

La renaissance de l'Armée de l'air après le débarquement de Provence

Lucien Robineau (51 – Jeandet)

Après nous avoir présenté les opérations aériennes du débarquement de Provence (*Le Piège* n° 218), l'auteur nous explique comment elles ont contribué au renouveau de l'Armée de l'air.

Après les combats de novembre 1942, au cours desquels les unités, obéissant aux ordres, avaient cru devoir s'opposer, durant quelques heures d'une lutte fratricide, au débarquement allié, il restait en Afrique du Nord à peine plus de 250 avions disponibles sur les 600 qui y étaient stationnés auparavant. C'étaient les avions de 1940, ni meilleurs ni pires qu'alors, mais infiniment démodés, sans pièces de rechange ni moyens de fonctionnement, hormis un personnel demeuré compétent, encore que peu entraîné. Pour reprendre, de façon efficace, le combat aux côtés des aviateurs alliés, un rééquipement complet et une totale réorganisation de cette aviation s'imposaient. Une telle rénovation fut menée à bien après les accords d'Anfa de janvier 1943, où fut obtenue la garantie américaine de mettre sur pied, à terme, une force aérienne française d'un millier d'appareils.

L'Armée de l'air d'AFN n'avait pas attendu ces accords pour reprendre les hostilités. Mais ce fut une participation symbolique qu'elle fournit en Tunisie, notamment grâce au groupe de chasse La Fayette, première unité rééquipée par les Américains, pour d'évidentes raisons sentimentales et psychologiques. Ce groupe rénové eut donc quinze P-40 Warhawk dès le 23 novembre 1942. Il fit sa première mission près de Thélepte, dans le sud tunisien, le 11 janvier 1943, perdit en combat son premier pilote le 12 janvier et enregistra ses deux premières victoires le 14.

La reconstitution de l'Armée de l'air rénovée n'alla pas sans problèmes. Dès qu'il fut question de réarmer des divisions terrestres et des unités aériennes, le schéma retenu du côté français fut la mise sur pied d'un "Corps blindé français" auquel était censé être rattaché un "Corps expéditionnaire aérien". En effet, conformément aux directives du général Giraud, l'idée était d'avoir « *une grande unité aérienne puissante et mobile, agissant en étroite liaison avec les forces terrestres* ». Lorsque le commandement de l'Armée de terre énonçait cette intention, il pensait tout haut à recréer une organisation qui, en 1940, avait fait la preuve de son inadéquation aux réalités de la guerre. Naturellement, la plupart des aviateurs refusaient l'organisation projetée. Naturellement aussi, le commandement américain ne voulut pas en entendre parler : visant l'efficacité opérationnelle, il ne comptait pas s'embarasser de structures parasites. De plus, il ne faisait pas, des états d'âme de la hiérarchie militaire française, son souci principal. Il entendait « *se charger de l'appui de l'ensemble des opérations terrestres avec l'ensemble des moyens aériens utili-*



Martin B-26 de la 1^{re} escadrille du GB 1/22 Maroc.

sables, les groupes français ne constituant qu'une fraction de ces moyens ». Pour autant, ce commandement ne négligeait pas l'appoint que représentaient les groupes français : aussi paradoxal que cela puisse paraître, les moyens américains, très abondants en matériel, étaient encore limités en personnel qualifié et, pour mettre en œuvre la totalité des appareils disponibles, l'existence d'unités constituées et déjà relativement entraînées était appréciable.

Après le rééquipement du groupe La Fayette dans l'optique centralisée ci-dessus indiquée, tous les groupes français successivement reconstitués furent ainsi placés sous commandement tactique allié. Suivant la réunification, le 1^{er} juillet 1943, des forces aériennes d'AFN et des FAFL sous l'autorité du général Bouscat¹, l'Armée de l'air voyait ainsi reconstruite son indépendance structurelle. Mais elle devait consentir à faire agir ses unités dans l'organisation opérationnelle alliée, condition impérative de leur existence. Le commandement allié avait cependant admis que les unités françaises fussent regroupées en entités nationales jusqu'au niveau de l'escadre, ces escadres étant elles-mêmes, à côté d'unités équivalentes américaines ou britanniques, intégrées au sein de grandes unités alliées de niveau supérieur.

C'est dans ce cadre que les unités françaises furent munies de maté-



riel américain ou anglais et qu'elles furent engagées au fur et à mesure de leur équipement. Au moment du débarquement de Provence, trois des quatre groupes de la 31^e escadre de bombardement avaient déjà opéré sur l'Italie à partir de la Sardaigne. Le quatrième groupe (Franche-Comté), constitué fin juillet 1944, premier d'une seconde escadre en gestation, fut rattaché à celle qui existait déjà et fit sa première mission le 2 août sur un objectif en France, près de Nice. À la même date, six groupes de chasse complètement équipés œuvraient en missions de protection de convois entre Gibraltar et l'Italie, à partir des terrains du littoral algérien, depuis le début des opérations en Sicile. Ils se virent progressivement transférés, à partir d'octobre 1943, sur l'immense et encombré porte-avions qu'était devenue la Corse. Une des deux escadres, équipée du P-47, meilleur chasseur-bombardier de l'époque, fut spécialisée dans la mission tactique pour le restant de la guerre et commença, dès mai 1944, à appuyer les opérations d'Italie puis le débarquement de l'île d'Elbe, avant d'opérer sur le littoral français en juillet et août.

