

CHAPITRE 3

LES JOURS DRAMATIQUES.

DATES.

ANNEES	MOIS	EVENEMENTS
1939		
	Septembre	- Invasion de la Pologne - L'Angleterre et la France déclarent la guerre à l'Allemagne.
	Septembre à Décembre	- La drôle de guerre.
1940		
	Janvier	- Veillée d'armes.
	Avril	- Invasion du Danemark et de la Norvège.
	Mai	- Invasion des Pays-Bas et de la Belgique. - Les Allemands pénètrent en France. - Miracle de Dunkerque.
	Juin	- Agonie de la France. - Appel du Général de Gaulle.
	Juillet à Octobre	- La bataille d'Angleterre.
1941		
	Janvier à Mai	- Désastre italien. Triomphes allemands.
	Mai à Juin	- L'Angleterre est sauvée.
	Juin	- Opération « Barbarossa » (les Allemands attaquent la Russie).
	Juin à Juillet	- Bataille de Syrie.
	Novembre	- La Wehrmacht fait demi-tour.
	Décembre	- Pearl-Harbor.
1942		
	Janvier	- La mécanique allemande vaincue par le froid.
	Novembre	- Débarquement allié au Maroc et en Algérie. - L' Allemagne envahit la zone libre. - Sabordage de la flotte à Toulon.

L' INQUIETUDE

Le 22 août 1939, on rappelle les permissionnaires. Le 24, le groupe 1/12 et le terrain de Reims sont mis en alerte. Les mesures préparatoires à la mobilisation s'effectuent normalement. On distribue le tabac, on paie la solde d'entrée en campagne et ces dernières mesures persuadent tout le monde qu'il ne s'agit pas seulement d'une alerte.

Le 27 par un dimanche mi-ensoleillé, l'échelon roulant reçoit l'ordre de rejoindre le terrain de concentration d'Auzainvilliers. A 11 heures, nous échangeons des "au revoir" avec nos rampants qui quittent Reims.

Le 1er septembre, l'Allemagne attaque la Pologne et met fin à une période de paix fragile. Nous recevons enfin au début de l'après-midi l'ordre de rejoindre notre nouveau terrain. A 16 h 15, nous quittons la Champagne.



MISE EN ROUTE D'UN BLOCH 210 (SHAA)

Le lendemain, suite à l'agression Polonaise, la mobilisation générale est ordonnée. A l'expiration de l'ultimatum adressé au III^{ème} Reich, le 3 septembre à 17 h 00 la France et l'Angleterre entrent en guerre contre l'Allemagne. Sur le terrain d'Auzainvilliers nos deux escadrilles s'organisent : aménagement des installations, camouflages, construction de tranchées et d'abris pour nos avions (seize Bloch 210, un Mureaux 113 et un Potez 540).

Le 04 septembre, suite à des essais de décollage, nous nous rendons compte que la piste est trop courte. Après de vaines reconnaissances dans la région pour trouver un autre terrain pouvant accueillir nos Bloch 210, nous recevons l'ordre de faire mouvement sur Orléans Bricy.

Tout le monde est heureux de cette nouvelle, d'autant plus que l'on commence à parler d'une transfo sur LÉO 451.

A 9 h 00 le 8 septembre, l'échelon roulant chargé à bloc prend la direction de Bricy via Auxerre. A 13 h 00, les Bloch décollent péniblement d'Auzainvilliers. L'échelon roulant qui a fait étape à côté d'Auxerre, reçoit l'ordre de faire mouvement sur Caen.

Dimanche 10 septembre, alors que l'échelon roulant reste au repos à Chartres la 12^{ème} Escadre au complet atterrit à Carpiquet. Le terrain est neuf, doté de magnifiques installations.

Après l'arrivée de l'échelon roulant le lendemain, les exercices aériens reprennent sur Bloch 210. Les réservistes complètent leur instruction (tir, bombardement, navigation, vol de groupe).

Le 13 septembre, l'instruction commence sur le seul LÉO 45 arrivé à Caen. La transformation va se poursuivre jusqu'à la fin du mois. Le 28, après une résistance héroïque Varsovie tombe. En 1 mois, Hitler vient de rayer la Pologne de la carte Européenne. ;

Le mois d'octobre arrive avec le froid et la pluie. Les LÉO 45 nous sont livrés, les pilotes sont lâchés. A partir du 20, les pluies persistent et le terrain devient impraticable. Le 11 Novembre, nous sommes réunis dans la petite église de Breteville-sur-Odon pour la célébration d'une messe à la mémoire des morts de la "Grande Guerre".



LE COMMANDANT LECLERC DE LA HERVERIE ET LE COLONEL DE LA GIRAUDIERE (SHAA)

Le lundi 13 novembre, un Léo 45 du 2ème groupe, s'écrase au décollage. Le commandant LE CLERC DE LA HERVERIE, commandant le 2ème Groupe de la 12ème Escadre qui pilotait l'avion est tué sur le coup. L'accident a fait 2 morts et 2 blessés.

Le 9 décembre, nous recevons l'ordre de faire mouvement sur Salon. Le lendemain alors que les préparatifs du départ occupent la plupart du personnel, le sergent CHAUVIRE qui pilote le Bloch 210 n°18 arrondit trop bas et anéantit le train.

Mercredi 13 décembre, les LÉO et les Bloch quittent la Normandie pour rejoindre Salon via Toulouse. Mais la météo s'étant aggravée, plusieurs avions atterrissent à Bordeaux et rejoignent le terrain provençal les jours suivants.



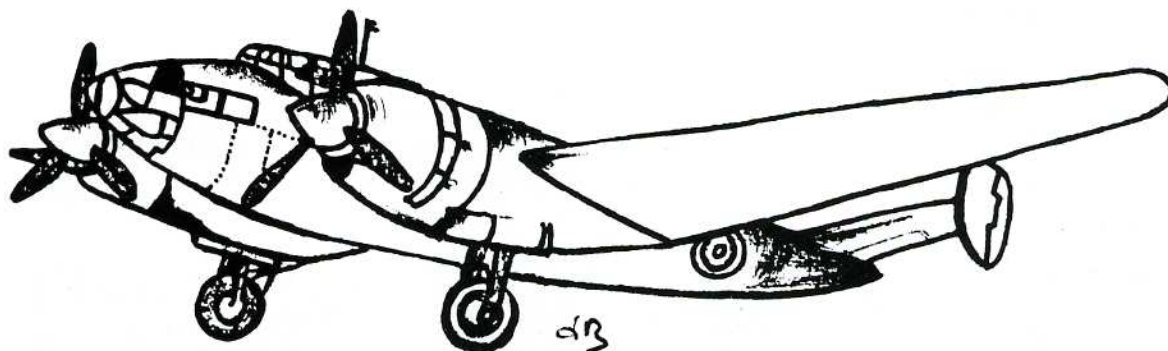
LES SOUS-LIEUTENANTS CAMUS ET DEVANEZ A BORD DE LEUR BLOCH 210 (SHAA)

L'échelon roulant, qui avait pris le train à Caen le 15 , débarque à Miramas le 16. Le personnel troupe et sous-officiers s'installent dans les locaux de l'ex Ecole de l'air, les officiers quant à eux logent chez l'habitant. La piste est en bon état, mais ne permet pas de nombreux vols.

Les vols de nuit deviennent dangereux, la piste est lourde, les décollages délicats et les tours de piste risqués en raison des collines. Malgré tout, les vols d'entraînement de jour sur Léo et de nuit sur Bloch continuent.

Cependant, le mauvais temps et le mistral gênent la progression des stagiaires des 11ème et 13ème Escadres venus se transformer sur Léo 45. Les fêtes de Noël et du Jour de l'An se passent joyeusement. La ligne Maginot nous apparaît dans un lointain irréel...

LE Léo 45



Le Léo 45 rebaptisé Léo 451 fut le premier bombardier résolument moderne. Sa grande vitesse de pointe et son armement défensif très puissant le mettait à l'abri de la majorité des chasseurs de l'époque.

Dimensions	Envergure : 22, 50 m	Longueur : 17, 30 m
Poids	Maximun : 11 800 kg.	
Performances	Vi max : 470 Km/h	
Moteurs	2 x GNOME et RHONE 14 N de 915 CV	
Armement	- 2 mitrailleuses 7, 5 mm (dont 1 en tourelle escamotable) - 1 canon de 20 mm en tourelle semi-escamotable. - 1500 kg de bombes.	

Le Léo 45 n° 1 vola en avril 1937. Il se présentait comme un monoplan cantilever à aile basse; le fuselage comprenait à l'avant, dans un nez entièrement vitré, l'habitacle du navigateur- bombardier, suivi du poste de pilotage. La cabine se terminait par le poste du radio et de deux tourelles de mitrailleuses escamotables. L'empennage était bidérive.

Le 10 mai 1940, 192 exemplaires avaient été livrés. Engagés à fond dans la bataille de FRANCE, les appareils subirent de lourdes pertes. Lors de l'invasion de la zone libre, les allemands s'emparèrent des Léo 451 disponibles; transformés, ils furent utilisés par la LUFTWAFFE comme appareils de transport.

L'année débute sous le mistral et la froidure. Le 5 nous débutons les vols de nuit sur la piste des Vallons. Deux de nos avions se heurtent au sol, les équipages sont indemnes mais les appareils irréparables. Le 11, le Léo n° 17 parti en navigation de nuit ne rentre pas. Nous le retrouvons le lendemain, écrasé à Sambuc près d'Arles, l'équipage carbonisé. L'accident restant inexplicable, les vols de nuit sur Léo sont suspendus. Les obsèques ont lieu le dimanche 14, la douleur est profonde au sein de l'Escadre.

