

Général Hartemann 1934-1944



Général André Hartemann

Mise en page par Pierre Jarrige

Prologue

Ce témoignage m'avait été remis par Philippe Hartemann, le fils aîné du général André Hartemann. Dans un style remarquable, avec des descriptions splendides, le général relate onze années d'une activité exceptionnelle, onze années de sa vie qui l'ont vu passer de capitaine des Tirailleurs algériens à colonel et pilote de l'armée de l'Air en étant le témoin privilégié des événements qui ont agité l'Algérie et la France : Témoin et acteur de la fin de la conquête aérienne du Sahara, témoin de la chute de l'Armée française en 1940, témoin et acteur de l'activité souterraine en Algérie en préparant la reprise des combats, témoin du Débarquement allié du 8 novembre 1942 et témoin et acteur de la reprise des combats avec les Alliés.

Le général ne connaît pas la langue de bois et sa plume acérée traduit franchement ses sentiments sur les hommes et les événements.

Malheureusement, Philippe Hartemann, auteur de la biographie de son père et du récit du Débarquement vu par un enfant, décédé le 8 novembre 2013, ne connaîtra pas ce document.

Pierre Jarrige

Les photos de ce document sont de : Yvan Baumgarten, Xavier Bibert, Jean-Paul Cardona, Émile Cimino, Maurice Crosnier, Roland Didier, Drissi Driss, Anne-Lise Duchêne Marullaz, Pierre Dumollard, ECPA, Françoise Fouques Duparc, Alain François, André Hartemann, Imperial War Museum, Jean-Louis Laclavère, Raymond Macia, Camille Mathieu, Roger Montéran, Jean-Charles Pétronio, Jean Salvano, Roland Starace, Jean Studer, US Air Force, Bernard Venice et Georges Vieville.



Pierre JARRIGE
www.aviation-algerie.com
Octobre 2019
ISBN 979-10-97541-13-2
Reproduction autorisée
Publication gratuite - Vente interdite

Sommaire

Prologue (Pierre Jarrige)	
Biographie du général Hartemann (Philippe Hartemann)	1
États de service du général Hartemann	6
1934	9
Chez les Tirailleurs Algériens	
Stage chez les Aviateurs	
Troubles à Constantine	
À Alger, chez les Aviateurs	
1935	18
Voyages au Sahara	
Voyages au départ d'Alger	
Transfert des cendre du Maréchal Lyautey	
1936	32
Alger-Djanet par Tamanrasset	
Manœuvres interarmes en AFN	
1937	52
Février - Voyage à Tamanrasset	
Octobre - Voyages au Sénégal et au Sahara	
Notes sur l'exécution des voyages sahariens	
1938	84
1939	96
1940	106
Souvenirs de juin 1940 évoqués en 1948	
1941	132
Réflexions sur la période de l'Armistice au Débarquement	
1942	142
Le Débarquement	
1943	154
1944	164
Le Débarquement vu par un enfant (Philippe Hartemann) ..	172
Album photos	182



Général André Hartemann



Commandeur de la Légion d'honneur
 Croix de guerre 1939-1945
 Croix de guerre des Théâtres d'opérations extérieurs
 Médaille commémorative de la Grande Guerre
 Médaille de la victoire
 Croix du combattant
 Croix du combattant volontaire
 Médaille coloniale - Agrafes « Maroc »
 Médaille commémorative de Syrie-Cilicie
 Médaille commémorative de Haute-Silésie
 Grand officier du Nicham-el-Anouar
 Médaille coloniale - Agrafe « Extrême-Orient »
 Médaille espagnole de la Paix au Maroc
 Commandeur de l'ordre de l'Empire britannique
 Officier de la Legion of Merit (États-Unis)
 Commandeur de l'ordre de Dannebrog
 Grand officier de l'ordre royal du Sahamétréi
 Ordre royal du Million d'éléphants et du Parasol blanc
 Grand officier de l'ordre du Nichan Iftikhar
 Grand officier de l'ordre du Ouissam alaouite

Biographie du général Hartemann

Né le 23 juillet 1899 à Colmar (Haut-Rhin). Disparu en mission aérienne en Indochine (Haut Tonkin) le 28 avril 1951, Mort pour la France et le Viet Nam.

Il est des destins qui sortent de l'ordinaire et qui pourtant restent d'une grande discrétion, ainsi celui du général d'Aviation André Hartemann. Peu connue de sa propre famille, cette existence fulgurante ne dura qu'à peine plus de 50 ans.

André Hartemann naquit juste avant le début du 20^{ème} Siècle dans une vieille famille alsacienne de Colmar profondément catholique et farouchement patriote française, venue de Bade et d'Autriche avant le 17^{ème} Siècle pour s'implanter dans le Sundgau après avoir traversé le Rhin.

Son père Edmond, magistrat, mourut très jeune en Lorraine où la famille s'était repliée après la guerre de 1870, le laissant chef de famille, aîné de trois garçons, affronter les difficultés de la vie. Il était au lycée de Nancy quand éclata la Première Guerre Mondiale.

Le jeune officier

Puis Saint-Cyr en 1917 et le front de la Somme dans les dernières semaines du conflit.

Jeune officier de Tirailleurs Marocains dans un régiment d'occupation, il vécut directement les événements souvent tragiques du chaudron bouillonnant de la Haute-Silésie mal partagée entre Allemands et Polonais en 1919, avant de rejoindre le Maroc pour les opérations de pacification de la tache de Taza et du Rif (1924 à 1926).

Il entra à l'École de Guerre en 1929 puis fut nommé officier d'État-Major à Oran en 1930 où son goût déjà affirmé pour l'Aviation lui fit passer le brevet d'observateur en avion.

Après un temps de commandement dans un régiment de Tirailleurs Algériens à Constantine, le capitaine Hartemann rejoignit à l'automne 1934 l'État-Major de la 5^{ème} Région aérienne à Alger. Il était enfin entré dans le saint des saints, le pays des hommes volants. À partir de ce moment, il consacra toute son énergie à organiser les forces aériennes dans tous les postes qu'il occupa. Et cela fut varié. Il participa largement à l'organisation et à la répartition des bases aériennes dans toute l'Afrique du Nord, en liaison avec l'Afrique Noire Française, et avec les Britanniques de la RAF à Malte et en Egypte. Il était devenu le conseiller écouté des grands chefs de l'armée de l'Air en Afrique, ce que beaucoup d'aviateurs pur jus trouvaient très bizarre, pourquoi donc ce jeune capitaine de Tirailleurs avait-il l'oreille des grands patrons de l'Aviation, se demandaient les artistes du manche à balai ?

La Guerre 1939-1945

Puis survint la crise de Munich et, un an plus tard, la drôle de guerre en 1939 qui vit le capitaine Hartemann aux premières loges dès l'automne 1939, au cabinet militaire du ministre de l'Air Guy La Chambre. Mais ce travail de bureau lui convenait mal, il pensait que sa place était plutôt au feu, au contact des réalités de la guerre qui allait devenir plus active. Début 1940, il obtint d'être muté dans l'armée de l'Air et de passer son brevet de pilote.

Nommé commandant, il partit sur sa demande dans une unité combattante en mai 1940, pour commander en second le Groupe de Reconnaissance I/22, basé à Metz-Frascaty.

Pendant la débâcle de juin 1940, il rapatria en moins d'une semaine tous les camions de l'échelon roulant du Groupe de Metz à Istres sur plus de 1 000 kilomètres de routes encombrées par la gigantesque pagaille de l'exode, traversant la France du nord-est au sud, sans perdre un seul véhicule et en trouvant en route de l'essence et de la nourriture.

Ce qui était une performance remarquable dans le foutoir de l'époque, au milieu de millions de gens qui allaient à pied, à cheval, en voiture ou n'importe comment, dans tous les sens, sur les routes étroites et souvent seulement empierrées de l'époque.

Puis, après avoir failli partir à Malte continuer le combat chez les Anglais, il commanda le Groupe I/22 replié au Maroc, sur la base de Rabat-Salé. Ce fut un beau commandement dans des circonstances difficiles, malgré la surveillance tatillonne des Commissions d'Armistice italiennes et allemandes, interrompu brutalement le jour où un avion du Groupe fila subrepticement à Gibraltar, désertion, dit-on.

Relevé immédiatement de son commandement, il fut soustrait à la curiosité des occupants et camouflé à la base aérienne d'Oran-La Sénia où il se mit à compter des boulons dans un magasin de stockage. C'était quand même plus confortable qu'un Oflag en Poméranie !

Quelques mois plus tard, les Italiens s'occupant d'autre chose, il fut récupéré discrètement à l'État-Major de l'Air à Alger, à la Redoute à Alger. Là, le commandant Hartemann reprit en main le 3^{ème} Bureau qu'il connaissait bien, celui qu'il avait quitté à peine deux ans auparavant à l'automne 1939. Il cherchait les moyens de remettre l'Aviation dans la guerre dès que l'occasion s'en présenterait. En attendant, pour maintenir le moral des troupes, il inventa des stages de montagne et de ski dans le massif du Djurdjura, avec l'appui technique du Club Alpin Français, et des sorties genre *scout* sur les plages de Sidi-Ferruch et alentour, au cours desquelles on faisait beaucoup de topographie appliquée et d'étude de sable mouillé, tout en notant les points de repère utiles pour un éventuel débarquement, comme en 1830.

Vint alors le débarquement allié du 8 novembre 1942.

Ayant déjoué les ruses d'un groupe de curieux combattants de l'ombre voulant occuper l'État-Major de l'Air, il rejoignit les gros des officiers d'Alger au Fort-L'Empereur où il fut blessé par un obus de mortier américain. Réveillé par hasard sur son brancard traînant dans un couloir de l'hôpital Maillot, il exigea d'être opéré sur le champ et finit encore vivant, mais de justesse, dans une chambre du pavillon des officiers. À peine trois semaines après, claudiquant et râlant, il débarqua brutalement à son bureau, surprise énorme des occupants des lieux.

Mise au point rapide et efficace, et le travail reprit, un travail énorme pour remettre dans la guerre du bon côté, celui des combattants, tous ces aviateurs sans avions modernes, sans aucun équipement, sans moral, et plutôt déboussolés par les événements récents. À qui obéir et à qui faire confiance ? De Gaulle, Giraud ? Attendre ? Que faire ?

Au bout de quelques mois, quittant ce panier de crabes d'où rien ne sortait, le commandant Hartemann obtint le commandement de l'Aviation de Débarquement, avec mission de créer le 1^{er} Régiment de Parachutistes à Fès (Maroc), avec personne comme personnel et rien du tout comme équipement, en particulier ni parachutes ni avions ! Ce qui n'était pas très commode ! Il réussit cependant la gageure et put passer son brevet de Parachutiste (n° 785), avant de remettre en mai 1943 son drapeau au Régiment et le commandement au commandant Sauvagnac, puis de retourner en tant que lieutenant-colonel à l'État-Major à Alger où il était fort demandé.

La période suivante fut encore plus intéressante, membre français de la *Joint Air Commission*, il travailla d'arrache-pied avec les Américains, les Anglais, les Canadiens, etc. au rééquipement complet de l'armée de l'Air en avions, équipements, formation des personnels volants et techniques à terre, etc. pour créer le plus vite possible des unités opérationnelles pouvant tenir leur place à côté de celles des Alliés. Il fallait en outre amalgamer les Gaullistes aux Giraudistes, les gens d'Angleterre à ceux d'Afrique du Nord et d'ailleurs, empêcher les jalousies et les coups tordus, ce qui n'était pas la plus mince affaire.

Finally, up to the Liberation of the metropolis, the French Aviation put to very honorable, though still modest, use its role and distinguished itself in many circumstances, to the astonishment of the Allies. In particular, Colonel Hartemann participated largely in the organization of numerous parachute missions over the maquis of the French Resistance, including those in the Lot, and even joined several expeditions in the American B-17 bomber, one of which he failed to return (as did an American general who accompanied him), the aircraft having had two engines out of four inoperative. The reception on his return at General Eisenhower's was quite animated.

After June 6, 1944, the Liberation saw little by little the air forces leave Africa to return to the metropolis, as the advance of the front lines progressed. The Staff returned to Paris, and reinstalled itself in its quarters on Boulevard Victor. Colonel Hartemann continued vigorously his work as organizer, in the Plan and in the Allied Liaison Service. Always the equipment of units still at war and the future organization of the Aviation in peacetime.

L'après-guerre

In June 1945, André Hartemann was promoted to brigadier general. During the summer, he made a tour of the United States as a representative of the personnel of General De Gaulle to decorate many American aviators who distinguished themselves alongside the French Aviation on all the Allied fronts.

In October, he signed in London important financial agreements with the RAF for the modernization of the Air Force in the years to come, these being the Hartemann-Dickson agreements.

In December, he went to occupied Germany to take command of the 1^{ère} Air Division in Lahr-im-Baden.

He took advantage to organize and put in order in peacetime the air forces operationally and to create, in addition, the School of Air Support in Lindau.

In September 1946, he returned to Paris, as Chief of Staff, becoming subsequently major general. He was then able to put into effect his modern organizational concepts inspired by the examples he had seen in contact with the Allies, much more pragmatic than the French. He had as adjoints, among others, Colonels Challe and Jouhaud.

It goes without saying that the French resistance to change is then particularly tenacious and provokes a certain number of crises in the offices and between the teams who watch each other carefully from the corner of the eye in the corridors.

In August 1949, the divisional air general Hartemann was appointed director of the Centre for Higher Air Instruction (CESA) and commander of the Superior School of Air Warfare. There, he was again able to show his great organizational and pedagogical capacities, often giving conferences in which he defended his views on the organization of a modern, powerful and flexible, always adaptable to circumstances and to the imperatives of the defense of France.

It goes without saying that he did not have admirers on the Boulevard Victor, very content that he should not be in one or two offices in the same corridor.

Nevertheless, despite the interest he had in his work of training future high-ranking officers of the Armies, he was more or less unconsciously driven by the desire to return to the field, to command men, if possible in combat.

But at this time, there was only one possible occasion: Indochina.

L'Indochine

Justement, le titulaire, le général Bodet arrivant en fin de séjour, le général Hartemann fait acte de candidature.

Le 1^{er} avril 1950, il est nommé commandant des Forces aériennes Françaises en Extrême-Orient, à Saïgon. Quelle est donc la situation qu'il va trouver dans cette région du Monde qu'il ne connaît pas encore ? En cette première moitié de l'année 1950, la Guerre Froide qui fait rage en Europe frappe aussi violemment l'Asie dans une guerre de Corée qui n'est pas froide du tout ! La Chine rouge termine ses opérations de bordement de sa frontière sud sur la frontière tonkinoise de l'Indochine, et au nord elle alimente largement la guerre de Corée qui a embrasé les confins asiatiques. Les Américains commencent à se rendre compte, dans les larmes et dans le sang de leurs GIs, que le communisme international joue là une partie d'échecs planétaire dans laquelle ils ne sont pas très à l'aise. Déjà !

Les opérations de pacification en Indochine Française se passent plus ou moins bien, avec des moyens dérisoires, les influences politiques contradictoires et apparemment brouillonnes des professionnels de la 4^{ème} République gênant considérablement les militaires sur le terrain. On parle plus ou moins ouvertement de trafics, de combines, de toutes sortes d'histoires louches se déroulant à la faveur de la pagaille inhérente à une situation de guerre. Personne ne voit plus comment la France va pouvoir gagner un combat de plus en plus incertain, ou même comment elle pourra conserver ses positions et son prestige en Asie déjà bien entamés depuis 1940 où elle a perdu la face devant les peuples asiatiques.

Le général Hartemann se prépare donc pour son futur séjour outre-mer dès qu'il apprend qu'il va être désigné. Il décolla le mercredi 29 mars 1950 pour Saïgon par le vol régulier d'Air-France, sur un Lockheed *Constellation* au départ d'Orly.

Son séjour en Indochine qui n'allait durer qu'à peine plus d'un an, commença dans une ambiance étouffante par la suspicion créée volontairement autour de sa personne par son prédécesseur et quelques autres bons camarades du boulevard Victor, plus rapides pour le dénigrer auprès du futur commandant en chef, le général de Lattre de Tassigny, qu'à faire leur travail et lui envoyer les hommes et le matériel dont il avait un besoin impératif.

Mais sa compétence remarquable, son sens aigu d'un commandement humain et ferme, ses capacités d'adaptation instantanée à toutes sortes de situations tactiques difficiles, son esprit d'organisateur hors-pair, voire ses relations à très haut niveau chez les Américains, etc. lui rendirent rapidement la confiance du général de Lattre qui put le *juger sur pièces*, par exemple lors du pont aérien de Lai-Chau ou de la bataille de Vinh-Yen (janvier 1951).

Après la mort tragique et brutale de son épouse, décédée d'une pancréatite hémorragique le 6 mars 1951 à l'hôpital Grall de Saïgon, il organisa et dirigea ses funérailles en Alsace.

De retour en Indochine dès le début avril 1951, il se lança à corps perdu dans un travail gigantesque sur un rythme endiablé. Il était partout à la fois, décidant, vérifiant, secouant l'inertie des uns et la mauvaise volonté des autres, toujours sur la brèche. Souvent en mission aérienne avec ses équipages du Transport ou du Bombardement, il supervisait aussi en arbitre les exercices des groupes de Chasse, quand il n'allait pas inspecter les travaux d'aménagement des bases aériennes, ne laissant aucun répit à personne. Son État-Major n'avait pas le temps de souffler, ses adjoints tentaient difficilement de suivre sa cadence infernale.

Le Patron, comme disait ses Aviateurs, partit pour Hanoï à l'aube du 27 avril pour participer le lendemain, samedi 28 avril, à une journée d'opérations, d'abord une reconnaissance aérienne sur

la frontière chinoise en B-26 *Invader* de reconnaissance armée, puis l'arbitrage d'un exercice de straffing avec B-26 et Chasse coordonnés dans la région entre Hanoï et Haïphong.

Venant de Hanoï le matin, il déjeuna au mess de la base de Cat-Bi, puis embarqua à bord d'un B-26 *Invader* pour les exercices prévus.

L'avion décolla normalement à 13 h 15 et depuis, nul ne l'a jamais revu et on n'a jamais rien retrouvé. On n'a jamais su ce qui lui était arrivé. L'avion était neuf, le pilote, le meilleur et connaissant parfaitement la région à traverser, le temps potable.

Le B-26 s'est sans doute crashé près de Cao-Bang, l'équipage tué, les restes enterrés rapidement, l'épave de l'avion très vite démontée et camouflée dans la jungle tonkinoise.

Des recherches commencées immédiatement sur l'itinéraire prévu et ses abords ne montrèrent strictement rien du tout. Les agents infiltrés en zone Viet-minh ne dirent rien de bien précis. Il y eut ensuite quelques vagues témoignages de prisonniers français qui ne purent jamais expliquer véritablement ce qui s'était passé.

Aucune explication des causes de cet événement ne put jamais être formulée, accident mécanique, erreur du pilote, sabotage, autre chose ? Mystère.

Puis quelques jours après, le silence re-tomba rapidement et pour toujours sur ce fait de guerre somme toute assez banal, à part qu'un officier général, ayant un commandement important sur un théâtre d'opérations, avait disparu corps et biens avec trois autres personnes sans émouvoir particulièrement les responsables français, civils ou militaires.

Il est bien sûr beaucoup plus commode de laisser toute cette affaire tomber dans l'oubli, même si par cette attitude il n'est pas rendu justice à un grand chef qui alla jusqu'à donner sa vie pour sa Patrie, sans faiblesse et en toute connaissance de cause. Ce qui n'est quand même pas très courant.

Le présent texte rédigé par les trois enfants du général, d'après des documents officiels, quelques souvenirs écrits de leur père et quelques témoignages de personnes encore en vie, n'a que la prétention de lever un petit coin du voile de l'oubli afin que ceux qui l'ont aimé et connu se souviennent encore un peu de lui. Et que ceux qui ne l'ont pas connu sachent qu'il fut un grand chef, un vrai patriote et un bon Chrétien.

Philippe Hartemann (fils aîné du Général), à Louchapt - Mars 2001



▲ Les généraux Hartemann et de Lattre de Tassigny

▼ Hommage au général Hartemann, base de Tan Son Nhut



États de service du général Hartemann

Né le 23 juillet 1899 à Colmar (Haut-Rhin).

1917

5 août : Engagé volontaire pour 8 ans le 24 juillet 1917 à la mairie de Versailles, au titre du 169^{ème} Régiment d'infanterie. 2^{ème} classe.

21 août : Détaché à l'École de Saint-Cyr. Élève-aspirant d'active.

1918

25 mai : Nommé caporal.

25 juin : Nommé sergent.

25 juillet : Nommé aspirant.

14 août : Passe au 125^{ème} Régiment d'infanterie - Aux Armées.

1919

13 Mai : Affecté au Dépôt et dirigé sur l'École spéciale militaire de Saint-Cyr.

15 mai : Nommé sous-lieutenant à titre temporaire.

27 septembre : Nommé sous-lieutenant à titre définitif.

10 octobre : Passe au 167^{ème} Régiment d'infanterie.

1920

21 Mai : Affecté au 23^{ème} Bataillon de Chasseurs de la 46^{ème} Division d'infanterie.

1921

27 septembre : Nommé lieutenant à titre définitif.

1^{er} novembre : Affecté au 66^{ème} Régiment de Tirailleurs marocains.

24 novembre : Occupation des Pays Rhénans.

1923

2 janvier : Dirigé sur Marseille.

5 janvier : Embarqué pour le Maroc.

1925

9 janvier : Affecté au 11^{ème} Bataillon de Chasseurs à pied.

RDC du Corps (66^{ème} Régiment de Tirailleurs marocains).

18 octobre : Mis à la disposition du général commandant les Troupes du Maroc.

14 novembre : Affecté au 66^{ème} Régiment de Tirailleurs marocains.

Débarqué à Casablanca.

1926

1^{er} août : Parti avec le 66^{ème} Régiment de Tirailleurs marocains au Levant.

25 octobre : Rapatrié du Levant.

Affecté au 22^{ème} Bataillon de Chasseurs à pied.

1928

23 octobre : Admis à l'École Supérieure de Guerre. Classé à l'EMP de l'Infanterie.

1^{er} novembre : Détaché à l'École Supérieure de Guerre.

1930

15 octobre : Breveté d'État-major.

3 novembre : Mis hors-cadre état-major. Affecté comme stagiaire (Service) à l'État-major de la Division d'Oran.

1931

20 juillet : Breveté observateur en avion (brevet n° 2148).

1932

25 juin : Promu capitaine.

1^{er} novembre : Rayé des contrôles de l'État-major de la Division d'Oran. Affecté au 7^{ème} Régiment de Tirailleurs algériens.

3 novembre : Arrivé au 7^{ème} Régiment de Tirailleurs algériens - Constantine. Commandant la 1^{ère} Compagnie.

1934

3 novembre : Affecté à l'État-major de la 5^{ème} Région aérienne - Alger.

1939

2 septembre : Affecté à l'État-major de la 5^{ème} Armée aérienne (mobilisation).

31 décembre : Affecté au Bataillon de l'Air 117 (à la disposition du ministre de l'Air - Cabinet militaire - Officier de liaison).

1940

6 mars : Admis définitivement dans l'armée de l'Air avec ancienneté de grade fixée au 25 juin 1932.

15 mars : Promu au grade de commandant (date de prise de rang) -Décret du 8 avril 1940.

21 mai : Brevet de pilote d'avion n° 29 562.

29 mai : Affecté comme commandant en second du GR I/22 (Reconnaissance) à Metz-Frescaty.

20 juillet : Affecté comme commandant du Groupe I/22 - Rabat - Maroc.

1941

1^{er} mai : Affecté au Dépôt de Stockage d'Oran.

10 décembre : Affecté à l'État-major du Commandement supérieur de l'Air en AFN - Alger.

1943

15 mars : Nommé commandant du Groupe d'Aviation de Débarquement.

Commandant du 1^{er} Régiment de Parachutistes - Fès (Maroc).

28 mai : Brevet parachutiste n° 785.

