraudeurs, les Spitfire, les impressionnant quand même ce paquet d'avions.

Juillet 1945 nous est très favorable, presque 20h de vol sur le mois. Je suis volontaire pour roder un nouvel avion reçu en juin. En réalité j'avais commencé ce rodage le 30 juin. Je continuais les 2,3 et 4 juillet. Soit 5h20 de vol qui m'ont permis d'aller survoler à très basse altitude la maison de ma future femme : Annie. Dans la toute proche banlieue de Charleville-Mézières quelques passages rasibus les toits, en partant du plateau de Berteaucourt.

Le 17 juillet, rodage d'un autre avion et navigation durant 4 heures.

Le 9 juillet, équipier du commandant Brian, nous faisons 2h de vol rasant, vraiment rasant ; et en formation pratiquement aile dans aile. Le 10 nous remettons cela tellement le vol de la veille nous avait plu. C'était un peu notre récompense des missions de guerres exécutées.

Le 14 juillet nouveau défilé de 2h30 : Strasbourg - Sélestat- Colmar. Le 4 août un autre défilé de 2h. Le 30 août voyage à Lesquin et retour à Casablanca le 3 septembre.

Le 18 Octobre nous décollons de pour Bordeaux. But du voyage : assister au mariage de Nous y allons à quatre. Durée de vol : 2h30, pratiquement au dessus de la couche nuageuse toute la durée du vol et percée à quelques kilomètres de Bordeaux. Retour au terrain le 22 octobre après une sacrée nouba. Novembre 1945 les heures de vol commencent à diminuer sérieusement pour notre plus grand malheur.

Décembre 1945, je vole une heure seulement , mais je prends un autre engagement, et le 18 décembre je me marie.

1946.

Le 3 janvier 1946 j'étais entré en groupe en compagnie de ma femme ; nous allions demeurer en Allemagne jusque juin 1946. Séjour d'occupation agréable en compagnie de nombreux couples d'amis dont **Jean et Jacqueline Derely**.

Nous avons pu effectuer quelques heures de vol jusqu'à la dissolution du groupe. Après quelques années le 3/3 Ardennes a été reconstitué, et est équipé actuellement de Mirage 2000. Ils sont loin nos Thunderbolt ; mais très efficaces durant la campagne 1944 -45.

Mais les traditions ne se perdent pas dans la chasse. Il y a quelques années nous avons été reçus par les pilotes d'active. Le groupe à cette époque était équipé de Jaguar vieux de 25 ans. L'accueil fait aux anciens a dépassé ce que nous pouvions imaginer. Ces jeunes nous enviaient d'avoir combattu, et nous assaillaient de questions sur la vie en escadrille et les missions de guerre, bombardements en piqué, attaques au sol, escorte de bombardiers légers ou lourds.

Juin 1946, je suis rendu à la vie civile ; une page est tournée une autre vie commence.
Que sera-t-elle ?

Roger DERREUMAUX.

Copyright © Roger Derreumaux 1946 -2003.