Le 5 février, sous un fort mistral, le commandant de l'Escadre, s'embarque au décollage et fait un cheval de bois. L'avion est détruit, l'équipage n'a rien. Nous persistons, les exercices de jour sont poussés

à fond. De nuit, le groupe aligne jusqu'à 8 avions. Le 25 février, un nouvel accident nous frappe. Le Léo n°32 s'écrase au décollage et s'enflamme. Le LCL De Vitrolles commandant la 12ème Escadre et son équipage meurent carbonisés.

Deux équipages décimés en deux mois, le malaise est certain. Le premier accident étant resté inexpliqué, le second demeurera-t-il tout aussi mystérieux ? Non, l'enquête conclut à une mauvaise manoeuvre en PSV ; le doute disparaît, le calme revient.



LES OFFICIERS DU GROUPE A SALON EN 1940 (SHAA)

Le 3 mars, le LCL Lefort prend le commandement de l'Escadre. La vie au groupe continue, l'instruction est toujours la mission première. Le 19, le soldat Puch radio de la 1ère escadrille a une main gelée au cours d'un vol en altitude. Le mois se termine par des vols d'entraînement sur le P63 nouvellement affecté au groupe.

En avril le groupe devant faire mouvement l'activité aérienne ralentit. Nous achevons le montage des radio-compas et le calage des longueurs d'ondes sur les Saram. Le 13, le SGT Boutemy effectuant un atterrissage un peu long à Marignane emboutit un camion d'Air France : l'avion est reversé en usine.

A la fin du mois, le groupe est enfin prêt à effectuer toutes les missions. Le 19, nous recevons l'ordre de rejoindre le terrain d'opérations de Boissons. Le lendemain, l'échelon volant rallie les installations de Saconin. L'échelon roulant arrive le 22. Les officiers sont logés au village de Vaubuin, les sous-officiers à Coeuvre et la troupe à Mersin et Breuil.



ALIGNEMENT DE Léo 45 (ECPA)

Le 23 avril 1940, l'activité est grande au 1/12. Tout en installant le PC, la section photo, les liaisons et le service de ravitaillement, nos mécanos préparent nos avions. L'activité aérienne reprend rapidement. Le général, commandant la Z.O.A.N. nous rend visite et étudie en détail avec notre chef la

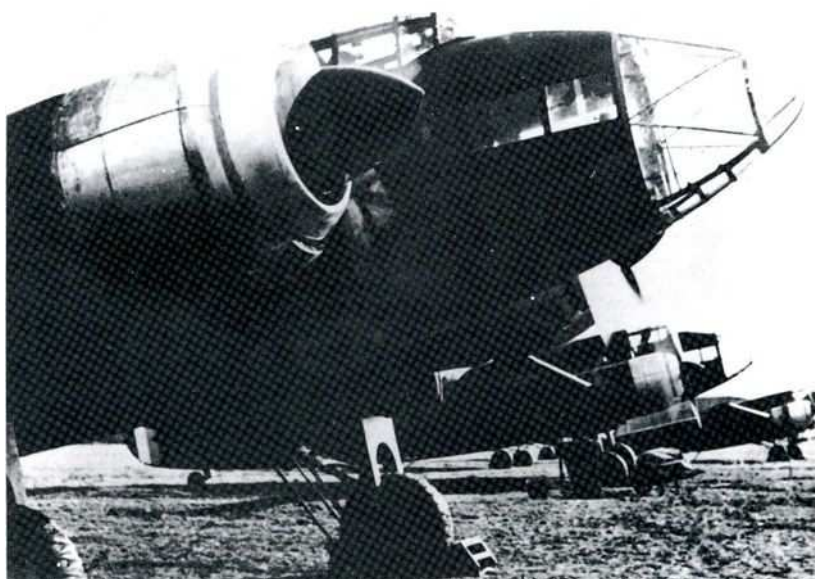
dispersion des avions et les divers cantonnements et popotes.

Le 1er mai, les 12ème et 31ème escadres sont dissoutes pour constituer le groupement d'aviation n° 6 sous les ordres du Colonel Lefort. La 31ème actuellement à Lezignan rejoindra Soissons ultérieurement. La situation et l'atmosphère changent. Nous sommes fréquemment réveillés par des "Alertes air" et par des tirs de DCA.

Le 8 mai, l'aviation est placée en état d'alerte par le Général Vuillemin, commandant en chef des Forces aériennes. L'Armée de l'air, dont le grand quartier général aérien (G.Q.G.A.) est installé à Saint-Jean Les-Deux-Jumeaux, est répartie en quatre zones d'opérations aériennes (ZOA).

Le 10 mai à l'aube, l'Allemagne lance son offensive en Hollande et en Belgique. Dans le cadre du "Fallgelb" (Plan jaune) la Luftwaffe, forte de 3600 appareils, reçoit pour mission de détruire les avions français, belges et néerlandais sur leurs territoires. Sous les assauts massifs des bombardiers et des chasseurs, la moitié de l'aviation belge et néerlandaise est détruite en une journée. En France, la chasse franco-britannique parvient à contenir en partie les attaques. Malgré tout, de nombreux terrains sont touchés dont Reims-Courcy, le vieux terrain du groupe 1/12. Sur les 47 bases, une soixantaine d'appareils divers sont détruits.

Vers midi, le 11 mai, les Panzer Divisionen sous leur ombrelle de Ju 87, He 111 et Bf 109 atteignent le canal Albert et la Meuse. Tout le dispositif belge est menacé. La destruction des ponts devient vitale. Sur les 9 Battle envoyés par les Belges, 6 sont abattus avant l'objectif. Les Blenheim du Bomber Command qui suivent, obtiennent un résultat médiocre. A 16 h 00, on demande à l'aviation de bombardement de détruire, ou du moins de retarder, les blindés allemands. A 18 h 00, la première intervention du bombardement français dans la bataille est exécutée par notre groupe.



MISES EN ROUTE DES Léo 45 (SHAA)

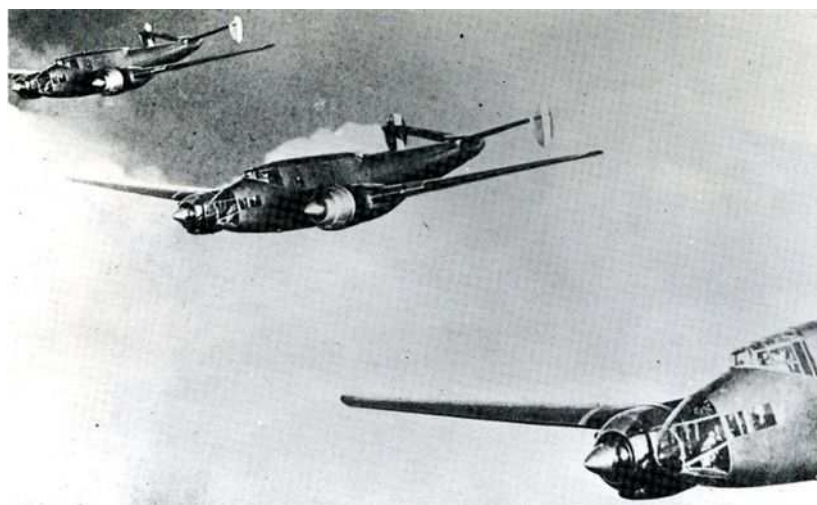
Tous les équipages du 1/12 se disputent l'honneur de faire cette première mission (bombardement du pont sur le canal Albert et des colonnes motorisées sur la route de Tongres à Maestricht).

EXTRAITS D'UN COMPTE-RENDU DE LA 1ERE MISSION DU GROUPE.

... Après un quart d'heure de route, les premiers indices du champ de bataille apparaissent dans le lointain, sous la forme de colonnes de fumées, particulièrement importantes sur la droite, dans la vallée de la Meuse. Les nombreux convois de réfugiés déjà identifiés sur les routes, nous indiquent hélas, que l'ennemi poursuit son action offensive.

Voici Tongres dévorée par des incendies et tout près des feux d'armes automatiques. Le radio m'assure que ceux-ci nous sont destinés. Il me montre des colonnes de chenillettes et de camions arrivant à Tongres. Je m'éloigne de l'axe dangereux.

A moins de 20 km de l'objectif, je prends le cap de bombardement. Le bombardier vient vérifier les dernières indications de mes instruments : altimètre à 500 mètres, indicateur de vitesse à 220 km/heure; Les fumées au sol nous montrent que nous sommes très près du vent debout. La formation vole dans un ordre impeccable. Les patrouilles latérales de chasse prennent une légère avance pour accentuer leur action, mais je n'aperçois aucun avion ennemi.



LEO 45 EN ACTION (ECPA)

Un grand cri dans le téléphone : "Le voilà" et le bombardier me montre à travers les glaces avant, le bel arc clair qui enjambe majestueusement le canal. Pourquoi est-il si beau sous le soleil couchant ? Est-ce un orgueil narquois ou une suprême coquetterie devant nos Prétentions destructrices ? Trois degrés à gauche me crie le bombardier, et je me répète en moirmime : tout droit, 500 mètres à l'altimètre, 220 au badin. Les aiguilles sont immobiles, seul le beau pont blanc se rapproche, lentement. Tel un pêcheur sur le point de lever sa ligne, je pense : "nous le tenons" quand la minute inoubliable commence...

L'arc du pont vient d'échapper à ma vue en s'enfuyant sous la coque de l'avion.