16 juin : Muté à l'État-major (3^{ème} Bureau) Alger.

25 juin : Promu au grade de lieutenant-colonel.

16 août : Affecté à l'État-major (2^{ème} sous-chef de l'État-major).

1944

25 septembre : Promu colonel.

13 novembre : Affecté au Ministère de l'Air, Service de liaison interallié, Bureau du Plan.

1945

25 juin : Promu général de brigade.

14 décembre : Affecté au Commandement des forces aériennes tactiques à Lahr (Allemagne).

1946

7 septembre : Nommé chef de l'État-major de l'armée de l'Air.

1948

20 avril : Promu au grade de général de division aérienne au titre de la 1^{ère} Section du cadre de l'État-major général des Armées - Cadre navigant.

9 Mai : Nommé major général de l'armée de l'Air.

1949

15 août : Nommé directeur de l'Enseignement supérieur aérien et commandant de l'École supérieure de guerre aérienne.

22 septembre : Nommé, pour l'armée de l'Air, membre du Conseil de perfectionnement de l'Institut des hautes études de la Défense Nationale.

21 novembre : Nommé membre permanent du Conseil supérieur de l'armée de l'Air.

1950

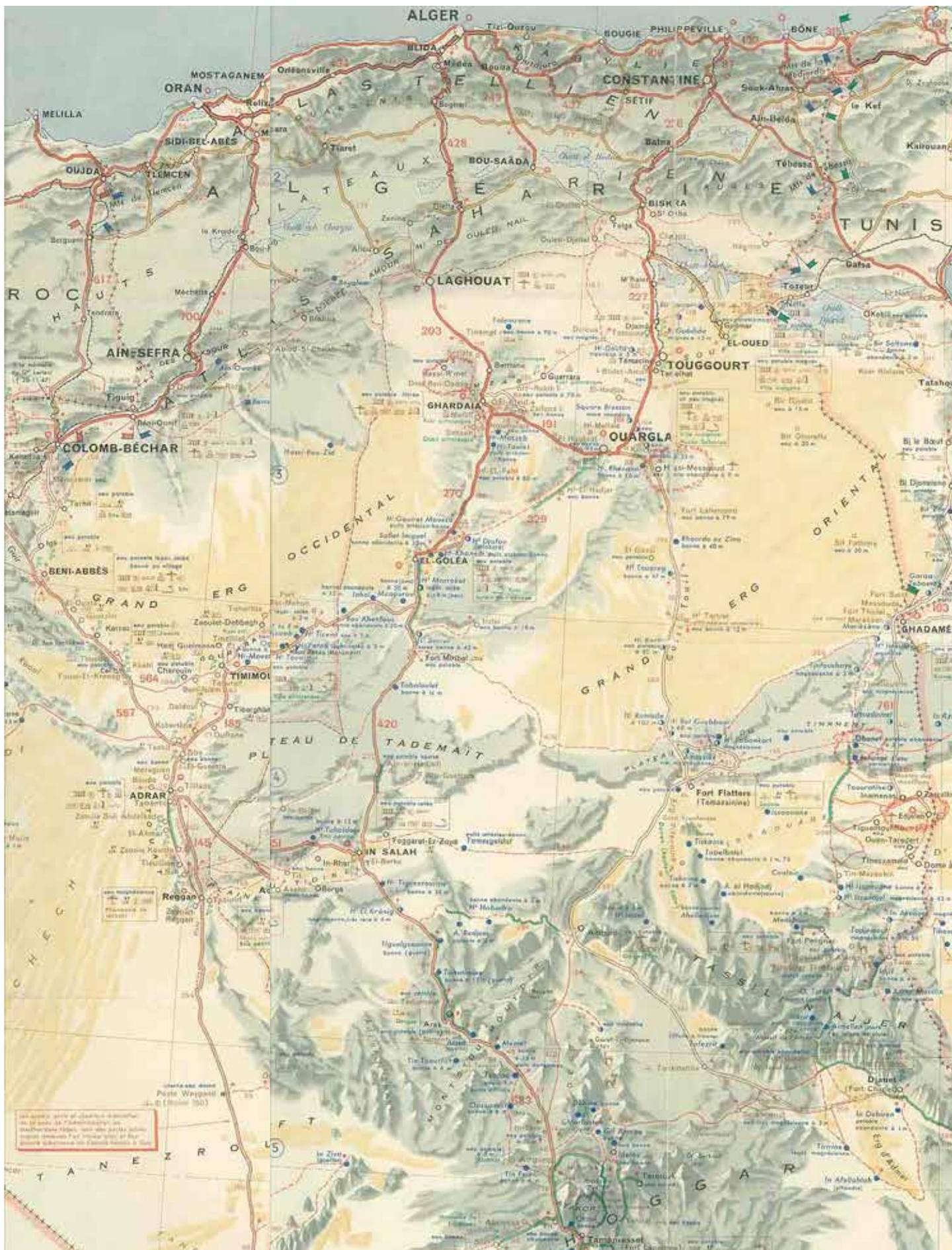
1^{er} avril : Nommé commandant de l'Air en Extrême-Orient (Indochine).

6 octobre : Promu général de corps aérien.

1951

28 avril : Disparu corps et biens au cours d'une mission de reconnaissance armée sur le Haut-Tonkin.

Jugement déclaratif de décès rendu par le Tribunal Mixte de première instance d'Hanoï le 27 novembre 1951.



1934

À l'époque, André Hartemann, capitaine d'Infanterie, breveté d'état-major, effectue son temps de commandement comme commandant de la 1^{ère} Compagnie du 7^{ème} Régiment de Tirailleurs Algériens à Constantine.

Chez les Tirailleurs Algériens

Du 18 au 20 mai, tour à Biskra.

- 18 mai : Vieux Biskra et dunes.
- 19 mai : Jardin Landon, M'Chounèche.
- 20 mai : El-Kantara et retour en car.

En allant, le passage du défilé d'El-Kantara produit une impression inoubliable, après les plateaux semblables à ceux de la région de Constantine, vu ce jour-là sous un ciel noir, la brèche appelée la *Porte d'Or* par Fromentin ouvre l'accès d'un pays nouveau, ensoleillé, fauve, avec une palmeraie entourant des villages de terre séchée. Aucune transition entre la montagne et la steppe désertique. Après les rochers sombres, des tables de terre ocre et rose limitent les marches immenses des plateaux qui s'abaissent jusqu'à l'étendue sans fin traçant un arc de cercle sur l'horizon. Avec une splendide majesté, la montagne vient mourir au seuil du désert, c'est un monde nouveau qui commence.

Ce spectacle ne suffit pas à donner une idée du Sahara, mais révèle le premier aspect de régions absolument nouvelles en inspirant l'envie de les connaître.

L'allure des palmeraies est celle des oasis du Maroc oriental et certains coins d'El-Kantara rappellent des paysages damasquins. Tout s'apparente à d'autres lieux, du Maroc ou du Levant.

La maison à tour de M'Chounèche pourrait être une casbah chleuh du Moyen-Atlas et l'oued Biskra, vu du petit café maure, fait penser invinciblement au cours moyen de la Moulouya. C'est la même lumière qui écrase le paysage et en fait disparaître les plans successifs. Le relief ne reprend sa valeur qu'au moment où le soleil est assez bas pour que la terre s'ombre. Comme elle est nue, les ombres dessinent alors chaque ride et le relief s'exagère, rendant une sorte de vie fugitive au sol écrasé d'ordinaire sous le soleil.

Toutes ces palmeraies qui bordent la montagne sont abondamment arrosées, partout courent des ruisseaux canalisés. Ils longent tous les chemins, ils se glissent sous les murs de toub couronnés de zéribas pour porter la vie aux cultures que protège l'ombre des palmiers.

C'est la parenté de ces lieux avec des paysages déjà vus autre part qui impose ce sentiment, on arrive à Biskra au bout de l'Afrique méditerranéenne, au seuil des régions ne ressemblant à rien.

Le 27 avril, départ par étapes pour des manœuvres : Penthièvre-Kroubs-Aïn Abid-Oued Zenati-Aïn Amara-Guelma. Bivouac sous les oliviers, aux abords du village de Penthièvre.

Deux périodes :

1) du 5 au 13 mai.

Manœuvres de régiment. Un tir. Terrain très varié, difficile, avec un maquis souvent presque impraticable. Thèmes peu étudiés, ordres donnés très tard. Toute la tête du Régiment passe son temps à critiquer sans faire fonctionner l'échelon Régiment. Rivalités entre les 1^{er} et 3^{ème} Bataillons causées par des comparaisons un peu arbitraires et peu favorables au Bataillon Le Brix.

Le 2^{ème} Bataillon n'a pas marché, mais a renforcé certaines unités. Ma Compagnie a pu former seule quatre sections, ce qui lui donne une homogénéité suffisante pour manœuvrer en général à peu près correctement. Les exercices exécutés ne tiennent en général aucun compte des autres armes, ni des effets du feu. On ne parle jamais ni de chars, ni de gaz, ni de rideaux de fumée. Aucun exercice de nuit.

2) du 15 au 19 mai .

Manœuvres de Groupement, sous la direction du général Bru, avec le 3^{ème} RTA, quelques vagues Zouaves et Chasseurs, un groupe d'artillerie et 1 avion d'accompagnement. Toujours des manœuvres a priori, sans que les décisions des exécutants puissent avoir la moindre influence sur leur déroulement. Deux stagiaires à ma Compagnie : le lieutenant Meyer, artilleur, candidat à l'ESG, et un Gendarme breveté chef de section.

Départ de Penthièvre le 21 mai. Mêmes étapes. Retour à Constantine le 27 mai, après une soirée au bivouac du Kroubs sous un violent orage.

Stage chez les Aviateurs

Du 4 au 19 juin : Stage annuel d'aviation au 1^{er} GAA (Groupe d'aviation d'Afrique) de Blida, avec le capitaine Rivat-Delay, de l'État-major de la Division d'Alger, et le capitaine Durand, du 1^{er} RTA.

Commandant de la 1^{ère} Escadrille : capitaine Arzac. Commandant du Groupe : colonel Weiss, remplacé le 10 juin par le commandant Delcroix venu de Sétif.

Stage peu intéressant, toute l'essence étant consommée par le 1^{er} Groupe pour des voyages. L'instruction est complètement négligée. Les observateurs n'ont aucun programme et pas d'instructeur. On ne leur fait faire aucune mission. Ils ne volent qu'en insistant beaucoup. Ils font ce qu'ils veulent. Les mitrailleurs ne sont pas instruits non plus. Seuls les pilotes sont très entraînés... aux voyages ! Pendant notre stage, l'escadrille est partie faire un tour en Tunisie, ne laissant ni appareil ni personnel. Il fallait, pour voler un peu, aller taper la Section d'entraînement. Et pourtant, c'est un groupe d'observation !

Ayant profité du voisinage d'Alger pour voir s'il y aurait une place à prendre dans un état-major en novembre, j'apprends qu'il n'y aura rien dans les états-majors du Corps d'armée et des divisions d'Algérie. Rien au Maroc ni en Tunisie. Par contre, Rivat-Delay me dit savoir qu'un officier breveté de l'armée de Terre doit faire partie de l'État-major de la 5^{ème} Région aérienne qui va se former à Alger. Je vais donc voir le lieutenant-colonel Devèze, chef d'État-major, qui retient ma candidature et la propose au général Armengaud, commandant la 5^{ème} Région et qui se trouve encore à Paris. Il me conseille d'aller l'y voir.

Le 20 juin, je rentre à Constantine.

Le 30 juin, embarquement à Philippeville pour une permission en France sur le bateau *Si-di-Mabrouk*.

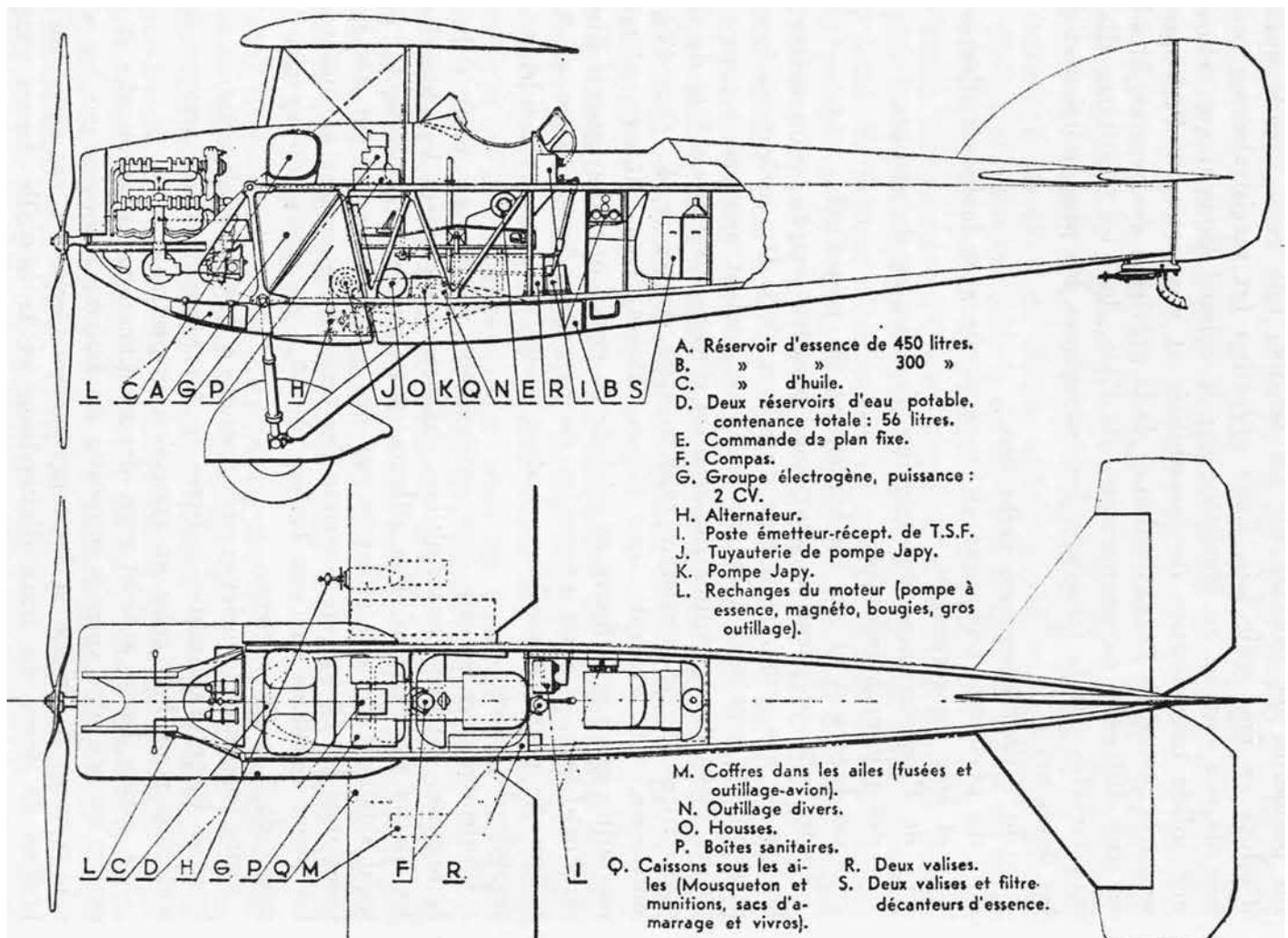
De Marseille, je file directement sur Paris où le général Dufieux obtient de l'État-major Air la promesse de mon affectation à la 5^{ème} Région aérienne à la fin de mon temps de commandement à Constantine.

Permission à Colmar. Inauguration du Monument aux Morts de Baldersheim.

Rembarquement à Marseille le 19 août pour Alger, puis Constantine pour rejoindre mon régiment de Tirailleurs.



▲ ▼ *Le Potez 25 TOE qui a pris la suite du Breguet 14 dans la conquête aérienne du Sahara*



Troubles à Constantine

À mon arrivée, je trouve la ville gardée par des postes de plusieurs sections, des patrouilles de gendarmes armés circulent. Deux bataillons de la Division d'Alger sont venus en renfort, avec un bataillon sénégalais de Philippeville.

Précautions causées par les évènements du 5 août, le 3 août, une bagarre avait eu lieu dans la ville arabe à la suite d'un incident où un zouave juif et saoul avait insulté la religion musulmane. Juifs et Arabes avaient échangé des coups. Quelques mesures de police avaient suffi à ramener un calme apparent, aucune précaution spéciale ne fut prise, aucun renseignement ne fut recherché ni recueilli. Et le dimanche 5 août vers midi, des bandes d'indigènes de la ville et des environs se mirent à piller les boutiques juives dans la ville juive et dans la ville européenne. L'autorité civile n'osa pas prendre de mesure énergique et fit sortir quelques sections de zouaves sans cartouches ! Ils ne purent rien faire. Ne valant rien, parce que comprenant surtout des juifs, ces zouaves furent employés de manière ridicule par petits paquets toujours débordés. L'autorité militaire, au lieu d'employer immédiatement des unités constituées du 7^{ème} RTA fit sortir en ville les gradés et les Tirailleurs français, très peu nombreux, et constituant une troupe hétéroclite. Cela ne servit à rien, et constitua même une énorme faute vis-à-vis des indigènes, ceux-ci sentirent qu'on se méfiait d'eux et ils purent prendre conscience de leur force. Ils n'en tirèrent heureusement pas de conclusions désagréables pour nous, le jour même. Mais en peu de temps, les émeutiers avaient défoncé les rideaux de fer des devantures, cassé le matériel et lacéré les tissus qui formaient alors dans les rues des tapis multicolores. Vers la Medersa, ils incendièrent des maisons juives. Le mouvement épargna tous les Chrétiens qui furent même l'objet de l'attention des Arabes, on vit ces derniers sortir un drapeau français d'une maison qu'ils allaient incendier. Et on entendit crier : *Vive la France ! A bas les Juifs !*

Pendant ce pillage, les Juifs se mirent à tirer des coups de pistolet dans la foule par les fenêtres, blessant du monde et même quelques Zouaves. Les émeutiers forcèrent les portes des maisons d'où l'on tirait, dans les rues voisines de la rue Nationale, près de la place des Chameaux. Ils massacrèrent des hommes, des femmes et des enfants, 28 personnes au total, et le 7^{ème} RTA restait inemployé à la Casbah.

Vers 16 h enfin, le Secrétaire général de la Préfecture, remplaçant le Préfet encore en déplacement en France, se mit d'accord avec le général Kieffer pour employer les Tirailleurs. En 10 minutes, la rue Nationale fut nettoyée, les émeutiers se sauvèrent et le calme fut rétabli.

Si l'on avait agi plus tôt, il est absolument certain qu'il n'y aurait pas eu de victimes. Il y eut carence complète de l'autorité civile et erreur absolue de l'autorité militaire dans l'emploi des forces à sa disposition le 5 août. Mais comme des incidents avaient commencé à se produire dès le 3 août, la Police aurait dû savoir que quelque chose de plus grave se préparait. Les autorités civiles et militaires auraient peut-être pris alors certaines précautions, dont la plus élémentaire et la plus efficace aurait été la distribution de munitions aux Tirailleurs. Cela se serait su et aurait sûrement calmé les esprits.

La preuve inverse a été donnée lorsque les AMC sont sorties et ont tiré à *blanc*. Tout le monde l'a su instantanément, et personne ne faisait plus attention à leur tir, les gamins grimpaient dessus pour y accrocher des bandes de tissus lacérés. Si l'autorité n'a su prendre ni mesures préventives ni mesures énergiques instantanées, on ne manqua pas de faire après coup tout ce qu'il fallait pour éviter le retour de semblables évènements, qui ne risquaient pas d'ailleurs de se reproduire de suite.

Nouvelle faute, l'autorité française donna le spectacle de mesures d'ordre inutiles qui sentaient la nervosité et le manque de confiance dans notre force. Il eût suffi simplement de garder quelques unités alertées en permanence dans leurs quartiers et de renforcer un peu le service de garde de la Place.

Or on mit deux bataillons de garde dans la ville, un bataillon en réserve, le 4^{ème} Bataillon restant au repos. Des postes de la valeur d'une compagnie, une demie compagnie ou une section étaient installés au Théâtre, au Casino, à la Maison de l'Agriculture, place des Galettes, à l'entrée du pont d'El-Kantara, etc. Des patrouilles à cheval, à pied, casque en tête et cartouches prêtes, parcouraient les rues. Plusieurs fois par jour, exercices de mise en place des barrages qui devaient isoler les quartiers juifs des quartiers musulmans. Bref, on prit lorsqu'il n'y en eut plus besoin toutes les mesures propres à éviter une émeute qui avait pu se développer librement sous l'œil même des autorités immobiles.

Il est curieux de constater combien les dites autorités ont été plus adroites pour expliquer leur attitude à leurs chefs que pour faire leur métier. En effet, j'ai constaté à Alger l'ignorance des gens sur la vérité concernant ces événements de Constantine, aussi bien au 19^{ème} Corps d'armée que chez les responsables du Gouvernement général ou du Cabinet militaire du Gouverneur général. Partout s'est accréditée la légende que l'on manquait de troupes sur place, qu'il y avait de nombreux permissionnaires, que chacun a agi au mieux, etc.

Tout cela s'est d'ailleurs terminé par des félicitations, sauf pour le 7^{ème} Tirailleurs qui passe pour une troupe peu sûre et à expédier ailleurs, alors que c'est son intervention seule qui a fait immédiatement cesser le pillage. Les renforts extérieurs n'ont servi à rien. Seul l'affolement des autorités les avait fait appeler.

Quelle différence entre cette affaire et les récents troubles de Tunisie. Là, ce fut beaucoup plus grave, des troubles fomentés par le Destour et le Parti communiste, truffé de Juifs, gagnaient tout le pays. Après la fermeture générale des magasins, des rassemblements de 7 000 à 8 000 hommes s'étaient effectués dans la région Sousse-Sfax-Kairouan. Des actes de violence commençaient à se commettre. Parfaitement renseigné, le résident général fit avorter le mouvement en arrêtant et en envoyant les meneurs à Tataouine. L'autorité militaire n'hésita pas à employer les troupes tunisiennes, affermissant leur conviction que leurs chefs avaient totalement confiance dans leurs hommes.

Les rapports du Commandement, au lieu d'être pessimistes et de respirer l'insécurité et la méfiance, respirent au contraire la confiance en soi et dans ses troupes.

Fin août, lorsque je suis rentré à Constantine, une chose était frappante, tout le monde voyait les récents événements sous un angle uniquement local, sans essayer de les placer dans le cadre général du département et de l'Algérie et sans en observer la similitude avec des événements semblables qui se déroulés autrefois de manière identique.

Bref, le résultat de tout ceci était que, vers le 25 août, il y avait un service de garde permanent 24 h sur 24, garde prise à 17 h, reprise le lendemain à 17 h. Plus d'instruction. Relâchement de la discipline et de la tenue. Vie matérielle manquant totalement de confort et la sensation que tout cela était parfaitement inutile.

À Alger, chez les Aviateurs

Le 15 septembre, je devais, d'après un arrangement entre le général Armengaud et le 19^{ème} Corps d'armée, être détaché à Alger pour prendre mes consignes tout en gardant théoriquement ma Compagnie.

Le 17 septembre, je rejoignais Alger et je prenais à l'État-major de la 5^{ème} Région aérienne le 3^{ème} Bureau où je me trouvais provisoirement seul, le titulaire, le capitaine Fayet, étant en permission et le Marin, le lieutenant-de-vaisseau Cazeneuve, ne devant rejoindre qu'en octobre.

Au 1^{er} Bureau, le capitaine Saubion, au 2^{ème} Bureau, le lieutenant Ricard tenant en même temps le 4^{ème} Bureau, le capitaine Saily étant en permission. À la Chancellerie, le capitaine Guillard. Le colonel Lacolley, adjoint au général, a le capitaine Wassmer avec lui. Il doit prendre le commandement de l'Air en Algérie au départ prochain du colonel Weiss en novembre.