La seconde escadre, à partir d'Oran, de Bône puis de Bastia et d'Ajaccio, continua à protéger les convois maritimes jusqu'au débarquement. Elle fut transférée ensuite à la mission tactique, œuvra en Provence, puis dans la vallée du Rhône et en direction de l'Allemagne. Le groupe de reconnaissance fut également installé en Sardaigne puis en Corse². Il participa au recueil des renseignements sur lesquels s'appuya le montage de l'opération Dragoon. Il continua, après le débarquement, à renseigner sur la situation au sol et à déterminer les objectifs. Trois autres groupes de chasse (75 avions), le I/5 Champagne, le III/3 Ardennes, le III/6 Roussillon poursuivirent leurs missions à partir des terrains d'AFN et ne participèrent pas, à proprement parler, aux opérations intéressant directement la Provence, qu'ils ne survolèrent pas avant la fin de septembre. Ils se contentèrent d'établir, au-dessus des bateaux qui parcouraient la mer entre Gibraltar, l'Italie et la France méridionale, une ombrelle protectrice. Si cela fut une des causes de l'absence persistante des avions ennemis au-dessus de la Méditerranée et des côtes provençales, n'était-ce pas aussi une façon de prendre une certaine part des opérations dites "de Provence" ?

Ainsi, l'Armée de l'air renaissante, réunifiée depuis guère plus d'un an, était partie prenante, en Provence, aux actions aériennes de guerre qui, là comme ailleurs, menaient à la victoire les armées alliées.

Si l'on veut bien se souvenir que la première de ces actions aériennes, première dans le temps comme dans l'ordre d'importance, se proposait, avant même d'utiliser le ciel pour frapper l'ennemi au sol, d'interdire à ses avions l'usage de l'espace aérien, on notera que les moyens de parvenir à cette nécessaire maîtrise de l'air étaient fort divers et s'étendaient dans la durée. S'il n'était point, au mois d'août 1944, de bombardiers allemands sur les convois de Méditerranée ni sur les têtes de pont de Provence, s'il n'était point de chasseurs allemands pour faire pièce aux bombardiers amis, c'était sans doute parce que ceux qui auraient pu être là, étaient soit détruits ou cloués au sol sur leurs terrains dévastés, soit chassés des airs par les avions de couverture et d'escorte. Mais c'était également parce que, depuis plus de deux ans, avec persévérance, les Forteresses volantes, les Liberator, les Halifax et les Lancaster des aviations stratégiques américaine et britannique annihilèrent nuit après nuit l'économie de guerre allemande, non seulement les usines aéronautiques, mais aussi les approvisionnements de la sidérurgie et les fabriques d'équipements, mais encore et principalement tout ce qui, puits de pétrole, raffineries, production d'essence synthétique, concourait, dans et hors leurs frontières, à l'alimentation des Allemands en carburant. Trop peu d'essence pour les unités de combat de la *Luftwaffe*, plus d'essence du tout pour les écoles de pilotage, partant plus de pilotes neufs pour suppléer aux pertes. Donc plus de *Luftwaffe* sur les champs de bataille. De la facile réussite du débarquement de Provence, peut-être une cause déterminante fut-elle la destruction des pétroles de Ploesti dont, au petit matin du 1^{er} août 1943, soixante Liberator ne revinrent pas ? Au sein du *Bomber Command* de la *RAF* volaient les Halifax des deux groupes lourds français Tunisie et Guyenne, mis sur pied en Afrique du Nord à partir des



Le général Bouscat inspectant le GB II/20 Bretagne.



Republic P-47D Thunderbolt de la 1^{re} escadrille du GC I/5 Champagne en mission.



Republic P-47 Thunderbolt de la 1^{re} escadrille du GC II/5 La Fayette, au point fixe avant le décollage pour une mission.

groupes de bombardement I/25 et II/23, rééquipés par les Britanniques et engagés depuis l'Angleterre dès mai 1944. Y volaient aussi les Boston, puis les Mitchell, du groupe Lorraine, un des tout premiers de la France libre, qui harcelait l'ennemi depuis septembre 1941.

À chacun de ces aviateurs français – ou à leurs ombres – qu'ils viennent des Groupes lourds, des FAFI d'Angleterre et d'ailleurs, des Marauder, des chasseurs du *Tactical Command* et de ceux du *Coastal Command* en Méditerranée, leurs compatriotes pourront témoigner leur reconnaissance. Car, encore une fois, la guerre aérienne est une, dont les coups peuvent se porter partout, de même que sur l'échiquier certaines pièces vont sans contrainte d'un bord à l'autre, et ce d'autant mieux que l'adversaire a déjà perdu l'usage de celles des siennes qui avaient le même pouvoir. ■

1- Avec le titre de chef d'état-major des Forces aériennes françaises.

2- C'est à cette unité qu'appartenait le commandant Antoine de Saint-Exupéry, disparu en mission de guerre, au large des côtes de Provence, le 31 juillet 1944.