"Terminée" me crie le capitaine bombardier en me regardant avec un grand sourire. Mission faite par notre avion, mais à faire encore par ceux qui nous suivent. Mon rôle de Commandant de Groupe est maintenant de les guider dans la poursuite de leur ligne droite.

30 secondes sont nécessaires et je compte : 101, 102, 103... ce malheureux nombre déclenche le feu d'artifice. 105... des traînées lumineuses incandescentes rouges, verdâtres montent du sol et environnent l'avion de toutes parts. Les unes apparaissent sur les rives mêmes du fleuve, d'autres arrivent en oblique de collines plus éloignées, d'autres surgissent des angles cachés par l'avion.



L'ARC DU PONT VIENT D'ECHAPPER A MA VUE (ECPA)

108, 109... un remous soulève l'appareil. Des flocons blancs nous entourent. A droite, à l'Est de la Meuse, le coup de balai de nos chasseurs est déjà transformé en un combat suprême.

115, 116, 117... 121... un choc brutal sous la coque vers la droite, l'impression d'une flamme, un inconnu invisible entré dans la maison, des grondements sourds au sol qui dominent les moteurs.

124, 125, 126... que de flocons ? Que de traînées qui ont l'air de nous poursuivre ? Je passe suralimentation, surpression et plein gaz : Je mets du pied à gauche, manche à gauche et en avant. Le sol se rapproche, le sifflement de l'air s'accroît, l'atmosphère de feux disparaît en même temps que le triple fuseau clair d'un Me 110, venu l'on ne sait d'où et rentrant dans ses lignes.

Dans ce retour au calme un peu particulier, nos ailes se dandinent à quelques 500 km/heure et la sarabande des aiguilles commence. Derrière nous et au-dessus, les gros flocons soigneusement constitués en nappe cumuliforme disparaissent.



TABLEAU DE BORD DU LÉO 45 (ECPA)

"Attention, on nous tire" me crie le bombardier. Diversion à gauche, puis à droite. Voici Tongres là-bas, et sur les lignes amies. Pas de silhouette inquiétante sur l'avant ni au-dessus. Mais les moteurs s'affolent et les compte-tours ne sont pas raisonnables;... Vite un coup de grand pas aux hélices. Une lampe rouge s'allume et le compte-tours droit maintient sa position.

Et nos camarades ? Sont-ils toujours dans notre sillage ? Délibérément, après un dernier coup d'oeil méfiant, je libère les manettes et modère la fougue de l'appareil.

Voici, Laon, Saint-Gobain : Encore une aiguille à zéro, plus de pression d'air, plus de frein à l'atterrissage dit la petite aiguille! ... L'Aisne, le terrain : Je déverrouille le train d'atterrissage; celui-ci sort comme un diable dans sa boîte...quelle surprise?

L'avion roule sur le gazon et le train ne fléchit pas ; sans freins, il s'assagit de lui-même, à ma grande satisfaction, car mon brave mécanicien se précipite au-devant avec de grands gestes, ne comprenant pas que l'appareil manque de ses moyens de manoeuvre.

C'est un plaisir extrême de fouler à notre tour l'herbe verte. Le personnel s'accumulant devant l'aile droite, nous constatons avec lui qu'un obus de petit calibre a éclaté dans le" bord d'attaque, entre le moteur et la coque, et a cisailé la plupart des canalisations.

Pendant ce temps, le lieutenant Grandremy et le Sergent-chef Ritz, dont les avions sont désarmés, sautent en parachute et sont portés disparus. La plupart des avions sont criblés de balles ou d'éclats d'obus.

Le soir, réunis à la popote, nous connaissons cette terrible chose, les places vides à table!
La bataille va être dure, il va falloir serrer les dents.



Léo 45 DU GB I/12 (SHAA)

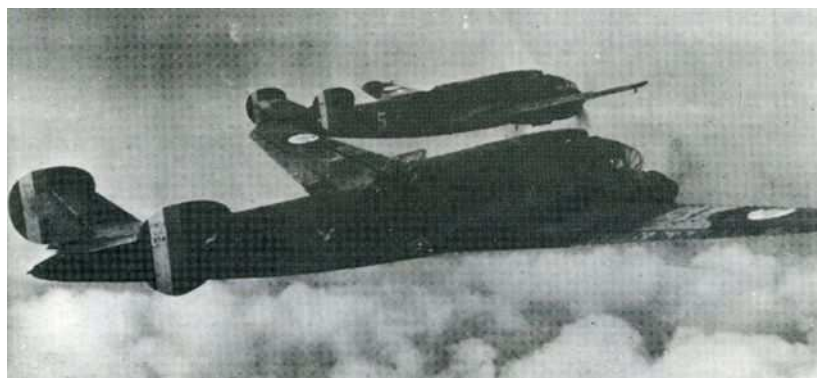
Dimanche 12 mai, nous apprenons que nos amis chasseurs ont mené un dur combat et perdu un des leurs. Ces sacrifices n'ont pas été vains, car l'objectif a été sérieusement atteint. A 17 h 00, six de nos avions prennent le cap de Cambrai pour rejoindre la chasse. Puis l'expédition au complet aidé par un orage largue 150 bombes sur des colonnes motorisées dans la région de Saint-Trong-Warenne

Lundi 13, toujours protégés par les chasseurs, nous recevons l'ordre de bombarder des colonnes dans le triangle Dinant/Ciney/Clergnon. Malgré une violente défense anti-aérienne, la mission est exécutée. Le LTT Raillard atteint par un obus revient sur un seul moteur. Le LTT de Saint-Victor se pose avec un longeron de l'aile droite sectionné. Le SLT Rousseau est atteint à l'empennage par un obus. Quant à l'ADC Gobeau, il a un berceau moteur endommagé et son canonier le SLT Dubois est blessé à la joue par une balle.

L'ennemi a réussi à établir des têtes de pont à Houx, Monthenne et dans le bois de Marfée près de Sedan.

Mardi 14 mai, à 8 h 00 nos trois avions disponibles sont mis en alerte. Vers midi, c'est sans protection que nous sommes lancés dans l'enfer du quadrilatère Sedan-givonne-bazeille - la Meuse. Nous sommes violemment attaqués par la Flak ennemie, malgré nos manoeuvres l'avion du SLT Hugot est abattu près de Sedan, et les 2 autres sont durement touchés.

A 13 h 30, le ciel de Rotterdam s'obscurcit de points noirs. Les avions aux croix gammées surgissent par vagues et en un terrifiant bombardement rase le centre ville. Sous une pareille pression les Hollandais capitulent. La bataille fait rage. Rien n'arrête la ruée allemande, les renforts affluent, leurs avions et la Flak nettoient le ciel. Au dîner nous apprenons qu'une brèche est ouverte entre Dinan et Sedan. Il n'y a plus au groupe, un seul avion disponible.



LÉO 45 DU GB I/12 AUX COULEURS DE L'EX BR 126 (SHAA)

Mercredi, aucune mission n'est demandée. Tous les avions sont en réparation. Les nouvelles nous inquiètent fortement. Nous recevons en début d'après-midi la visite du Ministre de l'Air.

Jeudi matin 16 mai, l'émotion est grande, les équipages du GR 2/33 nous signalent qu'ils sont attaqués sur leur propre terrain de Laon par des auto-mitrailleuses allemandes.

Le COL Lefort fait évacuer le groupe vers le terrain de la Ferte-Gaucher. Les troupes françaises qui se trouvent en Belgique reçoivent l'ordre de retraite. Les troupes belges se replient sur l'Escaut. Nos missions s'échelonnent entre 7 h 3-0 et 14 h 50. La réaction de l'ennemi est extrêmement violente, tous nos appareils sont atteints par la DCA.

L'équipage du SLT Dévallez est porté disparu. Très sérieusement touché, le LÉO du SLT Lemaire réussit à rejoindre nos lignes et se "vache" dans un champ près de Liesse à 20 km au Sud de Mt Cornet. Le SLT Lemaire et l'ADC Cherigie, blessés sérieusement sont hospitalisés à Soissons. Le SGT Pironneau, le radio, a été tué en pleine action à son poste de combat.

A l'issue de cette longue journée, nous ne pouvons hélas que confirmer que ce sont bien les blindés allemands qui occupent Mt-Cornet et Rozoy/Serre. Vu l'état du terrain de la Ferte Gaucher, nous recevons l'ordre de faire mouvement sur Persan-Beaumont où nous devons rejoindre le groupe 11/12.

Vendredi 17, les avions disponibles s'envolent vers Persan. Vers midi, les divisions blindées allemandes atteignent l'Oise près de Saint-Quentin. Mais, la 4ème division blindée du COL De Gaulle avec ses 150 chars, parvient à les stopper.

Suite à ce succès De Gaulle est promu général. A Paris on souffle un peu, tandis que Bruxelles est prise par le GAL Von Reichenau.

Le 18 mai, deux avions du groupe effectuent avec le 11/12 une mission de bombardement sur des convois entre Landrecies et Fumoy sans protection dans des conditions difficiles.

Dimanche 19 mai. A 6 heures du matin, une quinzaine de Heinkel bombardent notre terrain. Notre groupe s'en tire indemne ce qui n'est pas le cas pour les autres unités qui déplorent des tués et des avions détruits. Le terrain est inutilisable, mais nous remettons rapidement en état 2 bandes d'envol. Le groupement 6 est très éprouvé. Un repli sur le terrain d'Orléans-Bricy s'impose.