Par le JO du 25 Septembre, je suis affecté à la 5^{ème} Région aérienne. Travail intéressant. Questions nouvelles : aviation de transport, pénétration saharienne, concentrations. Liaisons avec la 19^{ème} Corps d'armée, les Affaires Indigènes, le Gouvernement général.

Avec Fayet, rentré de permission, je pars le 29 octobre pour une reconnaissance en Tunisie par avion. Ligne droite Maison Blanche - Tunis, par Bougie, Aïn-Draham et Béja. D'abord, la Grande Kabylie, entre la mer et la barrière découpée du Djurdjura, la vallée du Sebaou et le moutonnement des pitons couronnés de villages serrés. Pas de champs ni de jardins. Des oliviers. Pas d'agglomérations dans les vallées. Puis les pics bleutés et sauvages de la Petite Kabylie tombant dans le golfe de Bougie, jaune dans le soleil qui se découvre après le ciel nuageux que nous avons eu depuis le départ. Philippeville-Bône, et la région de Penthièvre bien visible, les lacs de La Calle, la région des manœuvres de Tabarka. Après des successions ininterrompues de montagnes, Béja, la vallée de l'oued Medjerda, des champs, des cultures plates. Loin au nord, le lac de Bizerte dans la brume. Enfin, la tache blanche de Tunis, étagée sous sa casbah. 3 h 30 de trajet.

Visite l'après-midi au CSTT à la Section d'études.

Le 30 septembre à 7 h 40, par temps superbe, décollage d'El-Aouïna avec un avion d'accompagnement pour voir la zone de la frontière sud, voisine de la Tripolitaine, théâtre possible d'opérations :

- Zaghuan, village blanc accroché aux pentes du Djebel qui domine une région bosselée s'abaissant vers le sud et l'est. Dès que paraît la plaine, impression d'une immense place où une pluie récente a laissé des quantités de flaques d'eau, les Sebkras.

- Kairouan, qui semble posée provisoirement sur sa plaine.

- La Fauconnerie, à la lisière ouest des oliveraies de Sfax. Cette zone, entre la région cultivée du littoral et les montagnes est parsemée de rectangles jaunes et rouges de petits champs irréguliers.

- Gabès, arc de cercle en bordure de sa palmeraie, où les palmiers sont chargés de grappes d'or. Sur les terrasses, les taches jaunes des dattes et rouge foncé des piments.

Nous passons bas, sous des bancs minces de nuages.

- En sortant de cet écran apparaissent les Matmata, longue chaîne plate sans un pic et sans le moutonnement habituel des montagnes. Une suite de tables toutes pareilles.

- la plaine de Médenine, sans cultures, avec les lignes droites des Matmata au sud, la côte plate au nord.

- Médenine, ses ghorfas semblant des tas de bois coupé bien régulièrement.

- Tataouine au pied des hauteurs prolongeant un chaînon détaché de la chaîne avec déjà beaucoup de sable dans les thalwegs.



▲ ▼ *Le général Pennés et l'État-major de la 5^{ème} Région aérienne au Gouvernement Général*



- le massif sud-est, aux courbes de niveau dessinées par les couches affleurant régulièrement, des crêtes courtes, parallèles et noires qui font l'effet de vagues solidifiées. Entre elles, dans les vallons des barrages retiennent l'eau magnésienne qui laisse des dépôts de sel sur le sable. Au soleil, ces plaques blanches miroitent, tachetant les plis sombres du terrain. Quelques villages de ghorfas, des arbres isolés. Puis les crêtes toujours rigoureusement horizontales s'enlèvent sur une brume argentée, le sol s'aplanit et le sable apparaît, un sable rose et gris.

- Bir Fatnassia, Remada avec un jardin, un terrain, quelques baraques près du lit noir de l'oued.

- Retour sur Tataouine, puis Bou-Grara, étendue d'eau bleu foncé entourée d'un terrain plat et rouge. Au loin, Bou-Gardane et les Bibane, autre lac côtier.

- Quelques heures à Gabès pour déjeuner et refaire les pleins. Retour par la côte.

- Sfax, ses olivaias et ses jardins parsemés des points blancs des maisons isolées. On dirait un immense tapis fauve et vert à pois blancs.

- Les nasses et les dispositifs en lignes brisées des pêcheurs tout le long de la côte, là où les oueds déversent des nuages jaunes dans le bleu de la mer.

- Mahdia sur son pédoncule.

- Les murs crénelés de Sousse.

- Bou-Ficha, où notre avion d'accompagnement atterrit, en panne sèche.

- Atterrissage à Tunis à la nuit. Presque 8 h de vol dans la journée : 1 200 km.

Le lendemain, retour à Alger par beau temps, en 5 h, après avoir dû attendre pour partir qu'un épais brouillard se lève.

Le 28 novembre, départ pour une nouvelle reconnaissance en Tunisie avec le général Armengaud, avec deux avions, j'ai comme pilote l'adjudant-chef Frayssinet.

Ligne droite Alger - M'Sila - Biskra - Gafsa. Beau temps après avoir franchi l'Atlas dans les nuages. Après Biskra, dans un cercle de montagnes et de plateaux fauves, la monotonie des chaînes tombant sur le désert.

À Gafsa, arrêt pour le déjeuner. Contact avec le colonel de Boysson et de Veyrinas. Froid et vent.

L'après-midi : Gafsa-Fedjedj-El Hamma-Gabès. À Gabès, pluie. L'oued déborde.,

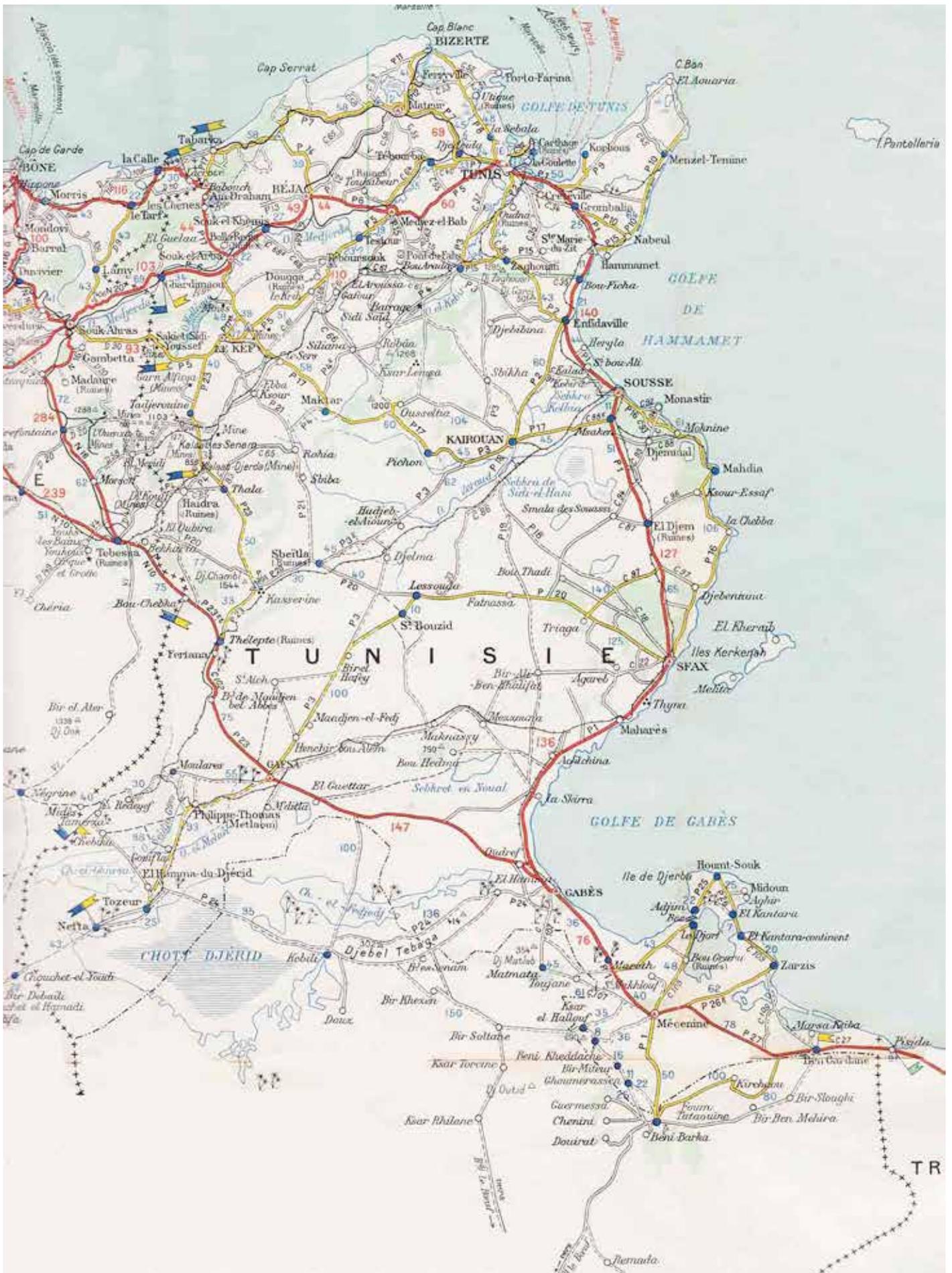
Le 29 novembre, terrain détrempe, pluie. Impossible de décoller.

Le 30 novembre, départ dans le mauvais temps vers le Sud, après Mareth, ciel dégagé. Médenine, Tataouine, puis les Matmata longés côté désert. La montagne elle-même est couverte de nuages. Chott Fedjedj, Maknassy, El-Djem. Nous survolons l'amphithéâtre, entouré de basses mesures, qui semble un colosse oublié dans la plaine, au milieu de parasites grouillant autour de lui.

Après Sousse, ciel bouché. Les trois avions essaient de passer sous les nuages, impossible. Au dessus, trop haut. Ils tournoient sur le fond argenté des nuages comme des oiseaux dans la tempête. Le vent poussant le grain vers la terre, la côte se dégage assez pour permettre de rentrer à Tunis en rase-mottes. Le lendemain, trop mauvais temps pour rentrer à Alger.

Le 2 décembre, décollage malgré la mauvaise météo. Ondées et éclaircies jusque vers Philippeville. Puis en traversant une couche de nuages blancs, je perds le général. Nous émergeons à la surface d'une mer blanche que nous ne quittons qu'à l'oued Isser, 250 km sans voir le sol. Après une heure seulement pointe l'extrémité neigeuse du Djurdjura, un paysage polaire.

Le 11 décembre, voyage à Oran avec le colonel Devèze. Nuages sur le Zakkar, invisible à l'aller comme au retour,



Voyages au Sahara

Hier 21 janvier, départ de Maison-Blanche pour un voyage autour du Grand Erg Occidental. Deux avions : Bailly et moi, Fayet et un sergent mécanicien. Nous devons faire Alger-El Goléa hier. Mais l'Atlas bouché n'a permis de passer que l'après-midi. Nous avons dû faire étape à Laghouat. Mauvais temps au départ de Djelfa, traversée de grains, mais des trous se présentaient toujours dans la bonne direction. Après Boghari, la plaine. Rocher de sel, gris, vert pâle, ocre, violet, un massif volcanique en réduction. Quelques bandes de sable, des montagnes boisées à l'ouest de Djelfa et enfin ensoleillées de longues chaînes minces formant un quadrillage et Laghouat dans un cirque formant une croix, le montant formé par deux crêtes en lame de couteau encadrant la ville enclose de murs et les branches constituées par les palmeraies. Ville sans caractère, étriquée. rues à arcades, hôtel Transatlantique joli, dans un ancien hammam, mais il fait froid.

Ce matin, décollage par beau temps. Mais presque immédiatement ciel couvert et averse. D'abord, le *Plateau des Rondelles*, étendue plate tachetée de dayas (dépressions de 100 à 200 m de diamètre), où poussent des jujubiers et des betoums. Puis le sol se découpe pour former la *chebka* (le filet), zone où un réseau serré de ravins enserme des plateaux caillouteux, dont les bords tombent à pic et sont ombrés de terre de telle façon que vers Ghardaïa on croirait voir des massifs forestiers immenses avec leurs clairières dont ces bords constitueraient les lisières. Au passage, Beriane, l'une des villes du Mزاب qui s'étage au dessus de sa palmeraie. Le ciel noir n'arrive pas à ternir les couleurs bleu pâle, jaune paille et ocre clair des maisons. Ghardaïa étale dans la vallée du Mزاب l'ensemble de ses villes :

La ville pyramidale, montant vers son minaret en pyramide tronquée, des maisons aux teintes douces de Beriane, mais relevées de bleus plus soutenus, puis à gauche de la vallée, sur un plateau rocheux une ville en forme de fleur de lys renversée et entourée de murs : Melika, plus loin du même côté de l'oued, de hautes murailles semblent les ruines d'un burg rhénan : Bou-Noura, sur la droite, au confluent de l'oued Ntissa, Beni-Isguen présente l'aspect de l'immense profil d'un visage. Chaque ville est entourée de sa palmeraie.

Le ciel s'éclaircit. Quelques taches de soleil font rougir les premières dunes encore isolées. Progressivement, le sable augmente, la piste devient moins nette, des ergs moutonnent de leurs dunes en croissant, le sable rouge du Grand Erg apparaît à l'est, précédé de longues traînées de sable jaune parallèles au bord de ses dunes. Le plateau tombe brusquement sur une vallée que borde vers l'est le Grand Erg, la palmeraie d'El-Goléa s'étale entre les dunes et les éboulis de rochers, dominée par le piton du vieux Ksar, et entourée des taches blanches que l'eau salée laisse sur le sable comme des plaques de neige.

Les avions sont campés à l'abri d'une alvéole. L'ancien bordj militaire, immense rectangle de murs crénelés et bastionnés abrite maintenant un hôtel et les Pères Blancs. La largeur des rues et leur alignement montrent que tout a été créé depuis notre occupation. Grâce aux nombreux puits artésiens dont l'eau tiède alimente les jardins, le nombre de palmiers est passé de 9 000 à 90 000. La sécurité assurée a permis aux habitants réfugiés au Ksar auparavant de s'installer dans la vallée en créant un village nouveau, autour du bordj des Affaires Indigènes. L'eau abondante a fait naître aussi de magnifiques jardins dont le plus beau est celui des Affaires Indigènes, sous les palmiers poussent toutes les essences, abricotiers, pêchers, vigne, orangers, cerisiers, bananiers, etc. Des rideaux de peupliers et de cyprès les protègent du vent et sous ces arbres poussent des



▲ *Le Grand Erg Occidental*

▼ *Ghardaïa en 1931*



légumes. Des rosiers entourent leurs carrés. Une piscine où coule une eau à 26° s'abrite sous les palmiers. En bordure de l'oasis, le lac de Bel-Aïd entouré de roseaux fournit des poissons. Un peu à l'écart, le tombeau du Père de Foucauld, encadré de cyprès qui sortent du sable. Un village chrétien se peuple des métis nés des Français et des femmes indigènes. Une église est en cours de construction, mais les travaux sont ralentis faute d'argent. Les Indigènes n'ont, eux, pas besoin de fonds pour installer leur mosquée d'été qui est un enclos en pierre sèche rectangulaire avec un recoin formant mihrab, orienté comme il convient. Autre mosquée curieuse : celle du Ksar. Celui-ci comme une termitière a transformé tout un piton en village souterrain avec de grands murs de soutènement en pierres sèches, des tanières de terre aux plafonds de troncs de palmiers et de roseaux, des chemins de ronde, des murs percés de meurtrières. Une salle creusée dans le roc de 3 m sur 6 m constitue la mosquée, le mihrab est fait d'une sorte de bassin de terre surélevé. Le jour n'y entre que par une petite porte, aucun ornement n'égaie cette caverne, seule pièce du Ksar où le plafond n'oblige pas à se courber.

Beni-Abbès - le 23 janvier

Après une nuit de pluie et de vent, le ciel s'est éclairci, mais il a fallu deux heures d'efforts pour mettre en route les moteurs. À 9 h, départ pour Timimoun en longeant le bord sud du Grand Erg. Sur notre gauche, l'immensité plate de la hamada qui brille sous le soleil comme de l'eau. Les ergs de sable pâle semblent des îles. En dessous de nous, le plateau est gris violet avec des taches de vert clair et de jaune pâle, des teintes d'aquarelle. Sur notre droite, une cassure brutale, la hamada tombe sur une cuvette illimitée vers le nord et remplie des dunes rouges saumon du Grand Erg. La piste serpente en bas des éboulis rocheux, disparaissant parfois presque complètement dans le sable. Des garas détachées du plateau dominant le sable de leurs tables nues. Quelques taches vert foncé apparaissent au bord de l'Erg : Fatis et les palmeraies voisines. Leur chapelet se prolonge vers le Sud-Ouest, bordant la cassure de la hamada. Entre les dunes orange et gris et le plateau s'ouvre une cuvette d'or pâle. Le long du plateau se multiplient les palmeraies où les alignements de pustules des foggaras drainent l'eau. Aucune ligne nette. Les teintes douces s'estompent les unes les autres. Près de ses palmiers, Timimoun dessine un village régulier de terre rouge posé sur le sable à la manière d'une construction d'enfant : rues droites, larges places. C'est net, artificiel et dur auprès de l'immense harmonie de couleurs qui l'entoure. L'ancien Ksar a été modifié par le chef d'Annexe des Affaires Indigènes, en recouvrant les murs d'un enduit d'argile rouge, en les couronnant de créneaux et en les flanquant de piliers pyramidaux, il a unifié l'aspect des demeures, Le bordj carré entourant un jardin est du même style, des dessins au couteau faits dans l'enduit extérieur et intérieur des murs combinent des éléments géométriques toujours dissymétriques mais harmonieux. L'ensemble a du caractère, mais donne une note soudanaise qui ne cadre pas tout à fait avec le paysage.

À 14 h, par un temps superbe, décollage. Nous longeons toujours le Grand Erg en suivant la piste souvent difficilement visible. Après la traversée d'immenses bancs de rochers parallèles séparés par du sable, la piste atteint la vallée de la Saoura. Cet oued presque toujours souterrain alimente un chapelet de palmeraies qui font des taches foncées sur son ruban jaune pâle. À droite, les hautes dunes orange aux crêtes d'un dessin très pur. À gauche, des chainons noirs terminent la hamada parsemée d'ergs blancs. Au bord de la vallée, au pied des dunes, Beni-Abbès, bordj blanc entouré de bâtiments communs. Dans la vallée, une palmeraie ramassée entourant un ksar serré. Une haute dune domine le plateau et pousse lentement son pied jusqu'à l'oued. Dans un creux, l'ermitage du Père de Foucauld, enclos bordé sur deux côtés de bâtiments de terre, dont une chapelle, elle a la forme église en réduction avec son chœur, son transept, deux rangées de



▲ *Mariage à Ghardaïa en 1934*

▼ *La vallée de la Saoura vers Béni-Abbès*



colonnes de terre carrées. Une cloche la surmonte. Il y a peu de temps, il n'en restait que des ruines. On les a relevées, et avec les indications de l'ancien jardinier du Père, tout a été remis en état. Son ancienne provision de vin de messe a été retrouvée sous le sable. Dans les palmiers, une *soura* tiède alimente une piscine. De longs balanciers de bois permettent de tirer l'eau de nombreux puits. De la terrasse du poste, la vue embrasse la vallée avec sa palmeraie, la hamada plate et noire, les hautes dunes de sable rouge. Un pâlé de maisons indigènes transformé avec goût fait un bel Hôtel Transatlantique qui borde le bas de la rue marchande aux arcades blanches.

Colomb-Béchar - le 24 janvier

Étape Beni Abbès-Béchar, la Saoura toujours encadrée de dunes rouges et de rochers noirs, puis la piste file sur le djebel Arbal et Béchar. De nombreuses traces de camps attestent que la paix est récente dans cette région. À Béchar, il pleut. Le djebel Béchar est couvert de neige. Tout est inondé. Pas plus de caractère que Missouri, maisons sans étage, des ordures, des boîtes de conserves vides partout. Le Cercle militaire domine la palmeraie. Belles piscines près des courts de tennis. Un barrage crée une nappe d'eau entre les palmiers qui bordent l'oued sur plusieurs kilomètres. Le ksar aux rues couvertes est immonde et puant.

Voyages au départ d'Alger

Janvier

Le 25 janvier au matin, malgré une mauvaise météo nous partons sur Oran par ciel clair. Au-delà du plateau de Béchar bordé d'un hémicycle de montagnes tombant à pic vers le nord-est apparaît Figuig, palmeraie entourée de montagnes tourmentées est séparée de Beni-Ounif par des hauteurs désolées. Les montagnes d'Aïn-Sefra sont sous les nuages, nous passons dessous, vers Mécheria. il pleut, il faut contourner les grains. Presque pas de visibilité. Enfin un trou permet d'atteindre le plateau d'alfa où paraissent encore quelques dunes. Des averses tombant de nuages ramassés font des traînées argentées les unissant au sol. Quelques tas géométriques de balles d'alfa, un piton neigeux et c'est Bedeau. Par la vallée de la Mekerra nous pouvons atteindre Sidi-Bel-Abbès et enfin le ciel découvert. L'après-midi, très mauvaise météo sur Alger. Le 26, nous arrivons à passer le Zakkar sous les nuages près de Margueritte comme par un soupirail ouvert sur la Mitidja.

Février-mars-avril

Les 5, 6 et 7 février, liaison à Tunis et Bizerte avec Caseneuve par le bimoteur LeO 213 transporteur de troupes pour la préparation des manœuvres Guerre-Air-Marine en Tunisie fin mai.

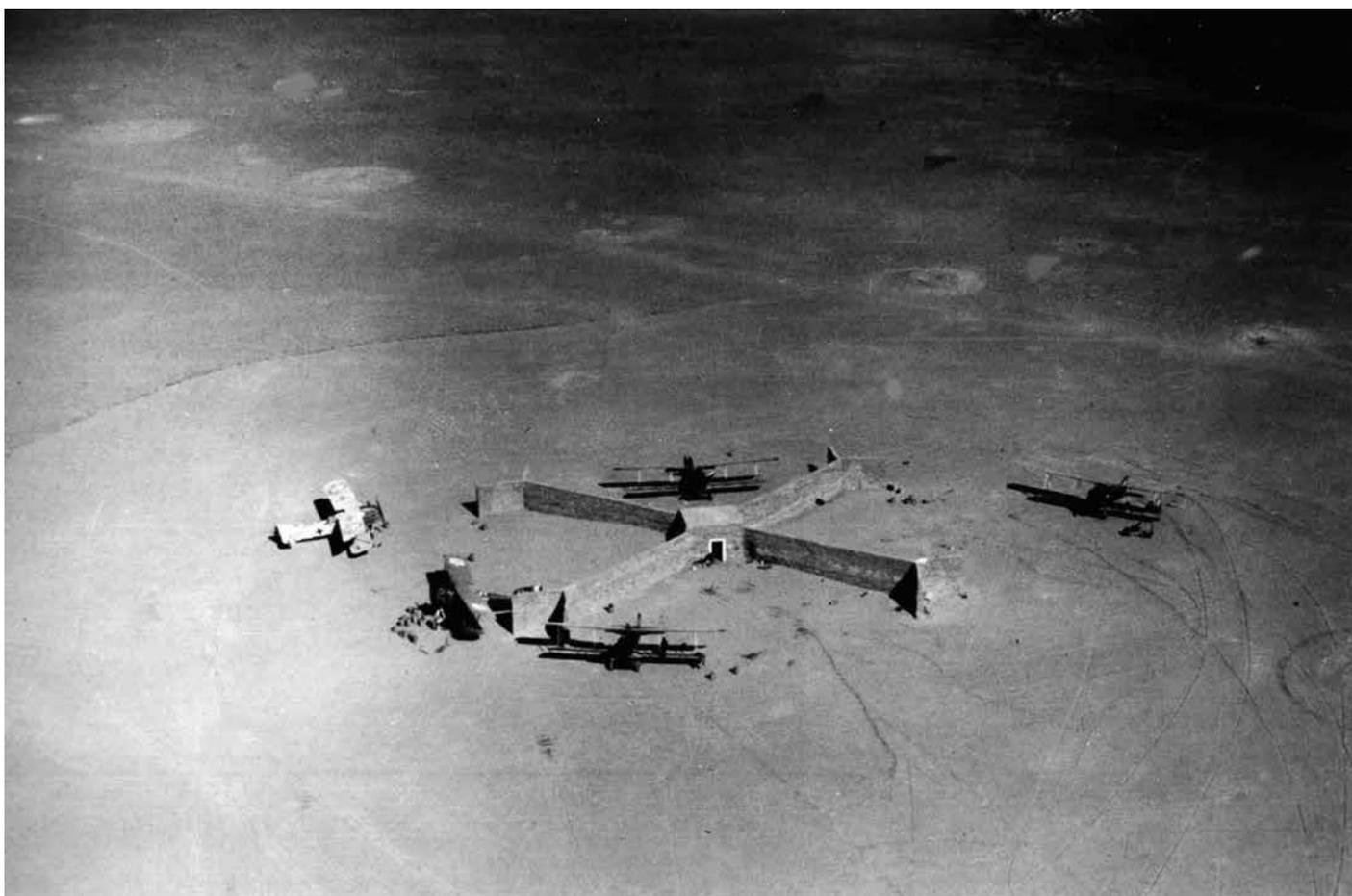
En mars, nouvelle liaison à Tunis et Bizerte sur Potez avec Fayet, Caseneuve et Gaillard dans un autre Potez. Après deux essais infructueux à cause du mauvais temps, l'aller est rapide, le retour difficile, cabotage depuis Philippeville à travers des grains de neige et de pluie. À Bougie, temps complètement bouché. Plus de visibilité, remous très violents. Nous faisons demi-tour et atterrissons à Djidjelli où nous retrouvons l'autre avion. Le lendemain, temps acceptable. Retour sans histoire.