LÉO 45 SORTANT D'USINE (ECPA)

Le lendemain, alors que nous faisons mouvement sur Orléans, 4 LEO attaquent les colonnes motorisées allemandes qui progressent vers Saint-Quentin et La Fere-Cambrai. L'équipage de l'ADC Vuathelot est descendu en flammes sur l'objectif. Les allemands ayant atteint la mer du Nord ont pratiquement encerclé 45 divisions alliées.

Mardi 21 mai, faute d'avions disponibles le groupe est cloué au sol. Après 10 jours d'opérations, nous venons de perdre 25 % de nos effectifs. Le 22 nous sommes toujours sans avion, les divisions allemandes progressent vers Calais et Boulogne. Jeudi 23, nous percevons des renforts en personnel et en avion qu'il faut aller chercher à Bordeaux, Cognac et Rennes. Mais les avions sortant d'usines ne sont pas opérationnels (armement et réglages).

Vendredi 24, le GAL Vuillemin commandant en chef les forces aériennes françaises vient inspecter nos groupes 1/12, 11/12 et 1/31. Alors que tout le personnel est rassemblé devant la ferme de Sennelay, il remet aux commandants Malardel, Schmitter et Ruth, la croix de guerre avec palme au nom des groupes.



Le lendemain, les Allemands s'emparent de Boulogne, les alliés se replient sur Dunkerque. Nous recevons d'autres officiers et sous-officiers du centre d'instruction de Toulouse.

Le 26, nous terminons les réglages des armes sur nos nouveaux avions. Lundi 27 mai, journée très calme on achève le travail sur les LEO. Calais capitule, l'opération "Dynamo" est déclenchée à Dunkerque sous la protection de la RAF. A 18 h 00, grande réunion à l'Etat-major du groupe. Une nouvelle bataille de la Marne va être déclenchée où le groupe va y engager tous ses moyens. Il faut à tout prix arrêter l'ennemi sur la Somme. L'ordre du jour du GAL D'Astier, commandant la Z.O.A.N, nous est lu :

ORDRE DU JOUR DU GENERAL D'ASTIER
COMMANDANT LA Z.O.A.N du 27 MAI 1940.

"A la face du monde, une lutte décisive est engagée. Le succès final de cette bataille terrestre que vous survolez le jour et la nuit, c'est vous, combattants de la bataille aérienne, qui en êtes une des conditions absolue. Vous avez marqué votre ascendant.

L'ennemi, malgré sa supériorité numérique, attaque déjà avec moins de violence. Parfois même, il se dérobe. Il faut que sans trêve, malgré vos veilles, vos fatigues, vos combats vous poursuiviez votre mission jusqu'aux limites des forces humaines, implacablement.

Il faut que, pour tous ceux qui se battent sur terre, et qui cherchent avec confiance votre présence dans le ciel, vous inscriviez, les premiers, le signe de la victoire.

L'effort surhumain demandé à l'aviation n'aurait pu sans vous s'accomplir ni se continuer. Votre valeur technique, votre acharnement au travail et lors des attaques votre courage, ont permis de gagner des batailles dont vous pouvez avoir un légitime orgueil.

Artisans terrestres des victoires du ciel, il convient de vous donner une juste place dans l'hommage unanime rendu à l'héroïsme des ailes françaises. »

signé : d'ASTIER.



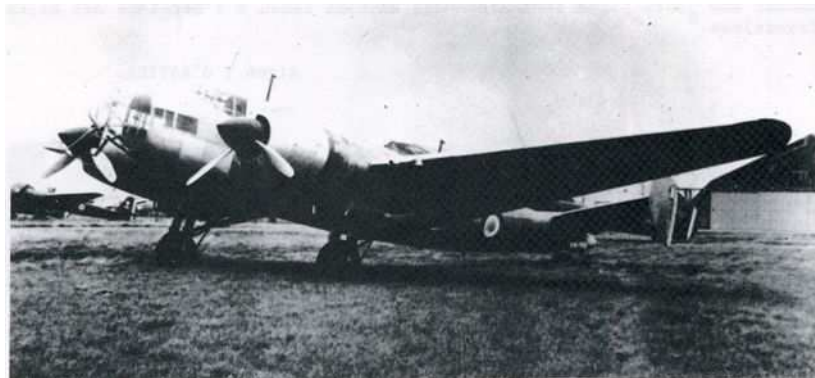
EQUIPAGE DE LA 3^e ESCADRILLE / Le Cne RUTH (futur commandant de notre groupe)
ENTOURE DU SLT BORDELLET, DE L'ADC VINCENT ET DE L'ADC ? (radio) (ECPA)

A 0 h 30, le 28 mai, Léopold III signe la capitulation de la Belgique. La stupeur est grande : Sur la plage de Dunkerque 350 000 soldats attendent leur embarquement. La situation est grave, la bataille va être plus dure. Nous décollons à 17 h 00 pour attaquer à 6 avions le village de Fouillay à l'Est d'Amiens. Beaucoup d'avions de chasse tant amis qu'ennemis sont rencontrés mais les LÉO ne sont pas attaqués. Mercredi, l'avance allemande continue, Ypres, Ostende et Lille tombent. Les conditions météo nous empêchent toutes missions.

Jeudi 30 mai, devant le péril, la France essaie de se retrouver. A Dunkerque, l'évacuation des troupes continue, les anglais tirent leurs dernières munitions. La Luftwaffe coule de nombreux navires. Nous décollons à 6 h 50, mais au Nord de la Seine le temps exécrable nous contraint au demi-tour. A 17 h 30, nous pouvons enfin décoller pour aller interdire les ponts de la Somme et le canal d'Abbeville. La Flak très active atteint l'avion du CNE Risse. Nous réussissons avec 4 avions à larguer 20 bombes de 100 kg et 128 de 10 kg.

31 mai, l'opération "Dynamo" bat son plein 68000 soldats atteignent l'Angleterre. Ce n'est qu'à 18 h 30 que nos avions quittent le sol pour bombarder les colonnes ennemies sur les routes de Bernaville-Amiens et Amiens-Doullens.

Sur 15 appareils attachés au Groupement n°6 pour cette mission, 8 sont abattus par une Flak et une chasse violentes. Sans protection, nos pertes sont de plus en plus sévères.



... A 30 km de l'objectif, le leader rentre dans les nuages. Nous essayons de le suivre un moment, mais la visibilité devenant nulle nous dégageons en piquant vers la gauche. Nous sortons de la couche quelques minutes plus tard, seuls! Je donne le cap de l'objectif au pilote. Celui-ci est atteint à 19 h 10. A part quelques tirs de DCA, rien, ni véhicule ni troupe. Après une dizaine de kilomètres, nous inspectons les routes voisines. Quand soudain, notre canonnier nous annonce un Messerschmitt 109 nous attaquant par l'arrière.

Nous piquons, des rafales se font entendre, le CLC Jacquemin annonce avec joie que le chasseur descend en flammes. L'euphorie est de courte durée, car aussitôt 3 autres ME 109 arrivent dans nos 6 heures. "Je dis au pilote de continuer à piquer en direction du Nord-Ouest. Le moteur droit s'arrête, consternation! Il va être dur de regagner nos lignes. Tout à coup j'entends le radio pousser un grand cri. Je quitte ma place, pour trouver le CLC Dumont, qui n'avait pas hésité à descendre sa cuve dans le combat et tirer sur les chasseurs, la tête pleine de sang, couché sur son arme. L'avion est criblé sans arrêt de balles et d'obus. Le canonier blessé aux jambes, continue de tirer. Nous repassons les lignes à 300 mètres en descente. Le

canon se tait, les munitions sont épuisées. Les ME 109 se rapprochent. Nous ne sommes plus qu'à une vingtaine de mètres du sol. Puis le second moteur lâche, l'aile accroche un arbre. Je perds connaissance et, quand je reviens à moi, je vois une ouverture à ma droite par laquelle j'arrive à sortir. L'avion est brisé et en flammes. Alors qu'il m'est impossible de dégager le pilote, le canonnier réussit à sortir. Puis une explosion formidable pulvérise le LEO. Nous sommes à Wanel (Somme) il est 19 h 30. C'est la triste fin d'une mission au départ joyeux...

(C.R de l'ADJ MATHONNIERE du 31.05. 1940)

Du 1er au 3 juin, pas d'opération pour le groupe, nous nous déplaçons sur le terrain d'opérations de Touillon Les Montbard. L'opération "Dynamo" s'achève.

Mardi 4 juin, le dernier bateau quitte Dunkerque avec à son bord les derniers des 338 000 hommes à rapatrier vers l'Angleterre. A 21 h 30, c'est sous le vrombissement fantastique de leurs moteurs de 2000 chevaux que 2 de nos LEO s'arrachent du sol pour aller bombarder de nuit les usines B.M.W au nord de Munich. La nuit est brumeuse, l'Allemagne est noire; l'avion du LIT Raillard percute le sol à l'Est de Besançon et explose.

Les 5 et 6 juin, le temps est médiocre, les missions ne peuvent être exécutées. Le GAL De Gaulle est nommé sous-secrétaire d'Etat à la guerre. Vendredi 7 juin, les Allemands sont à 40 KM de Rouen et approchent de la Seine. Contre l'absence de protection, l'exécution de nos missions se fera désormais entre chien et loup à l'aube ou au crépuscule. C'est donc vers 20h00 que nous décollons pour bombarder la région d'Ham.

L'avion de l'ADC Gobeau, suite à des problèmes de navigation est à court d'essence, ne pouvant se faire identifier, il se fait tirer par la DCA française. Larguant sa dernière bombe, l'avion fauche deux arbres, dérape au passage d'un sillon. Le train est fauché et l'avion arrête sa course au fond d'un vallon.

Samedi 8 juin, il est 20 h 30 quand les trains se verrouillent. Le village de Nesle est bombardé à 1400 mètres d'altitude sous une DCA très nourrie.



DES ME 110 SURVOLANT PARIS EN MAI 1940 (ECPA)

Notre objectif, un carrefour au Sud de Mézières est atteint sans problème. La bataille de la Somme est perdue. Les Allemands atteignent la Seine et la Marne. En Norvège, un armistice entre en vigueur.

10 juin, la situation générale devient de plus en plus mauvaise, l'avance ennemie est foudroyante et l'Italie déclare la guerre à la France. Malgré les risques, le groupe est à nouveau alerté pour une mission de jour. L'objectif est sérieusement atteint malgré une réaction violente de l'ennemi. L'avion du SLT Riche est vu pour la dernière fois piquant dans la région de Mourmelon.

11 Juin, Paris est déclarée ville ouverte, Reims tombe. Vers 14 h 00, c'est en plein orage que 3 de nos avions bombardent une colonne de chars sur la route Neufchâtel-Reims. Le lendemain, le GAL Weygand signe l'ordre de retraite générale. Le groupe fait mouvement sur le terrain de Châlons-sur-Saône.

Sans pourtant se décourager, chacun sent la catastrophe arriver. Il y a tant de signes précurseurs : les communiqués laconiques, l'approche des Allemands de Paris. Chacun se raidit et le bloc compact des équipages se serre autour de son chef. La population s'affole, l'exode se renouvelle.

La mission du 13 juin est décommandée suite aux conditions météorologiques. Vendredi 14, la situation empire. Le drapeau à croix gammée flotte sur l'arc de Triomphe. Le bruit court que Chaumont est tombée, la panique règne à Dijon. Le temps est toujours aussi médiocre, nous restons cloués au sol.



NOUS NOUS REPLIONS SUR ISTRES..." (ECPA)

Samedi 15 juin, à 4 h 00 du matin le ciel est dégagé, 3 avions vont bombarder les ponts sur la Seine à l'Est de Romilly. L'après-midi nous nous replions sur Istres. Dimanche 16, l'échelon roulant arrive à Miramas. A minuit le gouvernement présente officiellement sa demande d'armistice.

Lundi 17 juin 1940. A midi, à la radio le Maréchal Pétain annonce que les pourparlers d'armistice sont en cours. Nous recevons l'ordre de nous préparer à faire mouvement sur l'Afrique du Nord.

Mardi 18 juin, Caen, Cherbourg, Rennes, Nevers, Colmar tombent. A 18 h 00, le GAL De Gaulle lance son premier appel de la radio de Londres. Notre échelon roulant se rend à Marseille pour embarquer. A 21 h 30, l'ordre nous arrive de mettre le maximum d'avions pour un bombardement sur l'Italie. Une pluie diluvienne arrose le terrain. Finalement la mission est décommandée.

Mercredi, Brest et Nantes sont occupées à leur tour. L'échelon roulant s'embarque sur les cargos "Chelma" et "Sidi Brahim". Ce dernier quitte Marseille dans la soirée.

Le "Chelma" est bombardé dans le port de Marseille par 9 avions italiens (64 personnes trouvent la mort dans le quartier du port).

Vendredi 21 juin, à 15 h 30 en forêt de Compiègne, Hitler reçoit les plénipotentiaires français. Le groupe 1/12 envoie 4 avions en échelon précurseur à Blida. Le lendemain l'armistice avec l'Allemagne est signé à Rethondes. Suivi le 24 juin à 19 h 35 de l'Italie, les hostilités cessent officiellement le 25 à 1 h 35.

Le désespoir au coeur il faut mettre bas les armes, les yeux rougissent, les poings se serrent. La "vraie guerre" n'aura pas duré longtemps.

Pendant 46 jours, le groupe a fourni un travail intense. Les équipages ont jalonné de leur sang la route de l'invasion. Sans se préoccuper des pertes toujours plus lourdes, ils ont montré un allant, une abnégation, une foi inébranlable dans la destinée de la Patrie. Leur courage merveilleux, leur moral à toute épreuve ont fait d'eux les dignes successeurs de leurs aînés de l'escadre 13, des B.R 107 et 126.



Léo 45 A ISTRES (ECPA)

Les pertes infligées par l'Armée de l'air à la Luftwaffe sont lourdes : 1300 avions de toutes catégories, soit 37 % de ses appareils de première ligne du 10 mai. De son côté, notre aviation a perdu 410 avions en combat aérien, ce qui démontre la supériorité de nos pilotes de chasse. Mais, 430 appareils sont également détruits au sol ou par accidents, soit au total 62 % de nos avions. Les personnels sont également très touchés, 40 % des officiers navigants sont tués ou blessés.

Citation.

ETAT-MAJOR

Bureau du Personnel

Décorations

ORDRE n° 47

Le général Commandant en Chef les Forces aériennes cite à l'ordre de l'Armée de l'air :

LE GROUPE DE BOMBARDEMENT I/12

« Groupe d'élite qui, sous l'impulsion de son chef le commandant MALARDEL et de ses chefs d'escadrilles les lieutenants DE SAINT VICTOR et RAILLARD, a mené au cours de l'offensive allemande de mai 1940, une lutte particulièrement acharnée, a fait preuve des plus belles qualités d'ardeur combative, de courage et d'abnégation, dans l'attaque à basse altitude des colonnes motorisées ennemies, en renouvelant ses assauts malgré des pertes très sévères jusqu'à l'extrême limite de ses moyens ».

Le 3 juin 1940
Le Général de DA VUILLEMIN
commandant en chef
les Forces aériennes.

Signé : VUILLEMIN

83 citations ont été décernées au personnel du groupe I/12 : 29 à l'ordre de l'armée, 9 à l'ordre de l'aviation de bombardement, 27 à l'ordre de la division aérienne, 11 à l'ordre de la brigade et 7 à l'ordre de l'Escadre.

Le 28 juin, le Gal de GAULLE est reconnu par le gouvernement britannique comme Chef de la "France libre".

Les groupes 1/12 et 11/12 vont reprendre à Istres leur vie en commun, du moins pour les

éléments de ces unités restés en France. Ceux passés en Afrique du Nord seront en partie englobés et pour un certain temps dans les unités mises sur pied en exécution des conventions d'armistice.

De nombreux congés sont accordés aux personnes qui le demandent. De ce fait les effectifs ne sont plus suffisants et l'on pense dissoudre un des groupes. Au mois d'août, la dissolution se confirme. La 12ème Escadre n'aura plus qu'un groupe issu de la fusion des GB 1/12 et 11/12. Le 27 août, une partie du détachement qui s'était rendu en Afrique du Nord rejoint Istres. Le 1er Septembre, l'Armée de l'air se réorganise. Le nouveau groupe 1/12 est constitué. Les escadrilles optent pour les insignes de tradition des BR 126 (2ème escadrille) et BR 134 (4ème escadrille) de l'ex 12ème Escadre.



LA "TÊTE D'AIGLE" DE LA BR 134

Le passé de gloire de la BR 134 est comparable à celui de la BR 126.

Créée en décembre 1917, elle obtient pendant la "Grande guerre" 2 citations à l'ordre de l'armée ainsi que le droit au port de la fourragère aux couleurs de la croix de guerre. Le 1er Janvier 1920, la BR 134 du Groupe de bombardement numéro 4 de l'Escadre 13 de 1918 devient 207ème escadrille du groupe 11/12. Elle participe à toutes les opérations de la campagne de France 1939-1940, au cours desquelles le groupe obtient la citation suivante à l'ordre de l'Armée :

« Groupe d'élite qui sous l'impulsion de son chef le Commandant RUTH et de ses chefs d'escadrilles les capitaines KNIPPING et TONON a mené, au cours de l'offensive allemande de mai 1940, une lutte particulièrement acharnée. A fait preuve des plus belles qualités d'ardeur combattive , de courage et d'abnégation dans l'attaque à basse altitude des colonnes motorisées ennemies, en renouvelant ses assauts malgré des pertes très sévères jusqu'à l'extrême limite des ses moyens ».

Le passé de gloire de cette escadrille est donc comparable au passé de gloire de la 2ème Escadrille avec qui elle forme à partir du 1er septembre 1940 le nouveau groupe I/12.

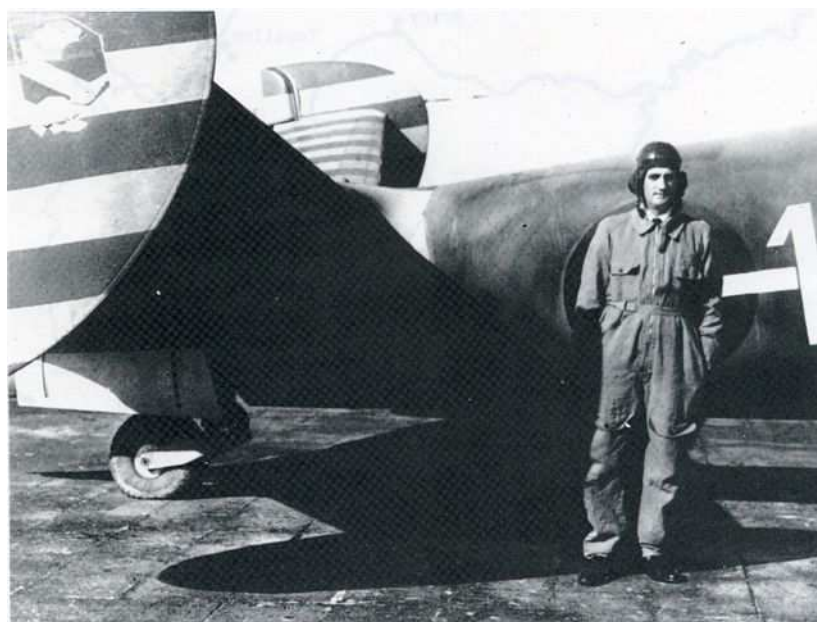


LE COMMANDANT RUTH DEVANT SON LEO ET LE NOUVEL INSIGNE DU GROUPE.