Le 29 mars, voyage au Maroc sur Potez avec Benson pour faire une liaison à Rabat avec le Commandement de l'Air et voir Savart à Meknès avant son départ pour Paris. Aller dans la matinée en 6 h. Émissions TSF, photos verticales pour mes épreuves d'observateur. J'ai revu avec un vif plaisir les lieux parcourus jadis dans la région de Taza : Sidi-Bel-Kacem, Bou-Mitris, Kifane, la route de Dar-Caïd. Près de Fès, les pistes qui montent vers le Rif. Parcouru ainsi d'un bond dans sa largeur, le Maroc donne l'impression d'un bled encore terriblement sauvage, âpre, inhospitalier, jalonné de quelques oasis de vie indigène et européenne, splendeurs des couleurs : blanc, ocre, vert des tuiles. Des palais avec des cours à colonnades et des jardins. Autour, quelques cultures



▲ *Touggourt en 1934*

▼ *Les alvéoles sur l'aérodrome de Touggourt*



et puis de nouveau les cailloux, les montagnes pelées aux silhouettes dures. Entre le Zerhoun et Rabat, la forêt de la Marmora qui secoue l'avion et paraît interminable, l'horizon perdu dans la brume de l'Océan.

Deux taches jumelles : Rabat et Salé, le Bou-Regreg, un terrain d'aspect anti-africain bordé de rideaux de pins. Court arrêt. Retour à Meknès. Après-midi consacré à revoir la Medina, inchangée, les souks sentant le beurre rance et le cèdre. La Ville Nouvelle a poussé, détruisant notre ancien camp Poublau et prenant cet air particulier aux villes marocaines, du neuf, hardi, large, bien étalé, semé de chantiers. Tout est construit pour son usage actuel et non pas comme dans les vieilles villes adapté seulement à la vie moderne.

Ce matin, retour contrarié par du vent debout qui nous force à voler bas dans les remous et à nous arrêter à Oran pour déjeuner. Arrivée à Maison-Blanche juste pour l'inauguration du Cercle des Officiers.

Mai

Le 1^{er} mai, adieux du général Armengaud : champagne au Cercle de Maison-Blanche. Discours. Le lendemain matin, départ du général pour Tunis d'où il partira lundi pour la France à bord d'un hydravion italien. Il sera remplacé par le général Féquand en juin.

Le 16 mai, départ pour assister aux manœuvres combinées de Bou-Ficha en Tunisie, consistant dans la progression à terre d'un GRD motorisé, le reste des deux divisions d'Infanterie débarquées lui étant opposées. Appui du mouvement par une très nombreuse aviation venue en partie de Marignane et par les navires de la 1^{ère} Escadre.

Quittant Alger avec Fayet par temps très couvert, nous faisons un essai infructueux le matin avec survol de la mer loin des côtes et retour à Alger. L'après-midi, nous passons et rejoignons Bizerte après 2 h de survol d'une mer de nuages à plus de 3 000 m. Dans la soirée Bizerte-Tunis avec des grains.

Du 17 au 20 mai, préparation de la manœuvre à Tunis. Je fais partie de l'État-major de la Direction, avec le général Lacolley.

Du 21 au 23 mai, nous habitons Hammamet, allant à Bou-Ficha pour l'exécution de la manœuvre :

- 1^{ère} journée (21 mai): mauvais temps. L'Aviation ne vole pas.

- 2^{ème} journée (23 mai): manœuvre à double action par temps superbe. Au lever du jour, exercice de débarquement de troupes par avions sur les arrières ennemis. Puis rideaux de fumée. Progression du GRD. Le soir, critique interminable sous des tentes surchauffées.

Retour à Tunis dans l'avion-estafette de Jacques Duchêne-Marullaz.

Le 25 mai, retour à Alger avec Fayet par beau temps.

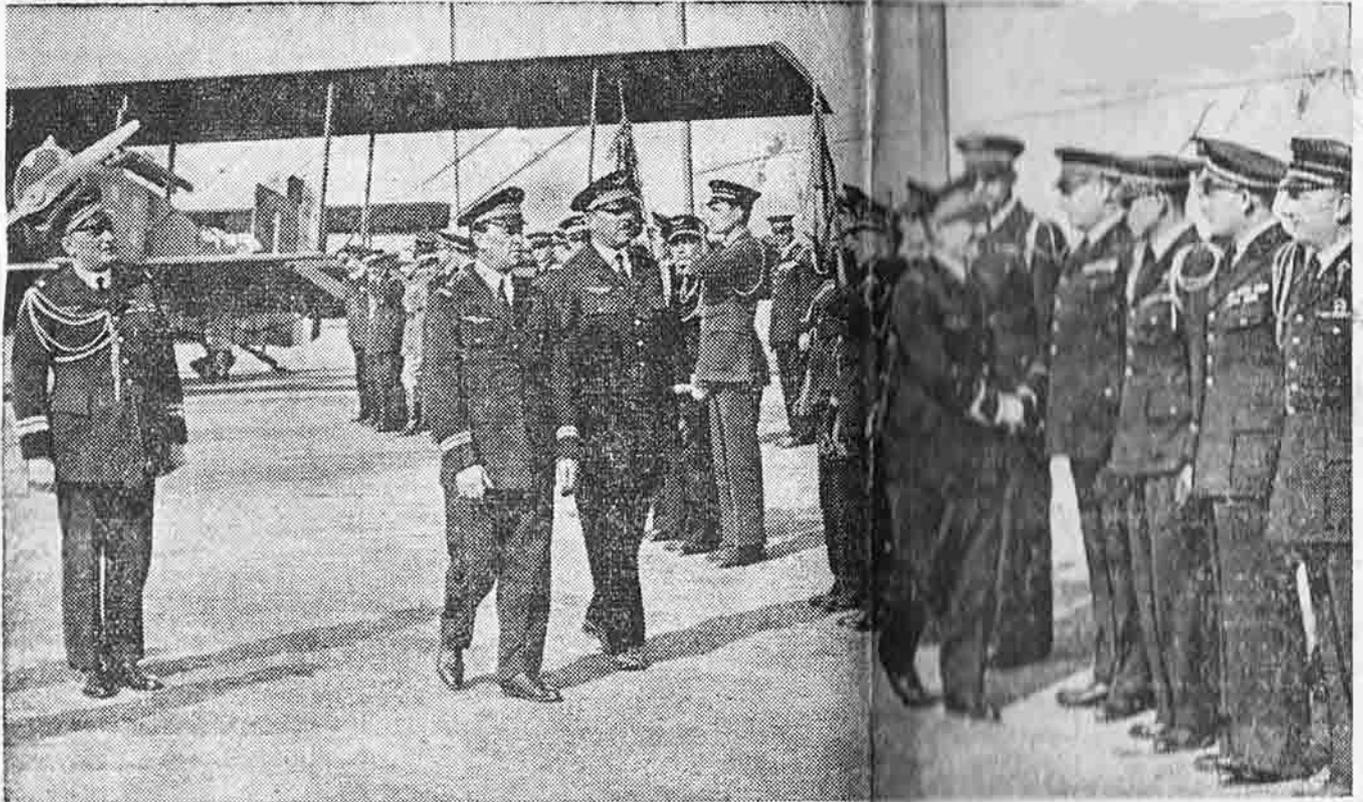
Juin-juillet

Le 12 juin, liaison avec l'État-major de la Division de Constantine pour préparer des manœuvres en Kabylie pour octobre. Aller et retour dans la journée avec Saily.

Le 14 juillet, au cours de la revue, remise des drapeaux aux escadrilles aériennes d'AFN. Défilé aérien.

Le 17 juillet, tour à Bou-Saâda avec fayet sur Morane. Retour par M'Sila. En arrivant sur l'Atlas, panne sèche. Atterrissage sans casse près de l'oued Targa, puis 32 km sur un cheval du bled avec par moments son propriétaire en croupe pour gagner Sidi-Aïssa et demander un dépannage à Alger. Retour à l'avion avec la pittoresque voiture de l'Administrateur. Puis transvasement de l'essence nécessaire à partir d'un Potez-Morane venu d'Alger. Retour à Alger.

Le général Armengaud quitte le commandement de la V^e région aérienne



Suivi des colonels Devèze et Chatel et du capitaine Roig, le général Armengaud serre la main de ses officiers et de ses sous-officiers, avant de quitter l'Algérie

(Photo B. Rolando fils).

Hier matin, à 8 heures, le général Armengaud, ancien commandant de la 5^e région aérienne, nouvellement nommé inspecteur de l'aviation de défense métropolitaine, a fait sobrement ses adieux aux officiers de son état-major, aux officiers de la base de Blida et au groupe lourd de Maison-Blanche.

Avant de prendre place dans un avion, le général Armengaud, accompagné des généraux de Lescazes et de Ganay ; des

colonels Chatel, Devèze, Lebrun, Normand ; du commandant Delcroix ; de M. Pourcher, directeur des S.N.Aé ; des capitaines Roig, Benson et Germain, passa en revue les équipages qui lui présentaient les armes.

Dans un beau style, pilotant un appareil de transport, le général Armengaud décollait de l'aérodrome de Maison-Blanche, suivi de deux appareils de transport sous les ordres du capitaine Benson

et de deux appareils de défense sous les ordres du capitaine Germain, l'escadrille étant placée sous le commandement du capitaine Roig.

Avant de mettre le « cap » sur Sétif, Bizerte et El-Aouina, où des arrêts sont prévus, l'escadrille en formation faisait un tour d'honneur au-dessus d'Alger.

Les avions de défense, pour leur retour vers Alger, exécuteront un vol de nuit.

R. P.

Septembre

Du 23 juillet au 9 septembre, permission à Colmar et Bertrix. Deux voyages de liaison à Paris, Rentré à Alger, préparation rapide des manœuvres de Kabylie. dirigées par le général Rochard, commandant la Division de Constantine. Cela consiste à terre en la réduction d'une tache de dissidence dans la basse Soummam. L'Air en profitera pour faire fonctionner des formations de réserve de différents types avec uniquement les échelons volants. Deux liaisons par avion à Constantine avec Ricard, pour mettre au point les dispositions à prendre pour les manœuvres :

- Le 13 septembre, voyage aller beau jusqu'aux Bibans, puis nuages bas et pluie violente avant Setif. Trajet à ras du sol en suivant la voie ferrée. Atterrissage à Télergma. Décollage immédiat pour Constantine, couvert et trempé.

- Le 14 septembre, ciel peu couvert, quelques cumulus sur les Babor, cap au nord pour passer dans une porte de nuages blancs découpant un rectangle de ciel bleu entre un immense nuage horizontal et la mer. C'est une des beautés du vol que de réaliser le relief vertical des nuages, insaisissable du sol. Cette porte semblait construite de lumière et de couleurs.

- Deuxième voyage le 20 septembre. Temps superbe. D'abord, ligne droite Alger-Batna. Reconnaissance du terrain de Fontaine-Chaude. Puis trajet Batna-Lambèze où quelques colonnades et des murs bruns témoignent de l'occupation romaine. En volant en dessous du niveau des crêtes, nous descendons l'oued Abdi. Au bas des pentes sud-est de la vallée, des villages gris sont accrochés à l'entrée de ravins aux pentes abruptes, terrasses accolées et fortifiées, ils ne présentent aucune trace d'habitation européenne. Des séries de strates dressées, des terrains faits pour être normalement couchés et qui sont debout (!) bordent au sud-est la basse vallée de Menaa, ses deux agglomérations couronnent des hauteurs de rochers en pentes rudes, dominant l'oued. Dans les ravins adjacents, des villages s'entourent de jardins en terrasses à longues bordures régulières et aux ombres brutales. Puis l'oued arrose des palmeraies étroites, longs rubans sinueux d'oasis de montagne. Au loin dans le gris de l'horizon indécis, Biskra.

À Branie, nous abandonnons l'oued Abdi pour rejoindre l'oued El-Abiod à M'Chounèche. De M'Chounèche à Rouffi, l'oued coule dans un cañon profond et étroit, dont les berges sont garnies de palmiers. Coudes brusques. Par endroit, des villages dont certaines habitations sont construites dans des grottes. Au dessus, la vallée s'évase en pentes grises caillouteuses bordées de chaînes de montagnes. À Baniane, des *guelaa* (greniers à plusieurs étages) dominant à pic la vallée, Une cuvette grise et rouge succède au gris uni, de nombreux hameaux entourées de palmiers. Au nord, une barrière de montagnes. L'oued la coupe entre des bancs de rochers verticaux, ce sont les gorges de Tighaninine. Et brusquement sur l'autre versant, apparition brutale d'une végétation méditerranéenne, chênes-liège et oliviers. On est dans la vallée d'Arris, gaie, cultivée, un autre monde. C'est la cassure d'El-Kantara, à échelle réduite. En quittant le massif de l'Aurès, Timgad paraît une forêt de colonnes roses sur une terre aux tons pâles et fondus, quasiment sahariens. Du violet, des verts, du jaune et de l'ocre délavés, sans végétation. Le sol a repris son aspect vierge de désert. Puis apparaît Constantine en ligne droite par les lacs qui semblent d'encre violette.

Le 21 septembre dans la soirée, décollage pour Alger. Sur les Babor le soleil est déjà très bas, les vallées deviennent violettes, leurs fonds brumeux sont invisibles, et les pics encore baignés de soleil semblent séparés par des abîmes sans fond d'un bleu de nuit glacé. L'avion n'ayant pas d'équipement pour le vol de nuit, atterrissage à Bougie.

Le 22 septembre, retour à Alger par un temps superbe, en longeant la côte au ras de la mer plate. La multitude de taches de lumières sur l'eau donne l'impression d'une vitesse fantastique.

Octobre

Le 29 septembre, départ en voiture pour les manœuvres de Kabylie avec un secrétaire. Dans la matinée, étape par Tizi Ouzou-Azazga-Yakouren-Adekkar-El Kseur où je déjeune.

La vallée de l'oued Sebaou assez plate est peu pittoresque. Mais, en traversant les chaînes montagneuses qui la séparent de la Soummam la route serpente au milieu de forêts de chênes d'aspect tout à fait européen. Sur les crêtes, des villages-types d'un tableau kabyle, piton d'ocre pâle parsemé d'oliviers en boules et clairsemés, pistes étroites qui serpentent bordées de murettes garnies de zeribas violettes, au sommet se serrant, les petites maisons grises à toits roses, du rose très pâle au rose foncé. Des taches jaune d'or et tango : les robes des femmes dans les vergers.

El-Kseur, PC de la Direction de manœuvre, offre très peu de logements, je pousse jusqu'à Bougie.

Du 1^{er} au 4 octobre, manœuvre peu brillante à terre où les troupes sont employées sans tenir compte des particularités de l'opération, honorable pour les réservistes de l'Air, lamentable pour le Groupe de Meknès bombardant en retard et perdant ses pelotons, etc. Basé à Télergma, ce groupe a dû travailler aussi sur l'Aurès. Le 4 octobre, l'aviation ne peut faire quelque chose qu'avec ses éléments de Bougie, car le temps est bouché sur Sétif.

Une revue, passée à El-Djenane par le général Noguès, termine les opérations, après une dure critique pour certaines colonnes. Puis il pleut, ce qui m'empêche le lendemain de rentrer par Tirourda. J'emprunte donc l'itinéraire le plus facile : Sidi Aïch-Akbou-Bouïra-Palestro, pour rejoindre Alger dans la matinée du 5 octobre.

DATE.	FONCTION à BORD.	GRADE, NOM et FONCTION DES AUTRES MEMBRES de l'équipage et des passagers.	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	ALTI-TUDE MAXIMA	DISTANCE et NOMBRE d'atterrissages.	DURÉE.	NATURE du SERVICE AÉRIEN.	OBSERVATIONS.
			<i>Mein</i>					
								<i>d'octobre 1935</i>
								<i>Repat 25^h 10</i>
<i>1.10.35</i>	<i>Pilote</i>	<i>L^t Perriot</i>	<i>P. 699</i>	<i>3000</i>	<i>1</i>	<i>1^h 30</i>	<i>Blida setif</i>	
<i>2.10.35</i>	<i>"</i>	<i>C^m Larrive</i>	<i>" "</i>	<i>2000</i>	<i>1</i>	<i>0.30</i>	<i>setif Bougie</i>	
<i>3.10.35</i>	<i>"</i>	<i>"</i>	<i>" "</i>	<i>2000</i>	<i>1</i>	<i>0.30</i>	<i>Bougie setif</i>	
<i>"</i>	<i>"</i>	<i>L^t Marchand</i>	<i>" "</i>	<i>2000</i>	<i>1</i>	<i>0.40</i>	<i>liaison setif Bougie</i>	<i>Alger</i>
<i>4.10.35</i>	<i>"</i>	<i>C^m Larrive</i>	<i>P. 697</i>	<i>200</i>	<i>1</i>	<i>0.20</i>	<i>Etat de temps</i>	
<i>5.10.35</i>	<i>"</i>	<i>L^t Marchand</i>	<i>P. 699</i>	<i>1500</i>	<i>1</i>	<i>1.10</i>	<i>liaison en future région</i>	<i>Alger</i>
<i>"</i>	<i>"</i>	<i>"</i>	<i>" "</i>	<i>2200</i>	<i>1</i>	<i>0.30</i>	<i>Bougie setif</i>	<i>Alger Bougie</i>
<i>6.10.35</i>	<i>"</i>	<i>L^t Perriot</i>	<i>" "</i>	<i>3000</i>	<i>1</i>	<i>1.15</i>	<i>setif Blida</i>	
<i>"</i>	<i>"</i>	<i>"</i>	<i>" "</i>	<i>2000</i>	<i>1</i>	<i>2.20</i>	<i>Blida - oran</i>	
<i>7.10.35</i>	<i>"</i>	<i>C^m Dupuy</i>	<i>P. 098</i>	<i>2000</i>	<i>2</i>	<i>4.25</i>	<i>oran Hussein Bey. France</i>	
<i>7.10.35</i>	<i>"</i>	<i>C^m Larrive</i>	<i>P. 397</i>	<i>1000</i>	<i>1</i>	<i>0.40</i>	<i>liaison P.C. & R.C.A</i>	
<i>"</i>	<i>"</i>	<i>" Beria</i>	<i>P. 699</i>	<i>1000</i>	<i>1</i>	<i>2.00</i>	<i>Accompagnement au</i>	
						<i>42^h 20</i>		

Extrait du carnet de vol du lieutenant Henri Fouques Duparc, pilote réserviste au Centre aérien régional d'Oran, qui a participé aux manœuvres de Kabylie d'octobre 1935 en Potez 25

Transfert des cendres du Maréchal Lyautey

Le 28 octobre partaient d'Alger trois Potez 25 de l'État-major de la 5^{ème} Région aérienne, emmenant des officiers assister aux cérémonies du transfert au Maroc des cendres du Maréchal Lyautey. Décollage à 6 h 15. Piloté par Fayet, je pars droit sur Sidi-Belkacem, par temps clair, vent d'est. En passant sur les Beni-Snassen, la Sebkra de Melilla est parfaitement visible. Survol de Sidi-Belkacem, son poste construit par mon ex-compagnie, l'emplacement du souk, près de l'oued M'Sour, la piste de Bou-Mihiris passant sous le vaisseau ruiné de Bouy-Yahia, la cuvette de Dar-Caïd-Medboh, dominée par le poste que j'ai construit, celui de Souk-el-Had illustré par Allais, au nord, les postes de Kifane, après le coude du Msour.

Un moutonnement de crêtes : Bab-Moroudj, très blanc, les monts des Senhadjas dominant la haute vallée de l'Ouergha, le marabout de Sidi-Ali-Mrabet se détache sur les pentes rouges. La tranchée reliant le poste de Bab-Mizab à l'oued rappelle le siège tragique de 1925. Partout, les points blancs des postes : Taourat, Sker, Aïn-Aïcha semble un désert, après l'animation d'autrefois, Mezraoua et son arbre sont entourés de champs. De belles pistes aux alignements droits, des routes ont remplacé les mauvaises pistes poussiéreuses et mal tracées d'il y a dix ans.

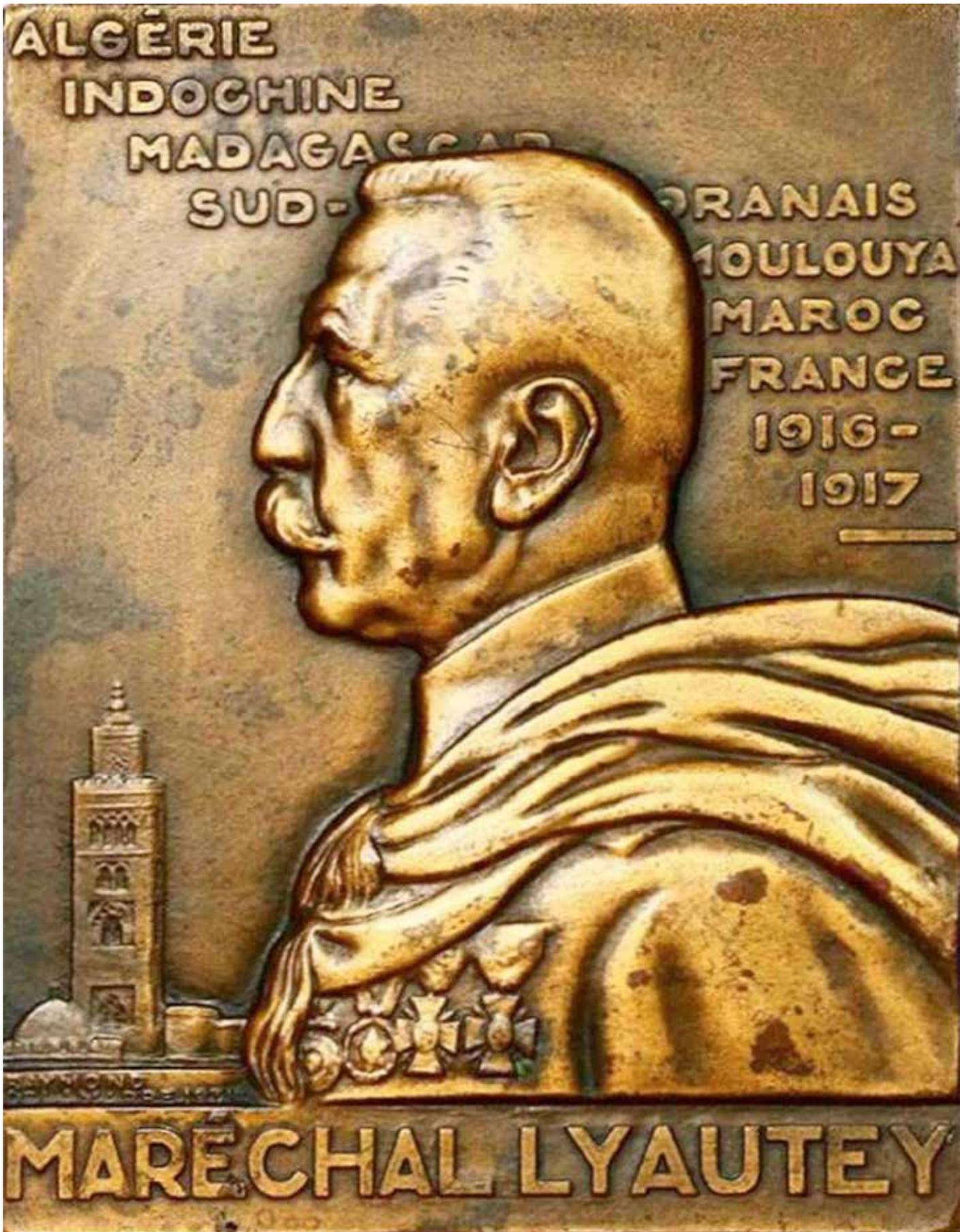
Un entrelac d'oueds où roule une eau jaune, et Fès paraît dans sa cuvette, nous survolons Moulay-Idriss, Meknès fait une tache blanche sur la gauche. À 11 h 15, Rabat.