Une longue période de calme succède à la période d'activité intense. Les congés d'armistice sont de plus en plus nombreux et de ce fait, l'organisation du groupe se poursuit par une mise en place continue du personnel. Les effectifs sont gonflés à bloc, l'instruction se poursuit, à cadence assez lente en vol, d'une façon plus suivie au sol.

Nous enregistrons plusieurs alertes (Dakar-Gibraltar) sans participation du groupe.

Au 1er Novembre, l'Angleterre a perdu 830 appareils depuis le 13 août (jour de l'aigle) mais en a abattu 2400. La bataille d'Angleterre fait rage. Les exercices avec la marine sont nombreux et variés, surveillés de très près par les commissions allemandes d'armistice. Les ordres pour l'exercice du 7 décembre imposent même qu'un officier allemand soit présent dans un avion de la 1ère escadrille. Malgré tout, ils permettent de maintenir l'entraînement des équipages.



LE CNE PLIQUE DEVANT SON AVION PEINT AUX COULEURS DE VICHY (SHAA)

Le commandant Ruth quitte le commandement du groupe et le passe au capitaine Plique le 8 janvier. Le 15 mars, un de nos avions s'écrase à l'entraînement faisant un mort. Le CNE Plique quitte le 1/12 le 20 mai pour rejoindre l'Etat-major du GB 6 et est remplacé par le CDT Fine. Le 9 juin, nous recevons l'ordre de nous tenir prêts à toute éventualité d'un départ. Le groupe voisin 1/31 est envoyé en renfort en Syrie. Le matériel volant du groupe est renforcé par des avions venant d'Aulnat et les avions des groupes 1/38 et 11/38. Tout le personnel se met au travail : ultimes vérifications mécaniques, réglages des armes, compensation des compas etc...

TERRAINS de STATIONNEMENT du GROUPE I / 12 :



du 02.09.1939 au 08.09.1939	AUZAINVILLIERS
du 08.09.1939 au 10.09.1939	ORLEANS-BRICY
du 10.09.1939 au 13.12.1939	CAEN-CARPIQUET
du 13.12.1939 au 20.04.1940	SALON
du 20.04.1940 au 16.05.1940	SOISSONS-SACONIN
du 16.05.1940 au 18.05.1940	LA FERTE-GAUCHER
du 18.05.1940 au 20.05.1940	PERSAN-BEAUMONT
du 20.05.1940 au 01.06.1940	TOUILLON-les-MONTBARD
du 12.06.1940 au 15.06.1940	CHALON-sur-SAONE
du 15.06.1940 au 12.06.1941	ISTRES

La campagne de Syrie

Juin - Juillet 1941

Après l'effondrement de la France, la Syrie fait partie des nombreux territoires qui se considèrent liés à notre -pays. L'application des clauses de l'armistice y est particulièrement rapide. Avant même l'arrivée, en août 1940, de la Commission italienne chargée de contrôler les opérations, certaines pièces essentielles des avions sont démontées (hélices, roues etc...) pour éviter aux hommes de l'armée du Levant de passer en Palestine. Un traité d'alliance entre l'Irak et l'Angleterre datant de 1930 concède dans la vallée de l'Euphrate deux bases aux Anglais (Shaibeh et Habbaniya). Mais en mars 1941, l'Angleterre se demande si cette partie du monde ne la lâche pas. Le Régent Abdul Illal est renversé par une conspiration militaire baptisée "Carré d'or". Rachid Ali El-Gailani, l'ennemi juré des Anglais, prend le pouvoir le 1er avril. La situation s'aggrave, l'Irak s'enflamme. Le pipe-line amenant le pétrole d'Irak vers Haïfa est fermé.

Le 2 mai, Rachid Ali demande au Fûhrer un appui armé. Suite aux négociations de l'amiral Darlan, la Luftwaffe obtient le 6 mai toutes les facilités pour atterrir en Syrie. Ainsi, 120 avions allemands et italiens se posent sur les terrains d'aviation syriens et libanais entre le 9 mai et la fin du mois.

La crainte d'être pris à revers et de perdre les gisements pétrolifères d'Irak poussent les Britanniques à envahir le Levant. Le 14 mai, l'ordre est donné à la RAF d'attaquer les avions ennemis en Syrie. A compter du 15, les chasseurs anglais attaquent les aérodromes pour y détruire les appareils de la Luftwaffe qui y font escale.



AVION ALLEMAND ABATTU SUR LE SOL SYRIEN (ECFA)

Le 24 mai, le GC III/6 équipé de Dewoitine 520 venant d'Afrique du Nord vient renforcer l'Armée de l'air du Levant. Le général Jannekeyn dispose ainsi outre ces avions modernes stationnés à Rayack, du GC I/7 (Morane 406), du GB 11/39 et de l'Escadrille de bombardement 111/39 (Glenn Martin 167F et Vieux Bloch 200), du CAO 583 (Potez 63.11) et enfin de 5 escadrilles de surveillance du territoire équipées de Potez 25 TOE (escadrilles 592, 593, 594, 595 et 596) soit un total de 90 avions avec les Loire 130 de la Marine basés à Tripoli.



DEWOITINE 520 (ECPA)

Les attaques aériennes menées par les Hurricane, les Gladiator et les Blenheim s'intensifient. L'aide promise par Hitler est réduite à l'intervention de quelques avions. Le 31 mai, les Britanniques réoccupent Bagdad. Rachid Ali s'enfuit en Allemagne.

Le 8 juin, partant de Palestine et de TransJordanie, les Forces britanniques et les Forces françaises libres pénètrent en Syrie et au Liban. A Rayack, les Dewoitine 520 du III/6 sont surpris au sol par les Hurricane et Curtiss P 40. Plusieurs avions sont mitraillés et incendiés. L'Armée de l'air est utilisée dès le début de la bataille à l'appui des Forces terrestres. Les 8 et 9, le 11/39 et 111/39 bombardent les colonnes d'infanterie et de blindés ennemis le long de la côte libanaise. Le 9, la flotte britannique appuie avec ses canons le débarquement des commandos du Commonwealth au nord du fleuve Litani. Deux navires anglais dont le destroyer Janus sont touchés. Les Potez 25 TOE ne pouvant bombarder le jour, opèrent de nuit.

Le 10 juin, les FFL prennent Kneïtra et les Australiens Marjayoun. Tandis que le GB 1/31 se pose au Levant avec ses Léo 45, l'annonce de notre départ pour la Syrie nous est faite.

Après avoir été tenues en échec à 16 km de Damas, le 11 juin suite à une dure bataille, les FFL arrivent en vue de la ville qui oppose une farouche résistance. Pour nous, loin des combats, la journée est entièrement consacrée aux préparatifs du voyage. Quatre Farman 222 sont mis à la disposition du groupe pour transporter les mécaniciens et le matériel de rechange.

Le 12, nos 13 Léo 45 et les 4 Farman 222 décollent d'istres. Le temps est splendide. A Brindisi, la piste est courte. Un Léo atterrit mal et se casse. A Athènes, un autre avion est immobilisé suite à des ennuis moteurs. Le 14, après avoir admiré les montagnes hellènes, les splendeurs de la Grèce antique, les flots d'îles et les montagnes d'Anatolie, le groupe se retrouve au Levant prêt à combattre.

Le lendemain, nous nous installons sur le terrain de Koussair. Dans la soirée, 4 avions décollent pour bombarder la flotte anglaise dans la rade de Beyrouth-Saïda. La réaction de la DCA des navires britanniques est violente. Un navire est touché, tous nos avions rentrent au terrain.

Le 16 juin, le groupe exécute plusieurs missions. Pendant qu'un de nos avions est en reconnaissance sur le pipe-line de Mossoul à Haïfa, un autre Léo bombarde une colonne motorisée à Kafer-Onz. Puis sous les ordres du groupe 1/31, 5 avions bombardent à proximité du pipe-line, des plateformes et une station de pompage.



FARMAN 222 (ECPA)

Le 17, le groupe est en alerte dès l'aube. Un rassemblement de véhicules dans la région de Kirbe-Qleaa est signalé. L'objectif est atteint par 4 avions. Pendant ce temps, sous un tir de DCA nourri, 6 autres Léo bombardent le pont de Kissoue et la lisière Est du village. En fin d'après-midi du 19, l'alerte

du groupe est levée. A la satisfaction générale, le personnel est conduit à la baignade.

Le 20 juin, les Alliés lancent une nouvelle offensive vers Damas. Notre groupe, quant à lui, bombarde Mouaddamiye et Damas. Le Capitaine Pinteaux ayant une panne de compresseur fait demi-tour. Sept tonnes de bombes sont lâchées sous les tirs de la DCA.

Le 21 juin, après trois jours de durs combats, les Australiens enlèvent Damas. Tandis que la 10ème division indienne remontait l'Euphrate en direction d'Alep, le groupe "Habforce" de la 1ère division de cavalerie, après avoir traversé les déserts du Sud, investit le secteur de Palmyre. Nos avions sont engagés à Kissoué, dans le djebel Druze sur la route de Damas, et dans le Sud-Est de Palmyre sur des engins motorisés. Des bombes de 10-50-100 et 200 kg sont larguées sans réaction de la chasse et de la DCA. Au retour, nous recevons l'ordre de faire mouvement sur Alep.

Le 22, après les Léo 45, ce sont Les Farman 222 qui décollent à l'aube suivis par un échelon roulant. Dès l'arrivée sur le terrain d'Alep, le groupe est mis en alerte et procède aux chargements des avions. L'avion de l'adjudant-chef Orliac part en reconnaissance sur l'itinéraire Hons-Palmyre et sur la piste de Aïrs et Beïda à Abou Ed Doumoun . Ceux du Commandant Fine et du Capitaine Pinteaux bombardent les rassemblements à l'Est de Palmyre. Les moyens de ravitaillement en essence et en huile sont archaïques et nous perdons un temps précieux dans la préparation des avions. Le lendemain, nous bombardons l'Est de Palmyre.

Le 24 juin, nous y retournons pour bombarder un rassemblement d'engins. Le commandement britannique, conscient de la menace aérienne française, décide d'attaquer tous les terrains.

Le 25, trois avions quittent le sol à 12 h 20 pour une reconnaissance du secteur de Satà-Biar et un bombardement à 15 km au Sud-Est de Jouffra. Le groupe se heurte à une patrouille légère de Curtiss P.40. Le combat s'engage immédiatement mais tourne rapidement à l'avantage des chasseurs. Les Léo succombent l'un après l'autre.

Dans l'avion du lieutenant Simon, la plupart des membres de l'équipage sont tués à leurs postes. Le Léo s'enflamme et s'écrase au sol. Dans le second, le radio est mitraillé. L'adjudant-chef Orliac réussit à poser l'avion en feu et aidé de l'adjudant Tricot, retire le sergent Guillemain qui a les deux jambes brisées par des obus. Mais ce dernier meurt quelques heures plus tard dans leurs bras.



Léo 45 EN FEU (ECPA)

Enfin, de l'avion du lieutenant Goumin, également en flammes, l'équipage saute en parachute. Au cours de la descente, le lieutenant mitraillé par les P 40 est blessé au bras droit. Tombant tous en plein désert occupé par les Anglais, souffrant de la soif et accablés par le soleil, ils ne doivent leur vie qu'à un heureux concours de circonstances et à la généreuse protection des tribus nomades de bédouins.

A 18 h 00, le commandant du groupe n'ayant aucune nouvelle de l'expédition part en reconnaissance avec la chasse. Après des recherches dans la région de Palmyre et après avoir bombardé une batterie de DCA, il rentre à Alep bredouille.

L'entrée en ligne massive du Curtiss P 40, supérieur au Dewoitine 520 fatigué fit retourner la situation. L'Armée de l'air perdait la maîtrise du ciel.

Malgré les pertes éprouvées et l'absence de nouvelles, le moral du groupe se maintient. Le 26, nos avions bombardent un objectif à 15 km à l'Est de Palmyre ainsi qu'une colonne montant du Sud. Pendant tout le les équipages recherchent les avions disparus la veille.

A l'aube du 27, deux avions cherchent à bombarder des troupes au sol, camouflées dans le Sud de Palmyre. L'objectif est découvert mais le bombardement est sans résultat. Un peu plus tard, 3 autres avions lâchent des bombes de 200, 100 et 10 kg sur des engins blindés à 20 km au Nord-Est. Les avions posés, le groupe reçoit l'ordre de faire mouvement sur Abou-Danne. Dans l'après-midi, l'échelon précurseur s'ébranle. Mais le lendemain, notre départ est reporté, pour permettre au groupe d'effectuer 2 missions. Les objectifs, dans les secteurs Sud et Nord-Est de Palmyre, sont atteints par cinq avions.

29 juin : Tandis que deux de nos avions bombardent un cantonnement à l'Ouest de Abou-Kemal, des P 40 s'en prennent au terrain de Kousseir. Le nôtre est bombardé par la RAF qui endommage 2 appareils. Dans l'après-midi, le groupe se replie sur Abou-Danne.



NOTRE TERRAIN EST ATTAQUE (SHAA)

Obligés de lutter contre l'aviation anglaise et de faire de l'appui feu, les D 520 très fatigués sont abattus les uns après les autres.

L'installation du groupe continue toute la journée du 30 juin. Une alerte est déclenchée au début de la matinée par quatre avions qui survolent notre terrain. Un seul de nos avions bombarde une batterie à 5 km au Nord de Palmyre.

En une semaine, la RAF a réduit de moitié l'aviation de Syrie. Le 1 juillet, nous bombardons des colonnes sur la route d'Abou-kemal à Deir-Es-Zor. En fin de soirée, notre terrain est mitraillé par un Blenheim, occasionnant quelques dégâts. Le 2, deux autres Blenheim bombardent et mitraillent nos installations. Des avions sont touchés, dont un du groupe 1/13 qui explose. Notre groupe effectue une mission à Homs avec le 1/25. Le 3 juillet, malgré les attaques contre les colonnes britanniques, Palmyre capitule. La chasse anglaise attaque nos avions qui bombardent Deir-ES-Zor et sa région. Au cours de ce combat, un chasseur anglais percute l'avion du sous-lieutenant Bardollet lui arrachant une partie de la profondeur. Alors que le chasseur tombe en vrille, un autre est abattu.

La capitulation de Palmyre ouvre le chemin d'Homs et d'Alep aux Britanniques. Le lendemain, l'escadrille I/AC de l'aéronavale arrive au Levant avec 12 Dewoitine 520. Mais il est trop tard. Alors que 3 de nos LeO bombardent au Sud de Deir-Es-Zor, celui du sous-lieutenant Laurent est touché de plein fouet par un obus de DCA et s'écrase. L'équipage qui réussit à sauter, tombe à une dizaine de kilomètres de l'Euphrate. Ils sont dévalisés par des bédouins de tout ce qui représente à leurs yeux une valeur quelconque. Recueillis par des arabes, ils sont livrés aux anglais qui les emmènent comme prisonniers en Irak puis en Palestine.



UN TRAIN DE MUNITIONS EN GARE DE HOMS APRES LE PASSAGE DES CURTISS (SHAA)

Le 5 juillet, nous opérons à Deir-Es-Zor sur un rassemblement de camions au Nord-Ouest, au centre ville sur une caserne, et enfin sur la route Deir-Es-Zor/Ragga et Alep. Dans la nuit notre terrain est de nouveau attaqué. Le conflit touche à sa fin, la défense française est désormais sans espoir, les forces anglaises menacent Alep et Homs.

Le 6, alors que nos chasseurs sont à la limite de l'usure totale, nous bombardons un pont à l'Ouest de Deir-Es-Zor et le terrain de Ragga. Le 7 juillet : Plusieurs de nos avions sont touchés par une DCA active alors qu'ils bombardent à 6 km au Sud-Est de Damour. Notre terrain est toujours bombardé.

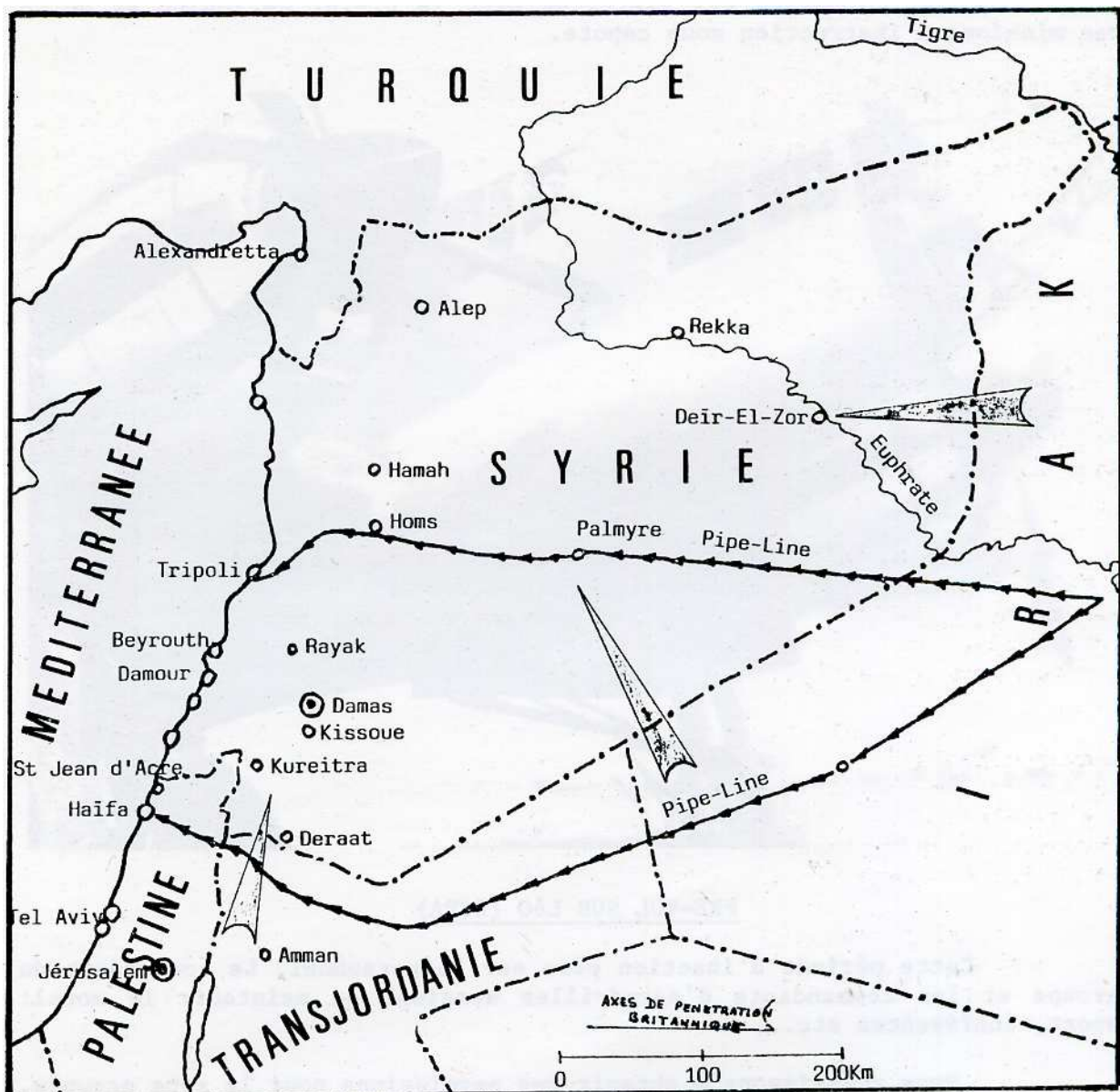
Le 8 juillet, la fin est inéluctable malgré l'activité déployée. L'avance anglaise s'accroît de plus en plus et nous repousse vers la mer. Le général Dentz, commandant les troupes françaises au Levant, demande un "cessez-le-feu". Après un dernier bombardement sur El-Boum (Sud de Beyrouth) nous recevons l'ordre de nous replier sur Athènes. Le jour même, le GC III/6 saigné à blanc quitte la Syrie.