L'après-midi, je rejoins Casablanca en car, pour assister le 29 à l'arrivée du corps du Maréchal. Le 29 matin, débarquement du Ministre de la Marine, Piétri. L'après-midi, le croiseur *Dupleix* entre au port, le cercueil est amené à la cathédrale sur une auto-mitrailleuse, à travers une foule silencieuse massée sur le parcours du cortège.

Le 30 octobre, dès la cérémonie de Rabat terminée, je rejoins le terrain. Dans l'après-midi, ligne droite Rabat-Marrakech, de 15 h à 17 h 15. D'abord des bois, puis quelques cultures, la mer est couverte, Casa se signale par des fumées sales, le bled reprend, nu, gris, et ocre pâle. Dans la brume, les sommets de l'Atlas. Le ruban métallique de l'Oum-er-Rebia brille de loin, dominé par les hauteurs qui séparent son bassin de celui de l'oued Tensift. Et toujours le désert pâle, *pays dur, austère, sans grâce, riche et qui semble pauvre, peuplé et qui semble vide*. (J.J.Tharaud - Marrakech).

Pour trouver de l'intérêt à ce morne bled marocain, il faut y avoir fait colonne, avoir planté sa tente près de cet arbre rabougri, avoir été attaqué dans ce ravin, avoir attendu sur ce plateau pendant des semaines et des mois la soumission d'une tribu... Mais qui n'a pas ces souvenirs se sent prodigieusement perdu à travers ces espaces où rien encore ne décèle ce qu'ils pourront donner un jour, lorsqu'une vie plus active viendra les animer, et dans l'esprit désenchanté apparaît ce sentiment : *C'est donc là cet El Dorado qui nous a coûté tant de sang et qu'ont jalousement convoité toutes les grandes nations de l'Europe !* (ibid.).

Dans le soir qui vient, la plaine où doit être Marrakech est noyée de brume violette et, tout à coup, la capitale du Sud apparaît, La pointe de la flèche rose s'enfonce dans les cubes blancs du Gueliz, la ville moderne, dont les maisons clairsemées ne font sur la plaine grise qu'un semis de points, incapable d'atténuer l'éclat de la tache rose et verte de la ville de terre et de jardins. Les bâtiments de l'aviation eux-mêmes, les hangars, sont roses. Du terrain, il faut traverser le Gueliz pour pénétrer dans la Médina, c'est la ville nouvelle de Marrakech il y a 10 ans et dans la Médina. Le lendemain matin, nous partons en voiture avec Fayet faire une promenade vers l'Aguedal. D'abord, les murs de la casbah, de multiples portes, des rues étroites et poussiéreuses encombrées d'ânes, de chameaux, d'une foule grouillante en haillons. Une porte disjointe, des couloirs étroits



entre des murs de terre mènent aux tombeaux des Saadiens Notre goût d'européens se révolte devant l'indifférence musulmane pour de telles splendeurs. Mais n'y a-t-il pas une leçon à en tirer ? N'est-ce pas une force de savoir se détourner d'un passé qui tombe en ruines pour refaire du nouveau, même si ce nouveau est fait avec de la terre ?

Et la restauration des tombeaux est une merveille de compréhension, le portique croulant a été remplacé par les mêmes colonnes de marbre que celles de jadis, un fronton de cèdre ouvré les unit, tout a reçu la patine qu'il fallait pour qu'il devienne impossible de distinguer le neuf du vieux, et la cour est restée inculte, et le palmier laisse ses dattes tomber dans la poussière, et il manque des zelliges autour des tombes, Lyautey aimait Marrakech, il avait pénétré son âme.

La voiture zigzague entre les hauts murs croulants, passe sous des portes, et encore des portes, de grandes cours poussiéreuses, entourées de murailles roses, les mechouars où se déroulent les fantasias devant le Sultan, encore des murs, encore des portes, et c'est l'Aguedal, des oliviers, dont l'ombre protège des champs où des charrues sont tirées par de maigres bœufs, des pique-bœufs suivent les sillons de leur marche solennelle et ridicule. Des bassins carré entourés d'oliviers, un fond de montagnes neigeuses, le cri aigre des poules d'eau. Sous les oliviers, des orangers, des citronniers, des grenadiers couverts de fruits entrouverts.

L'hôpital militaire est installé dans un palais du Sultan, de nouveau des portes, un dédale de ruelles, et c'est le Palais de Ben Ahmed, le Grand Vizir tout-puissant d'Abd el Aziz, La Bahia. Le jeudi se tient à Bab-Khemis un grand souk, où s'achètent surtout des animaux de selle et de bât, en dehors des remparts, un vaste enclos limité de murs bas en terre, un espace de poussière aveuglant de soleil. Très peu d'arbres, quelques guitounes basses où se vendent des aliments indéfinissables. Par groupes distincts, les marchands de chevaux, de chameaux, de mulets, d'ânes, de bétail, dans un tourbillon de poussière, un jeune homme lance à plein galop un cheval noir, l'excitant de cris sauvages pour montrer ses qualités. Autour d'un bourricot paisible, tout un groupe discute de son sort avec des éclats de voix et des gestes souples. Et partout, une foule grouillante et gaie.

Autour de l'enceinte, d'immenses tas d'ordures, accumulés depuis des siècles, et au fond, les murs ocre et rose de la ville, les terrasses et les minarets, dominés par les neiges de l'Atlas. En Europe, les villes se fondent dans la campagne, ici, c'est la poussière, le bled nu, où se pose brusquement une agglomération placée là par une fantaisie, qui surgit d'un sol pour la recevoir comme une île sort de la mer, deux éléments opposés, la ville et le bled, comme la terre et l'eau.

Le souk d'El-Khemis rassemble, le long des hauts murs de terre, tout un peuple d'acrobates aux hardes d'arlequins hirsutes, de charmeurs de serpents, de mangeurs d'étoupe enflammée, entourés de cercles de badauds attirés par le cliquetis d'énormes ciseaux entrechoqués, contre la muraille, des rangées de femmes accroupies présentent des bijoux frustes, des monticules se garnissent de marchands de pauvres tapis élimés ou crasseux, des tentes étalent des légumes multicolores, du sel gemme, des bouteilles vides, on vous offre des vieilles boîtes de petits pois, tout un bric-à-brac innommable.

Et partout circule un fleuve pressé d'hommes, de femmes, d'ânes chargés de régimes de dattes roux, des maures bleu foncé à barbe longue, aux allures sauvages qui fuient devant l'Européen, par dessous tout une poussière puante, des cris, des appels, des tintements métalliques, et le soleil aveuglant. Par les trous des murs de terre croulants apparaissent des cours de fondouks, entourées des cases sordides où la passant peut louer en même temps une natte et une femme, des ânes baissent les oreilles vers le sol poussiéreux, à côté de la rêverie baveuse des chameaux. Dans une enceinte de murs, des paillotes abritent les pires vices des bas-fonds de la ville, c'est le quartier réservé des voleurs et des maquereaux, des fumeurs de kif et des invertis.

Pour rejoindre la place Djemaa-el-Fna, il faut faire en partie le tour des remparts, à travers les palmiers clairsemés aux maigres plumeaux gris, qui ne sont que les parents pauvres des arbres superbes et serrés des oasis sahariennes. Dans l'après-midi, nous parcourons les quartiers indigènes, les souks. Après la tombée de la nuit, la Djemaa-el-Fna présente la même animation qu'en plein jour, les danseurs, les conteurs gesticulants prennent un aspect fantastique à la lueur des feux, les myriades de lampes des marchands piquent la nuit de la place et le bruit de la foule, les cris, les chants, les conversations, le cliquetis obsédant des longs ciseaux-cloches, se détache dans le silence de la ville. C'est à minuit seulement qu'une salve de coups de fusil, en marquant l'heure, donne le signal du repos au grand fondouk poussiéreux qu'est Marrakech.

Le 1^{er} novembre, au lever du jour, décollage pour l'étape de retour, avec escale à Oran. L'Atlas est brumeux, notre route le longe, pour suivre l'Oum-er-Rebia. Changement de direction sur Midelt, pour franchir la Moyen Atlas, moutonnement gris pâle. La ligne de partage des eaux est marquée par l'arrêt brusque des arbres, à droite, le plateau des Lacs, d'où descend la Haute-Moulouya, la terre est bariolée de couleurs vives : ocre, rouge, jaune, les oueds marquent leurs cours de rubans vert pâle, des postes blancs, des étoiles de pistes, Midelt sous une brume de fumée plate, la Moulouya sort du plateau d'Anaka par des cañons profonds, où se mêlent les gris et les rouges fondus, des bancs de terre verte, des casbahs de terre ocre rosé, la vallée s'élargit, désertique, saharienne, entre les sommets de neige de l'Ayachi et les crêtes découpées de l'ancienne Tache. Missour n'a guère changé, seulement des baraques de pierre à la place de nos gourbis de terre du camp Moulay-Youssef. Sur la rive droite, des collines noires désertiques, vers Taourirt, quelques dunes. À Oran, arrêt de midi à 15 h et nous rejoignons Alger en deux heures, par la ligne la plus directe qui passe au nord de Miliana, sur les sommets aux arêtes étroites, les vallées sont pleines de fumées des fours à charbon de bois. La baie de Tipasa prend la couleur de feu du couchant.

Un tour sur Alger et c'est fini.



Le général Lyautey

Alger-Djanet par Tamanrasset

Le 3 janvier 1936, départ pour un voyage dans le Sud, résumé ainsi par un journal local :

Deux avions de la 5^{ème} Région aérienne rentrent à Maison-Blanche retour de Djanet. Ils ont effectué pour la première fois une reconnaissance de l'itinéraire Alger-Djanet par le Hoggar. Nous l'avons annoncé dans notre rubrique La Voie des Airs, deux équipages de l'État-major du général Féquant, commandant notre 5^{ème} Région aérienne, avaient quitté Maison-Blanche vendredi dernier 3 janvier à destination de Djanet (Sahara Oriental). Ces deux équipages étaient ainsi constitués : pour le premier appareil, le capitaine Fayet, pilote, le capitaine Hartemann, observateur, pour le second, le capitaine Sailly, pilote, le sergent Gil, mécanicien.

Les deux avions militaires ont réalisé avec une rapidité et une régularité remarquables leur mission qui consistait en une reconnaissance, la première sur ce parcours de l'itinéraire Alger-Djanet par Tamanrasset.

Vendredi soir, ils atteignaient In-Salah (1 100 km), samedi 4, Tamanrasset, dimanche 5, Djanet (nouvel itinéraire), lundi 6, Ouargla où ils étaient reçus par le colonel Carbillet, commandant le Territoire du Sud et, partis hier à 7 h de Ouargla, ils regagnaient leur base de Maison-Blanche dans la matinée, après avoir parcouru 4 500 kilomètres en cinq jours et demi.

Le 3 janvier

Aujourd'hui, étape Alger-In Salah, par temps superbe, avec escale d'une heure à Laghouat pour prendre de l'essence. D'abord, le trajet déjà fait il y a un an, par Ghardaïa-El Goléa. Le plateau des Daïas est rose et violet pâle, les oueds marqués de vert clair et de traînées de sable. Le M'Zab m'a paru plus ramassé dans la lumière nette que dans la brume de l'autre fois. El-Ateuf, la cinquième ville, est bien visible sur son promontoire, au deuxième coude de l'oued qu'elle domine de ses deux minarets jumeaux.

Après El-Goléa, la piste se marque, claire, sur l'étendue sombre et plate du Tademaït, la surface du plateau est marbrée de taches pâles, sales, tristes, le fond n'est même pas noir franc, il est roussâtre et ce pauvre Tademaït ressemble à un flanc de vieux bateau à peinture écaillée, échoué entre les deux ergs roses, l'horizon fait un grand cercle. Sa ligne devient irrégulière, c'est la bordure du plateau, qui tombe sur l'étendue jaune paille du Tidikelt. Quelques contreforts de rochers sombres, des tables jaunes bordées de falaises roses et tout s'aplatit, les oasis font une série de taches foncées, elles s'étendent chacune vers l'ouest, par longues rangées de palmiers, le dos tourné au vent d'est qui accumule le sable en dunes sur le front de défense des palmeraies. Partout ailleurs, où aucun obstacle ne l'arrête, le sable s'étale sans trace d'erg.

Les villages d'In-Salah, sous le vent des dunes, sont noyés par le sable, le poste, sa proue tournée d'où arrive le sable, reste au vent de la dune, protégé, comme la popote des officiers, par l'orientation que donne aux filets d'air la forme en pointe des bâtiments, les murs sont violet pâle, couleur de la terre humide entourant les lacs, à l'ouest des palmiers, de longues lignes de foggaras viennent de l'est, car tout est est-ouest, vent, bâtiments, ensablement, files de palmiers.

Le poste est trop grand pour ses occupants peu nombreux : cours vides, coins croulants, cages à mouches sur les toits pour les nuits d'été. Le style tourne au Timimoun, Athenour mineur, en se rapprochant un peu moins des piliers et des obélisques du Soudan, il n'y a pas encore d'architecture typique du Sud-Algérien.

Deux avions de la 5^e région rentrent à Maison-Blanche retour de Djanet

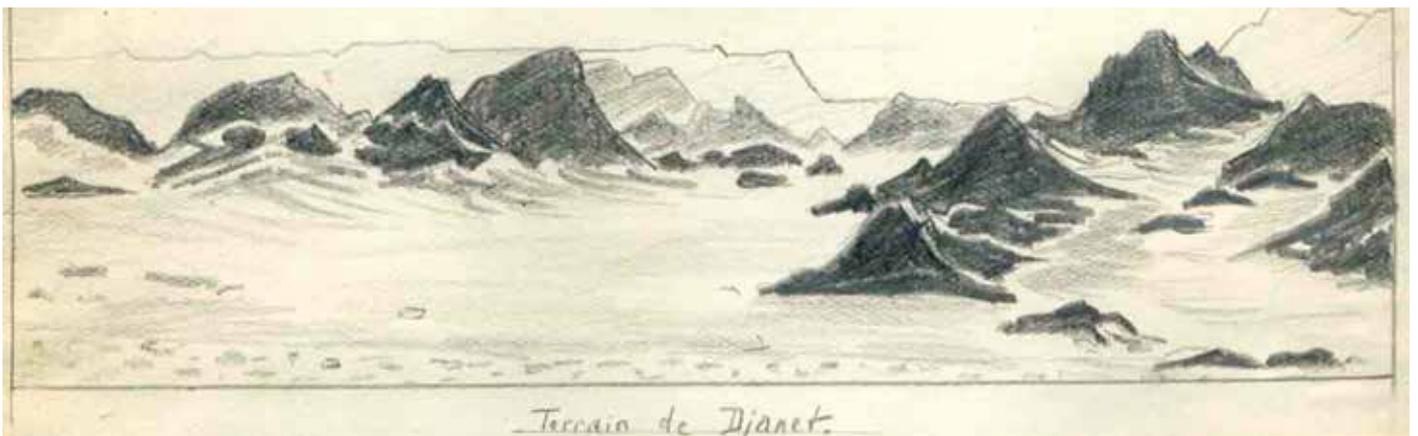
Ils ont effectué pour la première fois
une reconnaissance de l'itinéraire
Alger-Djanet par le Hoggar

Nous l'avons annoncé dans notre rubrique « la Voie des airs » : deux équipages de l'état-major du général Féquant, commandant notre 5^e région aérienne, avaient quitté Maison-Blanche vendredi dernier, 3 janvier, à destination de Djanet (Sahara oriental). Ces

deux équipages étaient ainsi constitués : pour le premier appareil, le capitaine Fayet, pilote ; le capitaine Hartemann, observateur ; pour le second, le capitaine Sailly, pilote ; le sergent Gil, mécanicien.

Les deux avions militaires ont réalisé avec une rapidité et une régularité remarquables leur mission qui consistait en une reconnaissance — la première sur ce parcours — de l'itinéraire Alger-Djanet par Tamanrasset.

Vendredi soir, ils atteignaient In-Salah (1.100 kilomètres) ; samedi 4, Tamanrasset ; dimanche 5, Djanet (nouveau itinéraire) ; lundi 7, Ouargla, où ils étaient reçus par le colonel Carillet, commandant le territoire du Sud, et, partis hier, à 7 heures, de Ouargla, regagnaient leur base de Maison-Blanche dans la matinée, après avoir parcouru 4.500 kilomètres en cinq jours et demi.



Le 4 janvier

Décollage d'In-Salah à 6 h 45. Tout est encore terne, avant le soleil. Des rejems marquent la piste, peu visible dans le sable du plateau. C'est un nouveau gradin dans la descente vers le sud de l'arête saharienne centrale : les plateaux entre les grands ergs, le Tademaït, le Tidikelt. Des crêtes en arc de cercle, toujours du sable et la montagne paraît par longues chaînes nord-sud de plus en plus hautes, noir et bleu foncé à contre-jour. Des fonds de sable clair où la piste est visible seulement dans les longs alignements. Des massifs rocheux de plus en plus hauts, des colonnes de pierre verticale, parallèles, groupées en bottes comme d'énormes asperges, la piste longe les crêtes dans le sable, à Arak, elle pénètre dans la montagne par une brèche et suit le fond de cañons tortueux. La montagne montre des surfaces planes de laves solidifiées, des rocs amoncelés, noirs à contre-jour, violet pâle dans le soleil. De grands plateaux de sable, au partage virtuel des eaux, marquent le haut de la région, parsemés de blocs de rochers noirs pailletés qui brillent au soleil. Dans le sud-est, la pointe bleue de l'Ilamène.

La piste, peu visible, traverse une barrière nord-sud et atteint, toujours dans le sable, le plateau où elle tourne au sud sur In-Ecker, pour rejoindre la piste d'Amguid. Sur notre gauche, des traces de roues dans un oued, piquant vers l'est, c'est par là que des voitures ont passé, il y a quelques semaines, pour filer droit sur Djanet. Loin, à 200 km, la silhouette dure du Tellerteba, massif du Tihouradj, montre la route. Un peu de verdure, des jardins en terrasses : In-Amguel, la piste longe le massif du Hoggar, en cône immense autour de l'Ilamane, une multitude de petits cônes violet pâle, pressés au pied du pic central. Des amas de rochers à parois verticales, des massifs à profils cassés, des aiguilles pointant droit vers le ciel, un oued large sort de cette zone chaotique, dont les fonds de vallée sont de sable : l'oued Tamanrasset semé de touffes vertes, égratigné de longues seguias, des jardins, une végétation méditerranéenne, sur la rive est, des pâtés de constructions bordées de murs crénelés roses, un bordj carré, une avenue, de grands arbres, la note jaune d'or d'un parasol de plage, le terrain est en bordure de Tamanrasset, le feu ordinaire, et l'atterrissage mou dans le sable. Les montagnes sont loin, un fond de décor, mais pas le fameux cirque des guides et des voyageurs. Désillusion. Ce n'est absolument pas ce que j'attendais. C'est très ordonné, aligné, un peu sud marocain, un peu exposition coloniale, un grand mur ocre rose à meurtrières paraît édifié pour faire un fond à l'avenue, il semble seul, sans rien derrière, tout neuf, et c'est le bordj du Père de Foucauld. Toutes les constructions sont en terre, elles fondent aux pluies, rares, pas une goutte d'eau depuis deux ans et demi. D'ailleurs, il ne reste plus de Touaregs dans le Hoggar, la sécheresse les a tous chassés vers le Sud.

Tour aux gueltas avec Legendre, commandant le Compagnie méhariste. Première partie du trajet en camionnette pour arriver à la montagne, seconde partie à pied, le long d'un oued : une faille étroite, un peu d'eau, les petites gueltas, plus loins, un cul de sac entre deux murailles verticales, un trou d'eau dans le rocher au pied de cascade où rien ne coule en dehors des jours d'orage. Pas une herbe, pas de terre, le roc lisse, l'air glacé. Très vite, les vallées deviennent sombres, les sommets encore roses sous le soleil, sur le couchant, les pics se silhouettent en lignes dures. Retour dans la nuit.

Le 5 janvier

Ce matin, reconnaissance de l'itinéraire direct en quittant la piste d'Amguid à In-Amguel et en rejoignant la piste Amguid-Djanet au mont Tozat. Des points de repère faciles jalonnent la route : la borne de l'Issek Toufreg, les *Tas de pois*, l'arête en dents de scie du Tin-Tabourak, le Tellerteba, les traces de roues sont difficiles à suivre dans le sable jaune pâle des oueds et des fonds de vallée, elles longent les pentes sud du massif du Tifedest, serpentant entre des crêtes noires, des



Djanet 1936

pitons détachés, traversant des oueds à végétation pointillée, le *Tas de Charbon*, montagne noire à reflets scintillants, une crête en lame de couteau, et l'Irharhar étale son très large lit parsemé de boules vert foncé d'arbrisseaux. La piste ne se voit plus.

Après la Tin-Tabourak, la plaine de l'Amador, sable pâle avec quelques pitons isolés. Un arc de dunes claires et le massif du Tihouradj se dresse, sauvage, comme la proue du Hoggar. La piste pénètre en direction du sud entre les plateaux violets, séparés par des vallées à bords verticaux. Ils se fragmentent, se découpent, plus on va vers l'est : grandes garas, puis pitons isolés et petites garas, plaine de sable presque blanc jonchée de pitons noirs. Le mont Tozat, avancée du Tassili, domine de sa masse violette. En arrière, la barrière plate du Tassili belu pâle, dans une brume. Attaqué par le vent, le sable, le plateau s'est désagrégé. Des blocs noirs ont des silhouettes de châteaux-forts : les donjons d'Issandilène. la ligne des balises blanches marque la piste, qui longe le Tassili, laissant au sud l'erg d'Admer, rose saumon.

Le sable devient blanc au pied des rocs noirs, qu'il bat comme un flot envahissant. Dans une vallée, un confluent de trois branches, oueds descendant du plateau, Fort-Charlet sur son éperon domine les trois villages et les 13 000 palmiers de Djanet. Terrain difficile à prendre, entre les lignes de rochers, mou et en pente. Des Méharistes blancs et rouges attendent, avec Florimond et son médecin, en gants blancs. Le poste est à 15 km par la piste la plus courte, au fond de la vallée de sable blanc, entre les patois rocheuses noir et violet. Dès que l'auto est signalée, coups de fusil, et sur l'esplanade, devant le poste, la garnison est alignée, Méharistes à bretelles rouges, croix de Saint André rouge dans le dos, sapeurs tout blancs. Revue rapide. Sur une terrasse, dans la pente, la maison des hôtes domine la vallée, parfaitement installée, son entrée s'orne d'une pergola en troncs de palmiers bruts. Vers l'est, la haute falaise de Ghat, où même en plein été souffle une brise fraîche.

Dans l'après-midi, tour des palmeraies par le circuit touristique, piste automobile qui réunit les trois villages : Azelouaz, le plus éloigné, au pied d'un pain de sucre, éperon qui s'avance dans les palmiers, dominé de deux tours blanches. partout des puits, trous dominés chacun par une chèvre grossière en tronc de palmier. Une longue corde permet de tirer l'eau par l'éternel aller-et-retour d'un bœuf à bosse, c'est le système des Mozabites, qui, eux, attellent des chameaux.

Les *Imrads*, les habitants de la palmeraie, abandonnent de plus en plus leur village pour descendre s'installer dans des zeribas, huttes faites de panneaux de longs roseaux poussant dans l'oued. Un esclavage qui ne porte pas de nom règne encore, des Soudanais travaillent pour les Touaregs, n'ayant le droit de rien conserver pour eux. Tout ce qu'ils gagnent est remis au maître qui dispose d'eux sans limite. Certains pilent le mil avec un long bâton, c'est la principale nourriture du pays, avec quelques dattes.

La piste traverse l'oued dans les roseaux serrés et atteint Adjahil, allongé sur la rive droite de l'oued Edjeriou, déjà dans l'ombre de la montagne. Nouvelle traversée de la vallée et retour par El Nihan, au pied du poste. Le soleil teinte encore de rose la falaise de Ghat que déjà les sables sont éclairés par la pleine lune. Au couchant, les crêtes noires se découpent avec une précision dure sur le ciel jaune. Un tebel bat sur un rythme heurté, les voix portent loin, à travers les palmeraies, elles se détachent dans les intervalles de la musique aux sons feutrés sur la paix immense. Pas de cris de chiens, comme dans les nuits arabes. Djanet est tournée vers le Soudan et ses relations avec le Nord datent de notre occupation. Religieusement, un courant est-ouest rattachait le Grand Sud au Maroc. Une famille de chorfas marocains existe encore à Ghat. À In-Salah, à Djanet, on retrouve les traces de ces relations intérieures à l'Afrique qui nous paraissent incompréhensibles parce qu'elles ne sont pas les nôtres.



▲ *Djanet, janvier 1936 - Lieutenant Hartemann, capitaine Fayet et lieutenant Jolimond*

▼ *Djanet, janvier 1936*



Le 6 janvier

Conduits au terrain de Djanet par Florimond, nous décollons à 7 h 30. Pour rejoindre Fort-Polignac, l'itinéraire terrestre passe par Hassi-Bourhala, traverse le Tassili par Tarat, à la frontière tripolitaine, et se rabat vers l'ouest en longeant le bord du plateau, au nord.

Par l'air, nous revenons aussi vers le mont Tozat, en longeant la barrière d'un bleu violet du Tassili et, avant la plaine d'Hassi-Bourhala, nous piquons sur la cuvette claire de Dider, entourée de massifs noirs. À l'entrée dans le Tassili, des blocs de rochers pointent en colonnes groupées verticales, des bottes d'asperges.

Le Tassili : une table de pierre immense, des dimensions se chiffrant par centaines de kilomètres, les rocs sont nus, aplatis, striés de vallées peu marquées, ensablées, elle est inclinée vers le nord pour atteindre doucement la vallée de l'oued Imhirou, dominée au Nord par une falaise brochant un nouveau plateau noir profondément entaillé par les vallées et descendant sur l'erg Edeyen.

Dans les cañons de l'Imhirou, de la verdure, des palmiers, un peu de vie dans ce désert de pierre noire. l'erg rose fait de grandes taches aux contours flous sur la hamada jaune pâle.

Un oued de sable parsemé d'ethels, des bâtiments blancs, des pylones métalliques de TSF : Fort-Polignac, atteint en 2 h de vol.

Là, tout est en transformation. Nouveau siège de la Compagnie Méhariste des Aggers, le poste est trop petit, des constructions nouvelles sortent de terre, le fort lui-même s'agrandit, des maisons d'officiers poussent au bord de l'oued. Tout un village naît, peuplé de commerçants qui ont abandonné Djanet dont la garnison a émigré ici.

Des caravanes viennent d'Agadès, apportant les cuirs, les selles, les objets usuels nécessaires aux Touaregs et que ceux-ci sont incapables de faire, ils sont dans une misère terrible, errant à travers le Tassili, sans même une tente, s'abritant seulement derrière une toile verticale accrochée à deux piquets. Les Aggers ne sont pas plus de 3 000, dont 1 500 sédentaires à Djanet.

Fort-Polignac n'est pas du tout un centre économique, mais son importance vient de la voie qu'il barre, donnant accès au Tidikelt en passant entre le Tassili et l'erg.

Les travaux entrepris comprennent d'ailleurs la construction d'une épaisse muraille d'enceinte, les matériaux : pierre et timchent, abondent, la main-d'œuvre, toujours la Légion, va vite pour ne pas rester longtemps dans ce lieu perdu, au milieu d'un paysage nu, plat, ingrat, dans des bâtiments disproportionnés à l'importance de la garnison. Dans peu de mois, l'installation matérielle aura fait des progrès immenses, les maisons d'officiers laissent espérer un confort nécessaire lorsqu'on manque tellement de toute ressource intellectuelle. Mais pour résister à cette vie, il faut certainement un ressort moral exceptionnel, autrement, l'Européen est absorbé par le pays. C'est ce qui arrive souvent.

Le 7 janvier

Le 7 janvier, départ de Fort-Polignac à 6 h 30, pour rejoindre Ouargla par Fort-Flatters, direct.

La piste est peu fréquentée, les convois faisant le détour d'Ohanet. Pas de balisage, impossible de se tromper avec à droite l'erg rose, des dunes magnifiques, hautes, le sif de dessin pur, poussant des bras de sable vers le Tassili sombre qui s'étale à gauche. Une série de longues lames noires, crêtes étroites séparant les traînées roses des ergs qui s'insinuent entre les avancées de roches noires.

Au bout d'une des crêtes, Aïn-el-Hadjaj, de sinistre mémoire, un des postes assiégés pendant la guerre par les Senoussis. Quatre arbres : Tabelbalet. De loin, le Gara Khanfoussa domine le sable, point de direction sûr. De là, il est facile d'atteindre Fort-Flatters à travers l'erg Issaouane.



Le capitaine Fayet et un pileur de mil

Fort-Flatters, fortin perdu dans le sable, loin des quelques taches sombres de pauvres palmeraies, sans végétation, peu occupé, déshérité.

La piste est balisée intelligemment, dans le Grand Erg, les balises se rapprochant aux changements de direction, s'éloignant dans les parties droites. Le ciel couvert rend difficile leur recherche, elles ne sont pas éclairées et ne se détachent pas sur le sable. La piste est très peu visible et le Gassi-Touil, le couloir qu'elle suit entre les chaînes de dunes longues et étroites, ressemble à tous les couloirs voisins, il serait facile de se tromper. Partout des dunes, mais peu élevées, maigres, espacées, ce n'est plus le moutonnement des grandes vagues de sables serrées. Deux campements de camions : la Compagnie Saharienne motorisée.

Fort-Lallemand, isolé, abandonné dans le sable, les ergs deviennent de plus en plus petits, isolés. Des taches foncées paraissent : Ouargla, dans du sable plat. Un seul erg à l'est. Un lac bordé de palmiers, dont le large ruban est coupé par la ville indigène, entourée de murailles de terre. Au sortir du Grand Erg, c'est le monde retrouvé, une ville, des maisons presque européennes, des rues, à l'atterrissage, le colonel Carbillet nous accueille, au bordj, des touristes.

Le voyage dans le Sud est terminé. Dans le Grand Sud plutôt, car Ouargla a encore du caractère : places à arcades, minarets tendant au tronc de pyramide, grouillement de chameaux, méharas, les ruelles de Marrakech, serpentant dans la poussière, entre des murs de terre.

Entre la ville indigène et le bordj Lutaud, l'avenue Laperrine est bordée de maisons blanches, répétant le motif ornemental d'Ouargla : une série d'aiguilles blanches effilées. Des ethels, des palmiers, bordent les avenues de sable.

Autour du lac, des ksars de terre, ruelles étroites, places à arcades, dans un des villages, le tombeau de Sidi Belkheir, petite pièce garnie de soies vert clair, rose, jaune, derrière la salle de prières d'une mosquée de terre fruste, le plafond soutenu par des colonnes de terre. Après les solitudes immenses de l'erg, Ouargla doit être un paradis pour les nomades.

Soir classique : couchant vert et jaune, horizon découpé, dunes et palmiers à silhouette dure, calme, silence.

Le 8 janvier

Dernière étape, avec vent debout.

La plaine de Ouargla, sans aspérités, quelques ergs peu élevés nord-sud. La piste devient très visible, bordée de poteaux télégraphiques, nous volons bas, pour aller plus vite, les rides de la piste sont visibles.

L'oued Rihr paraît, rue de palmiers dans du sable clair, le sol brunit autour des surfaces d'eau et des seguias.

Temacine, entourée de remparts comme Ouargla, près de son lac, Touggourt, quartiers de ville séparés, posés comme des jouets sur le sable, près d'une pointe de la palmeraie. D'ailleurs, tous les villages indigènes de l'oued Rihr sont composés de quartiers enclos de murs, géométriques, séparés par des intervalles formant des rues, comme un assemblage de cubes de construction pas serrés. Très nettement, les terrains du Sud ne sont pas faits pour porter des maisons.

La voie ferrée côtoie la route. les palmiers continuent. Vers le nord, l'Atlas se dessine, au nord-est, les chotts brillent au soleil. Biskra, le Hodna, quelques cumulus sur la montagne. La Mitidja est dégagée, et l'atterrissage sur un terrain herbeux, après une semaine de sable clair, fait une impression curieuse d'arriver sur une surface de couleur bizarrement foncée. Après les jours où il fallait aux deux avions rouler de front pour ne pas s'aveugler de sable, les appareils font gicler des gerbes d'eau.



Touaregs arrivant du Soudan

Manœuvres interarmes en AFN

Janvier-février-mars

Liaison à Rabat, avec le colonel Devèze, les 30, 31 janvier et 1^{er} février, pour préparer les manœuvres de printemps.

Au lieu d'aller à Rabat le 30, étape Alger-Oran en 4 h 20, temps affreux. Passage du Zaccar sur les nuages, avec sérieux coups de tabac, pour trouver du vent debout moins violent, descente sur Affreville au ras des crêtes, secousses brutales, sans arrêt, il faut remonter. Après Relizane paraissent des grains venant de la mer, front de pluie noir, nous en contournons un, qui passe sur Mostaganem, en défilant dans ses remous en direction de Saint-Denis, un autre vient sur nous, il faut plonger dans la pluie, 110 km de vent debout, impossible de passer. Nous montons dans la pluie, le haut des nuages s'éclaire, un arc en ciel horizontal dessine un cercle parfait d'un kilomètre au moins, en dessous de nous, un élément d'un deuxième arc le borde. La visibilité s'améliore. Nous atteignons La Sénia à l'ébahissement des gens qui ne nous attendaient plus.

Le 31, mauvaise météo, vers 10 h, nous décollons quand même, dans l'intention de passer au-dessus des nuages, cumulus très hauts, nappe d'où sortent de hauts champignons. En voulant traverser l'un d'eux, impossible d'atteindre l'autre face, nous sommes à 2 500 m et, en une minute, l'avion est couvert de glace, le badin bouché. Cap au nord, au sud, à l'est, et toujours dans le nuage. Enfin, un trou, en cheminée étroite, nous montons, rentrons dans le nuage et, enfin, nous parvenons au dessus. Très peu de trous, mais permettant de trouver notre position. Après Oudjda, ciel presque complètement dégagé, mais vent debout très violent, provoquant au sud de Guercif la formation de vent de sable. Les dunes fument en lignes de tourbillons qui se déplacent dans le vent, le sable monte et forme un rideau, les rideaux se rejoignent en s'élevant jusque vers 1 500 m, pour arriver à occulter toute la partie sud-est de l'horizon.

Le Bou-Iblane, scintillant de neige sous le soleil, fait un repère magnifique. Dbdou dans son cirque, perché sur la falaise, entouré des trois villages inférieurs, dans la verdure. La Moulouya serpente, en coudes pressés, roulant des eaux brunes. Tazea avec quelques nuages, qui se serrent vers Fès, la ville paraît dans un trou. La Mamora. Une brume cache la côte, le ruban du Bou-Regreg jette des éclairs entre les taches claires de Rabat et de Salé, aux remparts maritimes ensablés. Nous avons mis 5 heures.

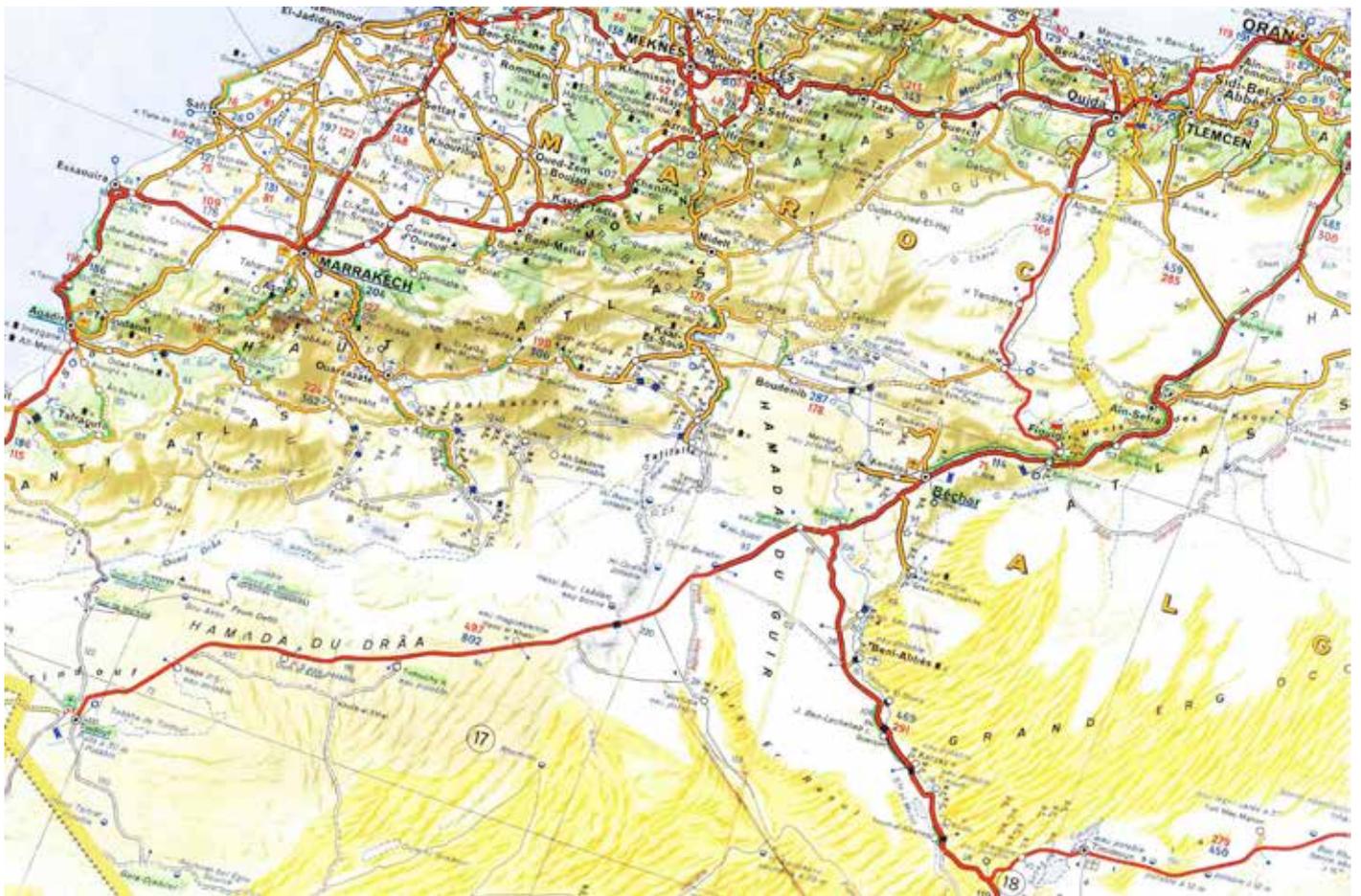
Le 1^{er} février à 13 h, décollage de Rabat, détour par Fès-el-Bali, le pont du Lebène. Le Rif a des sommets couverts de neige. En 3 heures, nous atteignons Oran. Le 2, en 1 h 45, Oran-Alger.

Le 17 février au matin, départ d'Alger à trois avions : colonel Devèze-Sailly-Fayet, deux mécaniciens et moi, pour un tour du Grand Erg Occidental. Temps couvert jusqu'à Laghouat où il bruine. Escale entre 9 h et 10 h, pour refaire les pleins, puis étape Laghouat-Beni Ounif-Beni Abbès par la Zousfana.

Trajet intéressant en longeant l'Atlas Saharien, paysage caractérisé par les longues chaînes peu élevées en épines dorsales des séries de mamelons réguliers marquant les vertèbres. Ces crêtes minces forment souvent des cuvettes presque fermées, comme au nord et à l'ouest de Laghouat, djebels en O ou en U.

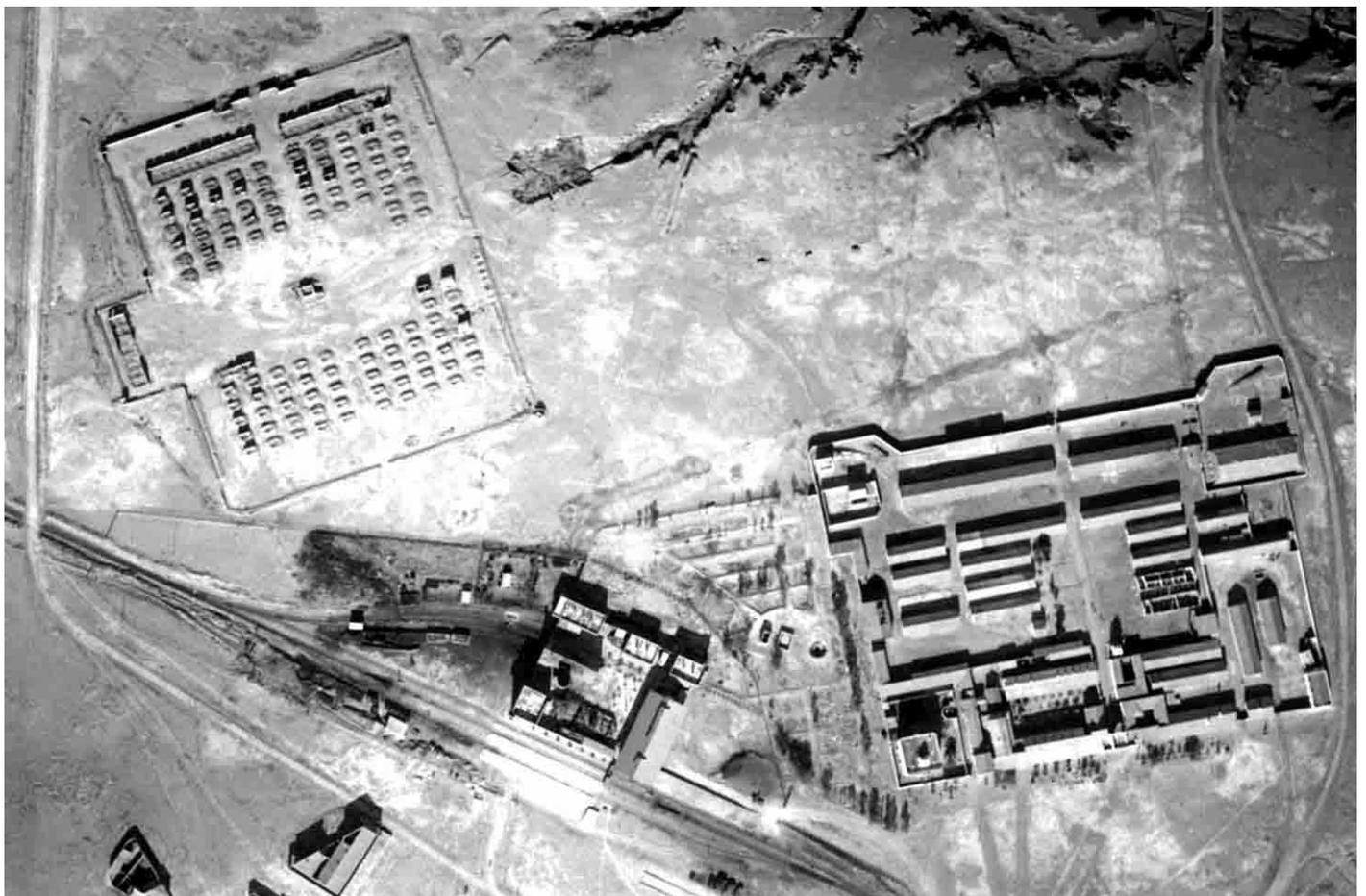
Des daïas réapparaissent, comme au sud de Laghouat, les betouns abritent des champs. Chaque daïa presque a sa tente noire. De nombreux troupeaux de moutons, de chèvres, de chameaux, paissent entre elles.

Le ciel se dégage. Sous le soleil, Brézina offre une gamme de riches couleurs claires : un oued de sable blanc sort des chaînes montagneuses par un défilé étroit. Il forme par une large courbe



▲ Maroc

▼ Béni-Ounif en 1925



vers le sud un promontoire saumon, au bout duquel s'étale une palmeraie, vers l'ouest, le village, ksar de terre ocre. Au sud de l'oued, en direction des premières dunes, un plateau violet où un groupe de garas violet foncé dressent des parois verticales qui leur donnent l'aspect de villes fortifiées.

À Sidi-Cheikh-el-Abiod, des champs font des carreaux verts, séparés, dans l'oued, le village ocre fait ressortir la mosquée et les marabouts blancs, dont certains s'essaient aux alentours. Un couvent blanc et pas de palmeraie.

Beni-Ounif et Figuig sont enchassés de sable rose, les lignes d'horizon deviennent floues, la Zousfana se rapproche du Grand Erg sur lequel règne une brume de sable, le bas des pentes des plateaux rocheux et des garas est gris pâle, sans lignes précises. Tout s'estompe sous le sable flottant dans l'air, mais la visibilité reste bonne, c'est le reste d'un vent de sable du matin.

Tarhit s'allonge entre la hamada et l'erg, des palmeraies s'égrènent le long de la Saoura, à longs intervalles. L'air s'éclaircit, l'horizon redevient pur, Beni-Abbès apparaît, au bord de l'oued, dans la place nette que font les dunes roses, rangées en demi-cercle concave.

Je classe Beni-Abbès dans les lieux qu'il vaut mieux ne pas revoir pour éviter de ternir la première impression.

Il naît des légendes sur certaines contrées et il est particulièrement facile de les créer au Sahara, la fameuse *Rue des palmiers de la Saoura* n'existe pas. De loin en loin, le cours asséché de l'oued devient plus foncé, une petite palmeraie vit sur l'humidité profonde du sol puis, pendant 20 ou 30 km, plus rien, quelquefois, plusieurs palmeraies forment un chapelet dont les grains de palmiers plus serrés sont réunis par des palmiers isolés, souffrants, perdus dans le sable. À Kerzaz même, un véritable oued vert borde la palmeraie, de grandes dunes roses poussent par endroits jusqu'à l'eau, resserrant la vallée entre le sable et la hamada noire, il n'est pas étonnant que, de la piste, on ne voie rien, elle n'emprunte jamais la vallée vers laquelle elle ne fait que pousser des pointes, mais elle serpente entre deux rides noires parallèles des chaînes basses courant le long de la Saoura, sur sa rive ouest.

Les dunes du Grand Erg deviennent de moins en moins hautes, en allant vers le sud. Seules restent élevées les dunes bordant l'oued.