Alors que les Australiens s'emparent de Damour, le 9 juillet, nos sept avions disponibles quittent le Levant. Six avions seulement parviennent à Athènes. Un Léo ayant une panne d'essence est obligé de se poser en Turquie. L'équipage est fait prisonnier.

Ainsi le groupe 1/12 se retrouve à Athènes un mois à peine après son passage aller. Nous sommes affaiblis, amaigris, abattus également par cette nouvelle défaite. Le groupe se rend à Salonique pour éviter une saturation du terrain d'Athènes. C'est là que le 11 juillet, nous apprenons que le général Dentz pour éviter une effusion de sang devenue inutile, a demandé l'armistice. Le 12, nous regagnons Istres en repassant par Brindisi.

Trente deux jours ont passé depuis notre départ de France : notre groupe est très réduit. Nous pensons à nos tués, nos copains internés en Turquie, aux prisonniers et au personnel restés en Syrie que nous n'avons pas pu rapatrier.

L'Armée de l'air vient de perdre 179 avions sur 289 engagés dans la bataille. Le 14 juillet 1941, l'armistice est signé à la caserne Sidney Smith de Saint-Jean-D'Acre.



La vie reprend à Istres analogue à celle qu'avait connue le groupe avant la campagne de Syrie . Le ravitaillement technique devient difficile, l'entraînement aérien est réduit. Nous recevons souvent la visite des commissions d'armistice, mais tout le monde s'ingénie à camoufler ce qui peut l'être.

Le 7 décembre 1941, les Japonais attaquent Pearl Harbor, les dégâts et les pertes sont énormes. Roosevelt considère cette date comme "Jour d'éternelle infamie". Allemands et Italiens alliés du Japon déclarent la guerre aux Etats-Unis. Le conflit devient mondial.

Début 1942, les commissions d'armistice imposent des restrictions assez sévères pour les équipages, notamment sur les allocations d'essence lesquelles ne permettent plus que 5 à 6 heures de vol par pilote et par mois. Nos vols se réduisent à des missions de bombardement à Saint-Chamas et sur l'étang de Berre, des exercices avec la D.C.A. de Toulon et enfin des missions d'instruction sous capote.



PRE-VOL SUR LÉO (ECPA)

Cette période d'inaction pèse sur le personnel. Le commandant du groupe et les commandants d'escadrilles essaient de maintenir le moral: sport, conférences etc...

Nous réussissons à obtenir des permissions pour la zone occupée. Beaucoup en profitent et reviennent heureux d'avoir revu leurs parents, quittés depuis 1939. Mais le contact de la zone occupée donne une impression défavorable. A compter du 8 octobre, le commandant Basset remplace le commandant Fine à la tête du groupe. C'est sous son commandement que le groupe va vivre des heures difficiles et douloureuses.

Le 7 novembre, le commandant Basset nous revient de sa transfo sur Léo à Toulouse. Le lendemain matin, les troupes américaines posent le pied en Afrique du nord. Les Allemands redoutent alors que le prochain objectif des alliés soit le sud de la France.

Le 11 novembre à 4 h 50, les lignes téléphoniques sont coupées, la ligne de démarcation est fermée. A 5 h 30, les Allemands annoncent au maréchal Pétain leur intention d'envahir la zone libre. Malgré la protestation solennelle du maréchal, à 7 h 00 l'opération "Anton" débute.

Le soir, le colonel de Dumast nous annonce l'arrivée imminente des troupes allemandes. Chacun sent dans son for intérieur combien la situation est sérieuse. Dans les jours qui suivent le commandement nous expose fréquemment la situation générale. Le 16, nous recevons l'ordre de commencer les préparatifs pour un départ. Le 23 tout est prêt et le groupe part pour Ambérieu.



BASE AERIEENNE D'AMBERIEU (ECPA)

Le 27 à 8 h 00, le commandant Basset attend devant l'hôtel Pont d'Ain, lorsqu'arrive un colonel allemand accompagné de l'officier de service de la base aérienne. Le colonel lui annonce qu'il a l'ordre d'occuper le terrain et qu'il désire éviter une effusion de sang. Le CDT lui répond qu'il n'a pas d'ordre à recevoir de lui et qu'il n'a pas peur de la mort.

Au moment de monter dans la voiture, l'officier de service parvient à dire au commandant qu'un avion qui cherchait à partir pour l'Afrique s'est écrasé au cours de la nuit. L'affaire se présente mal.

En arrivant à la base, les deux officiers français sont encadrés par des sentinelles allemandes. Se dirigeant vers le téléphone, ils constatent qu'il est déjà coupé. Sur la piste le personnel est rassemblé devant l'avion écrasé, entouré par de nombreux allemands mitraillettes au poing. Le commandant comprend qu'il a été abusé et que toute action est impossible.

A 9 h 00, le PN et les mécaniciens sont rassemblés dans une baraque gardée par les Allemands. Le reste du personnel est libre de partir. Vers 18 h 00, le colonel nous annonce que tout le personnel devra avoir évacué le terrain avant le lendemain 8 h 00. A 20 h 00 le commandant Basset plie le drapeau, le met dans sa housse et est conduit par deux sentinelles dans un réduit glacé où il doit passer la nuit. Les deux commandants d'escadrilles parviennent au prix de mille difficultés à récupérer les fanions.

A 8 h 00, le 28 novembre, les officiers et le PN sont autorisés à quitter le terrain. A midi, le commandant du groupe est libre d'aller prendre son déjeuner au "Café de l'aviation". Lors de son retour l'accès de la base lui est interdit. Les Allemands, considèrent comme butin de guerre le matériel du groupe et de la base.

Le 30 novembre 1942, le commandant Basset signe à Ambérieu l'ordre de dissolution du groupe 1/12 et adresse à son personnel la lettre suivante :

I re REGION AERIENNE
BASE AERIENNE D'AMBERIEU
Groupe aérien
de bombardement I/12

Ambérieu, le 30.11.1942

Le Commandant.

Officiers, Sous-officiers, Caporaux-chef, Caporaux et soldats
du Groupe aérien de bombardement I /I2,

Je dois signer dans un instant l'ordre de dissolution du Groupe 1/12, que j'étais si fier de commander. Cet acte avive encore l'émotion que j'éprouve, la douleur que je ressens, depuis cet affreux matin du 27 novembre 1942. Je ne croyais pas souffrir autant.

Mais, je garde courage et confiance, car l'âme du 1/12 est immortelle; elle ne peut pas mourir; elle survivra à nos malheurs. malgré notre séparation elle vibrera, car il le faut, plus intensément encore que lorsque nous étions réunis.

Je sauve notre Drapeau dans l'honneur ; je le garde pieusement ; l'épreuve terminée, rendez-vous sous ses plis; tous, au coude à coude, derrière moi !

Le Commandant J. BASSET
Commandant le Groupe Aérien de Bombardement I/12
et la Base Aérienne d'Ambérieu.

Signé : BASSET

Le Drapeau

Le 22 décembre 1942, le commandant Basset remet au commandant Laugier chef du 1er Bureau de l'Etat-major de la 1ère Région aérienne, le drapeau de la 12ème Escadre.

Ce drapeau sera conservé aux archives de l'Armée de l'air puis au Service historique.

Par décision ministérielle n° 990/EMAA/du 20/12/1946, l'école d'Avord a l'honneur d'être désignée pour garder celui-ci. Le 28 juin 1947 au cours d'une cérémonie militaire pleine de grandeur, le lieutenant-colonel Basset remet officiellement au colonel Barberon commandant la base école, le drapeau de la 12ème Escadre de bombardement.



28 JUIN 1947, LE LCL BASSET REMET AU COL BARBERON LE DRAPEAU DE LA 12ème ESCADRE (SHAA)