À Ksabi, nous piquons sur Timimoun, à travers l'extrémité de l'erg. Quelques palmeraies font des taches sombres dans les dunes, nous survolons Talmine : un ksar croulant, des palmiers rangés en carrés sont entourés de levées de sable qui n'arrivent pas à leur éviter l'ensablement.

Un village perché sur un massif de roches rouges émergeant du sable, et au bord de son plateau, paraît Timimoun. Sous les palmiers foncés, de grandes taches vert clair : les champs de blé qui mettent une note fraîche, pas saharienne du tout, une touche vive dans le pays des couleurs pâles.

Escale - Déjeuner - Pleins et à 14 h, décollage. Il faut monter pour éviter les secousses trop brutales. Le bord du Tademaït se rapproche, les garas qui en sont des vestiges désagrégés sont vert très pâle, leurs pentes violettes.

Vers le sud pique un bras d'erg en chenilles courtes, précédant Mac-Mahon, bordj rose sur fond gris clair, moucheté de vert autour du poste. Les dunes sont de moins en moins hautes, des couloirs gris paraissent. Il faut longer le Grand Erg dans le sens des aiguilles d'une montre, pour graduer les impressions.

El-Goléa se voit de très loin, d'ailleurs, les points blancs de l'ancienne ligne téléphonique marquent la ligne droite. Au-dessus de l'oasis, le plateau gris pâle est bordé de rose taché de blanc, les couleurs sahariennes changent avec les jours et avec les heures.



▲ *Au sud de Figuig*

▼ *L'ermitage du Père de Foucauld à Béni-Abbès*



Le 19 février, départ à 7 h. Jusqu'à Ouargla, la hamada grise, monotone, horizons brumeux. À l'embranchement de la piste Ouargla-In Salah, le bordj d'Hassi-el-Hadjar, dans une cuvette blanche de sel et vert très pâle. En arrivant à Ouargla, la gara Krima dessine un cœur.

Atterrissage à Touggourt avant 10 h, dans une lumière reverbérée par le sable presque blanc.

La ville aurait du caractère si une multitude de poteaux métalliques n'en hérissaient les maisons, entrecroisant un réseau enchevêtré de fils, des pylônes de TSF près d'une mosquée, un réservoir d'eau près d'un autre. C'est aussi parfaitement abîmé que les paysages garnis de panneaux-réclames. Quelques rues couvertes, quelques arcades, un jardin mal entretenu avec des espaliers faits de vieux rails. La palmeraie est sans grâce, palmiers sur sable, sans les arbres et les cultures d'El-Goléa ou Timimoun.

Heureusement, le tombeau des rois, les Ben Djellab, sont éloignés de la ville, au sommet d'une colline de sable aveuglant. Une enceinte blanchie à la chaux, un sanctuaire sous une coupole, blanc aussi à l'intérieur, contient des tombeaux rappelant, en formes frustes, peintes à la chaux, les tombeaux Saadiens, c'est conçu dans le même esprit, avec des stèles ressemblant à des bateaux renversés, la quille en l'air, les uns très longs, les autres tout petits.

Mais au lieu des lignes pures et des sculptures d'une finesse de dentelle, ce sont des blocs de terre grossiers, irréguliers. Et il n'y a pas d'oiseaux.

À quelques kilomètres vers le sud, Temacine est entourée de remparts de terre, dont les soubassements sont faits de palmiers entassés, rangés perpendiculairement au sens du mur, sur deux à trois mètres apparaissent les tranches coupées des troncs, comme le bout des stères de bois des livres d'enfants. Cette construction a été conçue pour donner aux murs une assise sérieuse au bord des anciens fossés que remplissait l'eau du lac.

À 2 km, la zaouïa fortifiée de Tamelhat, centre de la confrérie connue des Tidjania, des rues couvertes, des maisons de terre, même celle du Chérif croule, laissant disparaître de belles garnitures zelliges. Dans le sanctuaire que surmonte une coupole ouvragée de 15 mètres, une grille enclos le tombeau de l'ancêtre Sidi-El-Hadj-Ali, une forêt de drapeaux de soie aux couleurs éteintes entoure la stèle, sur des tapis les fidèles prient, dans une salle voisine, une foule accroupie se balance en hurlant des prières avec une conviction brutale, dans la cour, un rectangle de murs blancs, très bas, avec un mihrab, enferme une nouvelle série de croyants qui attendent leur tour d'aller prier le grand saint.

Le Chérif nous reçoit dans ses appartements mi-européens où plusieurs pendules voisinent avec des meubles de style arabe. Un horrible portrait de lui avec la Légion d'Honneur trône dans la pièce de réception. Tapis quelconques, grilles de fenêtres tunisiennes.

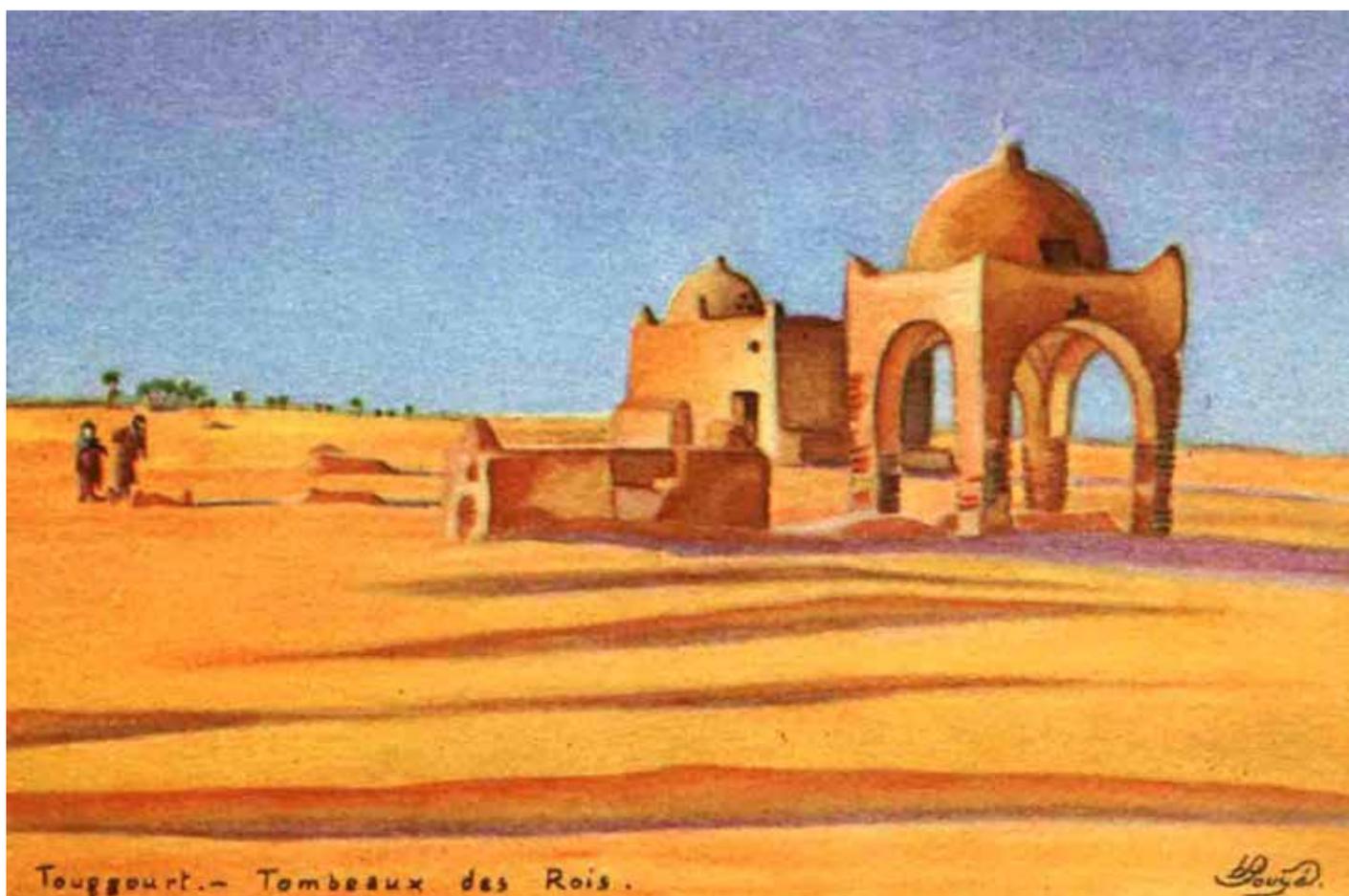
Dans le quartier des Ouled-Nail de Touggourt, des femmes portent des robes aux couleurs violentes, garnies de bijoux barbares d'or et d'argent. Retour sans incident, gênés par un fort vent d'ouest. Le 23 mars, liaison à Tunis avec le colonel Devèze. Voyage aller en 3 h 15. Beau temps en Algérie. Mer de nuages depuis Aïn-Draham.

Départ de Tunis, pour rentrer mercredi matin. Après Philippeville, ciel de plus en plus couvert, nous montons au dessus d'une couche de nuages, puis d'une seconde couche, à 3 000 m, encore une couche continue au dessus, rejoignant l'autre devant nous, l'avion se givre, nous descendons pour atteindre la mer vers Collo. Des grains, de plus en plus bas, au cap Bou-Garoun, pluie violente, nuages sur la mer, visibilité presque nulle, forts coups de raquette, demi tour, Collo, Philippeville, et atterrissage à Constantine. Rentrée jeudi 26 mars, en se glissant entre des nuages à 1 000 m et les montagnes.



▲ *Touggourt vers 1930*

▼ *Touggourt, le Tombeau des Rois*



Avril-mai-juin

Départ le 7 avril, liaison à Rabat avec Ricard. Voyage lent jusqu'à Oran. Essence. Puis des nuages, montant haut, avec de larges trous. Nous montons au-dessus : 4 000-4 200-4 500 m. Vers Taza, descente dans un trou. Touchar est dégagé, mais il faut voler bas, violents remous. À Meknès, pluie, nous suivons la route. Jusqu'à Rabat, grains, pluie, éclairs, Mamora qui secoue durement. À Rabat, il s'agit de voir si les manœuvres seront remises de mai à juin.

Le 8 avril après-midi, Rabat-Casa en survolant la zone des manœuvres : Boulhaut, oued Nefifik, c'est le retard des cultures qui empêche d'y évoluer le mois prochain.

Le 9 avril, rentrée sur Alger, l'océan est très couvert, il pleut à Meknès, mais il fait bon entre 2 000 et 3 000 m, sous les nuages moyens. Vers l'est, l'horizon se cuivre de soleil, sous le gris du ciel couvert. Nous piquons droit sur Fès-el-Bali, le Djebel-Outka, je reconnais Aïn-Berda, Mezraoua, l'oued Amzez. Les sommets du Rif sont blancs de neige, sous un capuchon de nuages, des pentes abruptes, des cèdres dans la neige, et c'est la cuvette de Targuist, terre violette et cultures vert pâle, un camp blanc, de nombreux villages de terre au pied des montagnes. De riches vallées descendent sur la Baie d'Al-Hoceïma, un oued, le Nkor aux pentes couvertes de blanches maisons isolées sur le sol violet, mais aucune trace de colonisation européenne, des champs indigènes irréguliers, une richesse plus grande que dans les vallées correspondantes de notre versant. Le massif d'Anoual est sous une couche de nuages bas. Vers Melilla, le moteur devient irrégulier, bougies encrassées. Il faut piquer vers la Moulouya et s'arrêter à Oran. Rentrée à Alger à 13 h. Décision du général : les manœuvres auront lieu en juin.

Le 4 mai, départ au Maroc, avec le général en inspection de mobilisation. deux avions : le général et un mécanicien, Saily et moi. À Orléansville, nuages très bas, nous passons en dessous et dans la brume, nous suivons la voie ferrée jusqu'à La Sénia. Mauvaise météo. Arrêt à Oran.

Le 5 mai, par fort vent d'ouest et ciel de plus en plus nuageux, Oran-Rabat avec arrêt très court à Meknès. Touahar est passé de justesse, averses à Fès, sur l'oued Beth, sur la Mamora.

Le 6 mai, Rabat-Casa par beau temps, en groupe de six avions. Inspection de 8 à 10 h. Puis Marrakech, sous des nuages à violents remous. Déjeuner et inspection l'après-midi.

Le 7 mai, Marrakech-Meknès, en passant les crêtes du pays Zaïan en vol rasant sous la couche très basse de nuages, vallées sauvages, grands plateaux et failles profondes, avec les plaines de l'Oum-er-Rebia marquées des croix à troupeaux. Inspection de Meknès sous une violente averse, pluie continue, presque pas de plafond.

Le 8 mai, départ à 8 h pour Oran, averses, nuages très bas, Rif et Atlas bouchés, crasse et pluie dans la vallée de l'Imaouen, nous revenons atterrir à Fès.

Le 9 mai, nous attendons au terrain l'avis de Taza que le col est dégagé. Coup de téléphone, départ, un clair sur le col en train de se boucher, pluie, tout s'estompe dans la grisaille, mais l'Imaouen brille au-delà de Touahar, nous passons, le ciel se dégage, après Taza, un magnifique arc-en-ciel paraît derrière nous sur le fond de nuages gris, comme une porte immense sur la vallée, un montant appuyé à la tache blanche de Taza. Le temps redevient mauvais avant Oran, rafales violentes, remous, atterrissage difficile. Escale.

Le 10 mai, retour à Alger, après un vol en rase-mottes jusqu'à Orléansville où nous nous arrêtons un moment pour attendre que le plafond dégage les crêtes.

Je devais aller assister aux manœuvres du Maroc avec le général Féquant, mais il est brusquement appelé à Paris le 8 juin pour prendre quelques jours après les fonctions de chef d'État-major de l'armée de l'Air. Le général Denain qui va prendre la 5^{ème} Région aérienne le 1^{er} juillet, tout en



▲ André Hartemann devant un Potez 25 à La Sénia en juin 1936, au retour des manœuvres du Maroc
 ▼ Le carnet de vol du lieutenant Henri Fouques Duparc, pilote réserviste du Centre aérien régional d'Oran, qui a participé aux manœuvres du Maroc de juin 1936 en Potez 25

DATE.	FONCTION à BORD.	GRADE, NOM et FONCTION DES AUTRES MEMBRES de l'équipage et des passagers.	TYPE ET NUMÉRO de l'avion.	ALTI-TUDE MAXIMA	DISTANCE et NOMBRE d'atterrissages.	DURÉE.	NATURE du SERVICE AÉRIEN.	OBSERVATIONS.
			Mois	de Juin	1936			
					Report =	53 ^h 35		
8/6/36	Pilote	1 ^{er} Longour	P1609	500	2	0 ^h 20	Sol de groupe.	
10/6/36	"	1 ^{er} Colin	P1609	1000	1	2 ^h 50	Oran Fez	
"	"	1 ^{er} Castanier	P2122	1000	1	0 ^h 40	Fez Meknes	
12/6/36	"	Cue Larrive	P2122	3200	1	3 ^h 25	Re ^{ce} mission photo	
15/6/36	"	1 ^{er} Ferch	P2122	500	1	0 ^h 40	Essai moteur et radio	
19/6/36	"	Cue Larrive	P2222	1500	1	4 ^h 05	Re ^{ce} a ^{er} et photo sur a ^{er}	
20/6/36	"	1 ^{er} Colin	P2222	2000	1	2 ^h 30	B ^{at} fictif région Bouche	
24/6/36	"	Cue Larrive	P1503	1000	1	3 ^h 20	Sol de groupe	Bureau de B
"	"	"	P1503	2000	1	3 ^h 40	Meknes Oran.	
26/6/36	"	St Pierre	P2122	1500	2	4 ^h 25	Oran Blida Oran	
						79 ^h 40		

restant Inspecteur des Forces aériennes d'Outre-Mer, dirigera la manœuvre aérienne. En fait, personne n'a dirigé, le colonel Bouscat, qui devait être adjoint au directeur, est parti aussi.

Je quitte Alger avec Ricard le 10 juin avant 5 h. Croyant avoir une fuite d'huile, Ricard se pose à Oran, au milieu d'une foule d'avions gagnant le Maroc, (Rallye Algéro-marocain). À 8 h 30, décollage et arrêt-déjeuner à Meknès. Voyage sans histoire. Rabat à 16 h 30. De Rabat, nous assistons à la manœuvre aérienne, gênée par les brumes du littoral.

Le 13 juin soir, nous gagnons Casa. À cause des grèves, la manœuvre d'ensemble est retardée, les troupes consignées le dimanche 14, et nous gagnons Marrakech le 14 au matin.

Le 15 juin matin, retour à Casa, l'après-midi, je vais en voiture à la Direction de la manœuvre à Boulhaut. Ricard, qui y est allé avec l'avion, se retourne en rentrant seul à Casa, après une salade de bielles. Un deuxième avion complétait notre détachement, piloté par le sergent Chambaud de la 2^{ème} Escadrille de Sétif, avec le sergent mécanicien Pâris. Je l'ai adopté après le capotage de Ricard que j'avais ramené à Casa où il était entré à l'hôpital avec un nez cassé et des contusions. Quelques déplacements par brume, puis Meknès le 19 juin, après escale à Khemisset, avec capotage en bout de terrain évité de justesse par un cheval de bois.

Le 20, retour à Alger après déjeuner à Oran où un groupe d'Amiot 143 fait des tirs sur la Sebkhra. Voyage excellent à partir de l'Atlas. Avant, nuages très bas et Touahar juste entrouvert.

Juillet-décembre

Le 16 juillet, départ pour Tunis avec Ricard, réparé et rentré du Maroc par le train. Voyage au-dessus de 4 000 m, par temps superbe, monotone et paraissant interminable. Chaque nouveau parcours de l'itinéraire le fait paraître plus long, parce que mieux connu.

À Tunis, chaleur écrasante. Reconnaissance en voiture de différents terrains des environs de Tunis.

Le 17, travail à El-Aouina. Et pour la première fois, je vois de Sidi-Bou-Saïd, le golfe bleu foncé encadré de montagnes, jusqu'à présent, il avait toujours été dans la brume et la pluie.

Le 18, voyage de retour, calme, en prenant de la hauteur à partir de Philippeville, mais long à cause du vent debout : plus de 4 heures.

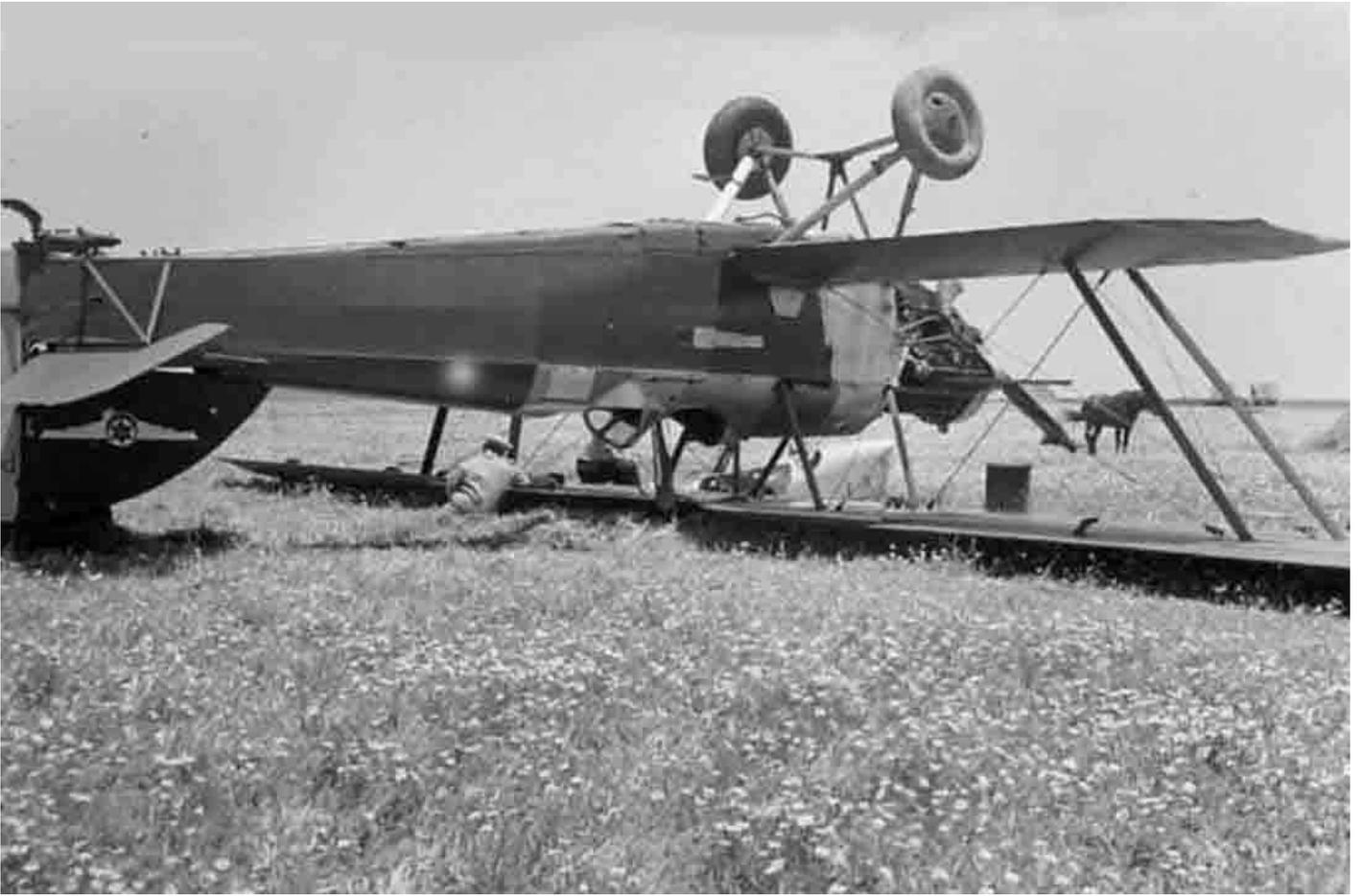
Le 27 octobre, voyage Alger-Tunis en principe par Tébessa, mais il a fallu passer plus au sud, presque jusqu'à Gafsa, à cause du mauvais temps, et remonter par Kairouan.

Le 29 octobre, retour, à 10 km de Tébessa, demi-tour, temps bouché, pluie. Repassé par Kellaa-Djerda, puis Thala, Kasserine, les monts déserts des Nementcha, M'Chounèche, le Hodna. L'Atlas bouché, survol à 4 000 m, trous sur la Mitidja, heureusement, car nous avions mis 6 h 25 et l'essence arrivait à sa fin.

Deux liaisons en décembre à Rabat avec l'État-major Noguès :

D'abord, départ le 3 décembre avec Fayet, le général Pennès voyageant dans le Breguet 27, avec son mécanicien. Voyage par temps magnifique. Tour à Casa en voiture. Déjeuner à la Résidence. Visité le tombeau du Maréchal Lyautey et le Chellah, enclos sauvage entouré de murs crénelés, des mosquées et des tombeaux frustes sortent des buissons. Retour le 6, toujours par beau temps. Je devais repartir le 10 avec le colonel Devèze. Mais le 9, tempête, trombes d'eau. Départ le 9 au soir par le train. À Oran, avion du 2^{ème} Groupe (sergent Fléchard), jusqu'à Rabat. Temps convenable. Retour le 11, par temps affreux, grains, orages, pluie, attente à Rabat pour l'oued Beth, à Fès pour Touahar. Navigation très intéressante et sensation de partie gagnée en plongeant dans la vallée de l'Innaouen, après Taza sous une pluie battante.

Après Oran, tombée de la nuit et pluie, retour à La Sénia pour prendre le train du soir pour Alger.



▲ ▼ *Le capotage de Ricard à Casablanca le 15 juin 1936, en Potez 25, après une salade de bielles*



Février - Voyage à Tamanrasset

Le 22 février, départ d'Alger pour un voyage saharien avec le général Pennès, lui et moi dans le Breguet 27, son mécanicien, l'adjudant Bouvet, dans un Potez 25 de la Région, piloté par l'adjudant Berlan, du GAR 584. Au départ, couvercle de nuages sur la Mitidja, mais en passant par Ménerville-Palestro, on retrouvait sans difficulté le ciel clair au sud de la première chaîne. Trajet sans histoire sur un parcours connu, à El-Goléa, de Belnet nous fait faire dans l'après-midi le grand tour des palmeraies. Le Ksar, vu du sud, semble être le Krak des Chevaliers, perché sur son rocher, à son pied, les Indigènes rassemblés fêtent l'Aïd-el-Kebir par une fantasia, en cercle, une vingtaine d'hommes chantent et dansent coude à coude, fusil à bout de bras, au bout d'un moment, ils déchargent leurs armes, se dispersent pour les recharger et recommencent. La tombe du Père de Foucauld a été entourée d'un mur maçonné, les cyprès ont grandi, une croix la domine, on dirait, hélas ! un cimetière de village ! Il y a là une grossière faute de goût, les Pères Blancs donnent dans le genre commercial type *Lourdes* pour exploiter leur Saint.

Le 23 février, étape El Goléa-Timimoun sans difficulté, le soleil bas accentue les ombres des dunes. Durée : 2 h. Reçus par Athénour, nous faisons avec lui le circuit touristique automobile, avec sens unique, signaux de route et klakson, c'est qu'il y a deux autos à Timimoun. Les blés sont verts et hauts sous les palmiers, des champs gagnent sur la sebkhra dont la terre salée est recouverte de palmes où est étendue de la terre cultivable. L'eau coule de toutes parts pour remplir les bassins entourés de palmiers, après que les peignes de terre ont distribué les précieuses parts d'eau, la richesse vraie du pays. La valeur d'une propriété ne s'évalue pas d'après sa surface, mais d'après la quantité d'eau à laquelle elle a droit. L'après-midi, tour des ksars sur la piste de Beni-Abbès, Beni-Mehalla, entouré de murs en ruines crénelés qui ceignent un espace très supérieur à l'étendue de la palmeraie, la zaouïa de Sidi-Belkacem, dans un creux de sable.

Au retour à Timimoun, visite du ksar que je n'avais encore jamais vu de près, les rues ont un caractère nettement soudanais, la mosquée est surmontée d'un minaret en tronc de pyramide, au fond, ce n'est pas une erreur d'avoir donné au poste ce type qui me semblait une faute et d'ailleurs une grosse partie de la population du Gourara est formée des anciens esclaves noirs importés du Soudan. Le marché, sous les paillotes, est animé, avec les enfants mêlés aux moutons touaregs, maigres, les poil ras et tachetés comme des veaux.

Le 24 février au matin, Athénour nous accompagnait au terrain, la piste est jalonnée par les fortins qui servaient autrefois à défendre les foggaras contre les tribus voisines en périodes troublées. Difficultés pour faire partir l'Hispano du Bréguet 27 et on donnait un fort vent en altitude à Adrar, pouvant amener du vent de sable dans la journée.

Enfin, décollage vers 7 h. Visibilité immense, sur la gauche apparaît toujours la bordure sombre de la table plate du Tademaït, découpée en garas. La piste court sur le sable clair, jalonnée des nombreuses taches foncées des palmeraies, le sol devient bleu violet en se rapprochant des *lisières de forêt* du Tademaït. Devant nous, paraît la ligne de palmeraies du Touat. Un grand carré rouge en lisière des palmiers, c'est Adrar. Des pistes en étoile, celle du Sud s'éloignant d'abord à l'est de la Saoura. Elle est très visible, droite sur un reg gris clair, la vallée de la Saoura trace un ruban jaune clair où se détachent les lignes et les taches noires des palmeraies, au-delà, vers l'ouest, l'Erg Chèch fait un fond rose très pâle, presque blanc. La piste se rapproche du bord de la vallée, sur le plateau qui tombe brusquement sur la Saoura par une falaise découpée, aux éboulis de rochers croulants.



▲ Djanet, le 16 février 1937 - Visite du major italien Moccia en Caproni Ca 309 Ghibli - Commandant Lagarme, gouverneur général Lebeau, général Catroux et colonel Carbillet (Cdt les Territoires du Sud)

▼ Le général Pennès devant le Breguet 27 du voyage à Tamanrasset



En bas, Reggan en bordure d'une palmeraie, un carré rouge, le bordj militaire, un carré gris, celui de la Transsaharienne, entre la piste et les palmiers de l'ouest. À l'est de la piste, un aérodrome, aussitôt après, file vers l'est la piste très peu fréquentée d'Aoulef, elle grimpe sur le plateau par une akba, au nord de la petite palmeraie de Taourirt, reste visible quelques kilomètres sur du reg clair, puis traverse des vallées de sable descendant du bord sud du plateau, elle disparaît, mais la tache noire d'Aoulef et la bordure nette du Tademaït, tombant vers le Sud sur le Tidikelt, donnent une direction sûre. Une série de garas jalonnent d'ailleurs la face sud de ce premier plateau qui forme le premier degré des hauteurs plates où le Tademaït dresse ses deux marches, plates aussi. Jusqu'à In-Salah continue le sable clair où la piste ne marque presque pas de trace. La point sud-ouest du Tademaït se rapproche, plateaux violets. Au pied du degré supérieur, des sebkra font des traînées d'argent qui scintillent sous le soleil.

Depuis les deux palmeraies d'Aoulef, la ligne droite d'In-Salah est marquée par les palmeraies de Tit qui tournent à l'alignement est-ouest des files de palmiers, comme à In-Salah. Les villages sont à l'est des palmiers et chaque arbrisseau du bled nu a permis au vent de créer à son abri un alignement net de sable, ainsi apparaissent des séries de lignes parallèles est-ouest ponctuées chacune d'un petit arbre à l'extrémité est.

Le Tademaït s'éloigne vers le nord, creusant un immense cirque convexe, peuplé de plateaux détachés, jaunes et violets au dessus, roses sur les pentes. Sur le sable clair, en dessous de nous, de grandes taches vert pâle. Au-delà de la sebkra et des palmiers, les villages et le poste d'In-Salah, aux murs violets très ombrés, paraissent des séries de taupinières, c'est un aspect absolument différent de celui du milieu de la journée, où le soleil haut aplatit tout.

Le poste paraît moins mort et moins triste que l'an dernier, nouvelles constructions, revêtements de terre qui donne des tons chauds aux murs auparavant blanc sale, végétation fournie, l'allée centrale est bordée d'un bout à l'autre de plate-bandes de fleurs rouges, sous des ethels.

Dans la soirée, tour classique sur la dune où il fait frais. Monument Pein devant l'ancienne casbah. Le 25 février, toujours le beau temps, avec une visibilité de 200 km. Un peu plus de 4 h de route, nous suivons toujours les pistes, par prudence en cas de panne, mais les repères : Tesnou, In-Eker, Pilon, oued Tamanrasset, sont visibles de très loin. Reconnu au passage le Tihouradj, comme l'an dernier.

Depuis Tit, violents remous, atterrissage délicat dans le petit sens, l'avion secoué rudement, au deuxième essai, grâce à un coup de pompe, les roues touchent, mais après le rond, et nous sortons légèrement des limites de l'épure, un pneu crevé dans les épines.

Les Méharistes rendant les honneurs, avec le lieutenant Imbard.

L'après-midi, tour en auto aux gueltas accessibles par la piste. Un campement touareg y est installé, tentes en peaux de bœuf tachetées, ayant conservé les poils et placées sur des piquets d'un mètre environ, rouges, les peaux ne sont pas taillées, les pattes pendent. En dessous, la crasse sordide ordinaire des Nomades, et l'on parle de cours d'amour.

Au poste, nouveau bâtiment du chef d'annexe, nous visitons l'intérieur du bordj du père de Foucauld, sa cuisine, les portes minuscules. Le soir, au clair de lune, un mariage touareg : des cercles de gens voilés, assis et debout, entourant les danseurs qui tournoient et bondissent dans un halo clair de sable, au son d'une musique barbare, à base de tebel.

Le 26 février, encore une étape facile en 4 h 15, les points de repère se voient de très loin, mon croquis de l'an dernier se montre à peu près exact. Comme nous volons à 3 000 m, les balises de la piste d'Amguid se voient mal, mais Djanet se découvre sans difficulté.



▲ *La Compagnie méhariste et les lieutenants Imbert et Maufras accueillent le général Pennès à Tamanrasset*

▼ *Le général Pennès salue le monument à Laperrine et de Foucauld à Tamanrasset*



L'atterrissage est terminé par un ensablement, le sable, soulevé par l'hélice et chassé sur le côté de l'avion, produit l'impression d'un rapide glissement latéral de l'appareil, c'est très sérieux.

Au poste, améliorations : nouvelle popote, près du Dar-Diaf, et BMC au bas de la pente.

Devant les difficultés d'une expédition à chameau, le général abandonne son idée d'aller visiter le Tassili. Il se contente du tour des villages qui sert aussi à voir certains emplacements reconnus il y a 10 jours par le Gouverneur et sa suite pour créer un terrain plus rapproché. Après Azelouaz, des rochers portent des gravures et des peintures : éléphants, girafes, personnages et des inscriptions en tamarak ressemblant à celles qu'Imbard nous a montrées aux gueltas de Tamanrasset.

Vers le coucher du soleil, tour en auto à l'Akba de Tafilalet, la piste serpente dans une vallée de sable entre des roches violettes, près du pied de la falaise du Tassili, les pentes s'éloignent, d'immenses tas de pierres vertes précèdent des pentes d'un marron violacé, dominées elles-mêmes par des parois verticales découpées en silhouettes de châteaux, profils durs sur le ciel très pâle. La piste arrive à l'entrée d'un cañon, au bord d'un oued resserré entre des murailles dressées en orgues immenses. Le soir tombe, nous rentrons.

Le 27 février, par clair de lune, nous rejoignons le terrain. Décollage avant 6 h. Les balises sont visibles, mais pas les panneaux, le soleil est trop bas, au contraire, à la fin de la matinée d'hier, c'étaient les panneaux et pas les balises qu'on voyait.

Vu du nord, l'ensemble fait l'effet de l'immense déversoir d'un plan incliné qui devait recueillir les pluies du temps où il y en avait. Le rebord de l'Imhirou prend la forme d'un entonnoir débouchant dans le canal de l'oued. Fort-Polignac au bout de sa pointe noire, l'erg rose, ses grandes dunes, à gauche, le Tassili se calme. Plus de ravins profonds découpant des massifs tourmentés, mais des vagues, de longues ondulations comme celles du Leja qui viennent mourir sur le sable de l'erg. Un bras d'erg dans le Tassili, un bras de Tassili dans l'erg, la gara Kromfoussa, verticalement une pieuvre gris violet sali par des jets de sable sur ses tentacules.

L'ancien terrain de Flatters, ses alvéoles, les petites palmeraies, le poste, le terrain dans une tache violet pâle. Atterrissage. En quelques minutes, le ravitaillement en essence est terminé. Tout le personnel du poste est là, le bordj avec ses mâts de TSF rappelle un Taourirt posé sur un gradin de sable, à mi-hauteur du paysage de dunes.

Mais le moteur du Breguet ne veut plus partir. Il faut une heure environ pour y arriver.

Décollage vers midi, difficile à cause du sable mou qui freine l'avion, on a envie de pousser, le bout du terrain se rapproche et, brusquement, l'appareil roule franchement, décolle, roule, deux fois, et enfin s'enlève.

Gradins de plateaux, descente, et puis c'est le Grand Erg avec de petites dunes, des traînées de sable éparses sur un plancher gris, un erg en chantier, manquant de sable, pas terminé, rajouté à un autre terrain, plat et solide. Les balises se voient mal, mais les panneaux mieux, d'autant plus qu'on les a multipliés, surtout auprès des balises importantes.

Fort-Lallemand, au bord opposé d'une grande tache grise et les lignes noires des palmeraies d'Ouargla paraissent, difficiles d'abord à différencier des ombres de quelques nuages.

La sebkra, le terrain n'est pas marqué et des chameaux s'y promènent, atterrissage en les frôlant. Le colonel Carbillet est là, avec ses officiers et un détachement de méharistes, personne ne fait aucun signe pour placer l'avion. Des fleurs offertes au général par des enfants sauvés par avions sanitaires, voiture découverte et voitures en cortège. Devant le bordj Lutaud, foule, troupes, coups de fusil, youyou des femmes sur les terrasses.

Remise de décorations, défilé des troupes et des enfants des écoles. En auto, tour des villages.



▲ ▼ *Pose de panneaux indicateurs, à l'intention des avions, par l'équipe du sergent Studer entre décembre 1935 et mars 1936. La consigne aux pilotes était de suivre les pistes à 200 m de hauteur*



Comme l'an dernier, visite au marabout de Sidi-Bel-Kheir, son priape double, symbole de l'accouplement, est seul de son genre en Afrique. Avant dîner, thé chez le cadî. Au départ du bordj, la nuit est tombée, embrasement des allées par des feux de palmes allumés sur une fusée-signal. Dîner de garnison chez le colonel et le soir, danses dans la cour du bordj. Sur une des faces de la cour, fond de grands tapis pendus, devant, trois étages d'Ouled-Naïls sur des gradins couverts de tapis, sur la moitié du sol de la cour, encore des tapis, puis des rangées de chaises. Éclairage par des rampes électriques placées le long des colonnes.

D'abord, danses des femmes, toutes en robes de fête de couleurs tendres ou criardes, puis déhanchements de Nègres et chasse au lion grotesque par de pauvres bonshommes crasseux en loques. Le 28 février, à cause d'un retard de météo, mise en route à 7 h 45. Après des difficultés, l'Hispano tourne, mais une magnéto ne donne pas, beaucoup de vent et le sable commence à fumer en bordure de piste.

Déménagement rapide du Breguet dans le Potez 25. Décollage. L'horizon est déjà voilé d'un léger rideau de sable.

Sensation agréable d'air libre, hors de la cage de verre du Breguet.

L'oued Rhir, Touggourt, les palmeraies, les sebkras, les bords du grand cercle d'horizon marin sont flous. Au dessus de cette brume, paraissent des silhouettes estompées de montagnes :

Devant moi (M.Vieuchange - Smara), derrière, de tous côtés, la ligne infernale pendant des heures identique, à la même distance de moi, bornée par le noir djebel qui épouse sa forme. Arc incorruptible, immuable comme le temps. Qui le guette est déçu, fatigué comme par une volonté mille fois plus puissante...

Cette ligne pourtant je l'épie pour saisir l'instant qui va la briser, comme j'épiais l'arc d'eau tendre qui demeure suspendu avant d'envahir le pont du navire qui sombre, comme l'arc tendu au dessus d'une cuve débordante. Sans qu'elle bouge le djebel recule. Une bande de terre noire se place entre lui et le désert jaune toujours enfermé dans son cercle magique.

Enfin, il se rompt, les terres noires, dans un lent mouvement, comme une marée, ici et là le rongent, recouvrent par places la terre jaune et brisent cet infini...

Passages à vide du moteur.

Aussitôt après avoir survolé Biskra, s'élèvent derrière nous les longues fumées de sable montant à plus de 2 000 m. Mais les vents de nord-ouest arrêtent le sable en longs rideaux, nous avons passé. Tout le Sud s'embue, devient opaque, même Bou-Saâda fait fumer ses petites dunes.

Les passages à vide augmentent de fréquence, le général veut atterrir à M'Sila, je conseille Sétif, les djebels Soubella et Youssef sont visibles alors que, vers M'Sila-Aumale, un lourd système nuageux bas couvre les sommets.

Nous piquons sur Sétif dans les remous brutaux. Atterrissage. Inauguration d'un terrain de sports. Banquet.

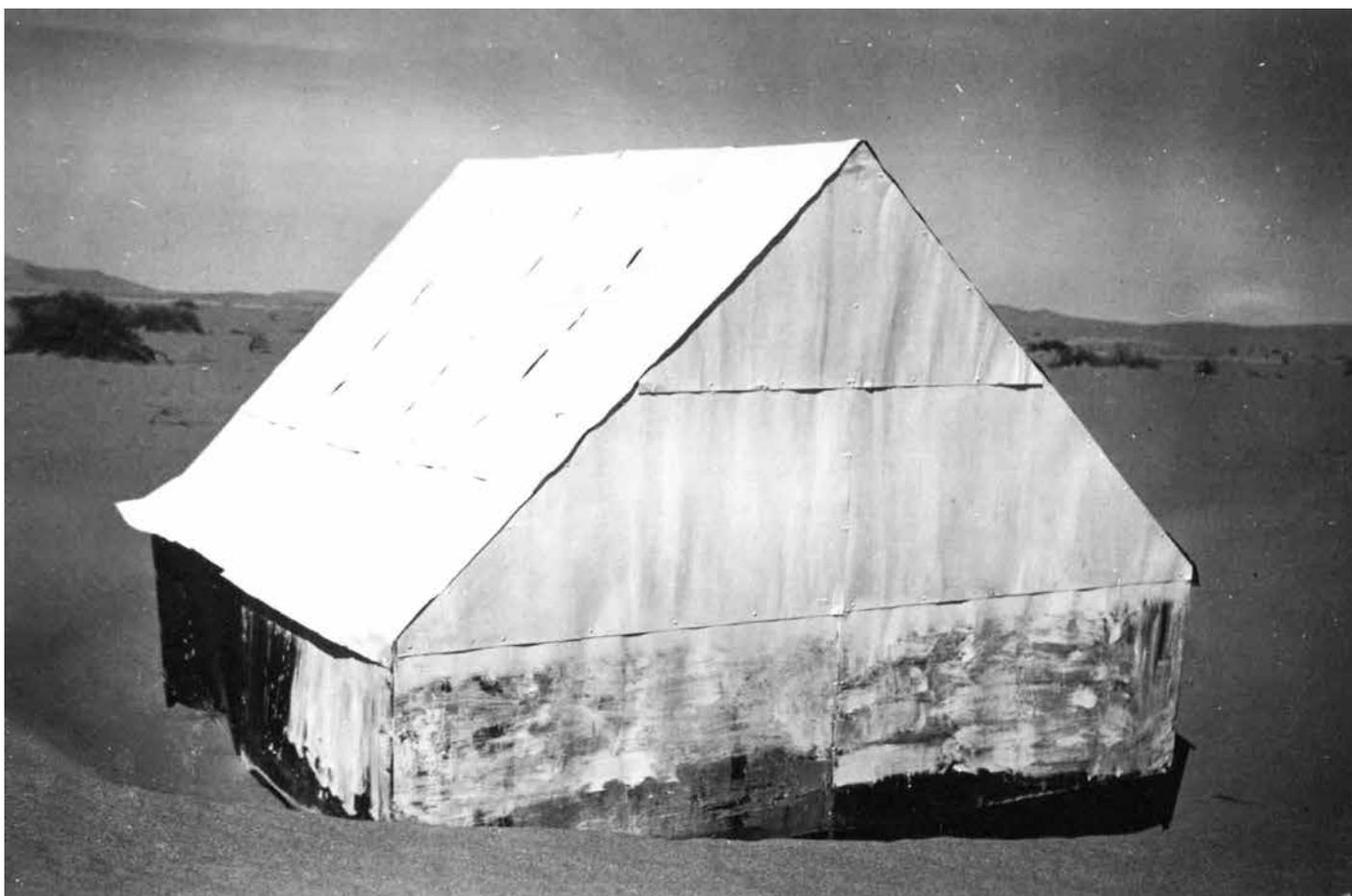
Le général veut prendre le train, le temps est devenu mauvais, pluie, fort vent. Les bagages sont mis en lots.

Dans l'après-midi, amélioration, mais l'avion n'est pas prêt. Nous partons avec celui de Schneider. En nous glissant entre les montagnes et les nuages, nous rentrons à Alger en 2 h 15, avec le troisième avion de la journée. Malgré tout, nous avons gagné 48 heures sur le tableau de marche, nous avons fait 5 000 km en 30 heures de vol et sept étapes. Le jour même, et toute la période suivante, vent et tempête de sable dans le Sud, brume sèche. La chance.



▲ Pose d'un panneau indicateur

▼ Différents modèles de balises ont été installés de 1929 à 1935, avec des modifications pour améliorer leur visibilité et diminuer leur poids. Ces balises sont placées en bordure des pistes, en principe tous les 10 km



Avril-Septembre

Trois voyages successifs dans le mois.

Le 3 avril : Alger-Oran, escale courte, puis Rabat. Beau temps, mais vent d'ouest. Près de Fès, les montagnes ont des pentes éclairées en jaune paille sous le soleil, ou bien gris clair. Ces taches ont des contours réguliers comme des flancs de dunes, et certaines chaînes présentent des alignements de triangles isocèles alignés.

Rabat du 3 au 5. De la brume sèche sur certains points de la côte.

Le 6, Meknès, après 2 h d'attente sur le terrain par brouillard au sol. Préparation d'un exercice de cadres. Tour au coucher du soleil sur la route longeant la ravine qui sépare les deux villes : la Medina se silhouette durement sur le ciel pâle, jaune, vert, où de rares nuages longs prennent une suite de tons rose changeants. Tout est noir sur l'oued, le contour des minarets carrés se détache à travers les feuillages.

Le 7, retour à Alger. D'abord, des champs de fleurs jaunes, de fleurs violettes.

Après Taourirt, un paysage saharien, les pentes des hauteurs violettes ont leur pied noyé dans une brume qui les fait s'enlever, inconsistantes au dessus de la plaine gris pâle et violet. Le cours des oueds est marqué en jaune clair à travers les teintes pâles.

Le 17 avril, nouveau départ pour le Maroc, Meknès, atteint sans escale en 5 h 05. Pilote : un sergent. Temps superbe, mais depuis Taourirt, brume sèche très dense. L'Atlas paraît comme une succession de plans estompés qui se devinent les uns derrière les autres, avec des taches de neige brillante au sommet de pentes qu'on ne voit pas.

A Meknès, exercice du 19 au 21 avril.

Le 21 à 11 h, décollage pour Rabat, que nous quittons le 22 pour Alger, 5 h 20 par temps clair.

Le 24, départ pour Tunis avec un autre Sergent, 3 h 15 sans un nuage. Survolé Penthièvre, le rocher des lions, le *Vide-bouteilles*.

Exercice deux jours sur la carte, avec le général Féquant.

Retour le 29 avril par temps brumeux d'un bout à l'autre du parcours effectué sur l'itinéraire intérieur : Guelma-Constantine-Bordj Bou Arreridj.

Le 28 juillet, départ avec Le Bideau pour Tunis, en Potez 25, pour rejoindre le général Pennès, le commandant Fromont et le lieutenant Jobert. Inspection de mobilisation avec exercice d'alerte à Bizerte. Excellent voyage dans l'après-midi.

Retour le 30 juillet par sirocco, brume sèche, orages. Horriblement secoués, visibilité nulle, courants rabattants sur la Kabylie.

Depuis une semaine, renouvellement des incidents avec des avions espagnols, comme en janvier et en avril, mais plus graves : attaques de bateaux anglais, italiens, français, grecs par des avions que l'on pense être nationalistes. Télégrammes chiffrés, hydravions de Bizerte basés ici, surveillance par eux et des Bloch 200, fausses nouvelles en ville, frousse des voyageurs.

Le 12 août, un torpilleur sans marque, accompagné d'un torpilleur italien, a coulé un pétrolier espagnol gouvernemental au large de la Tunisie.

Constamment, des avions espagnols survolent les côtes, surtout entre Alger et Oran.

Du 15 août à fin septembre, permission en France



▲ *Le général Pennès dans le Breguet 27 au fuselage caractéristique*

▼ *Le général Pennès et le colonel Carbillet commandant les Territoires-du-Sud*



Octobre - Voyages au Sénégal et Sahara

Au retour, préparation des Croisières impériales menant des escadres aériennes en Afrique du Nord, en AOF, à Madagascar et en Indochine. Le général Denain me charge d'aller à Dakar régler les manœuvres d'AOF, dirigées par le Commandement supérieur, exercice de cadres pour l'armée de Terre, manœuvres réelles pour l'armée de l'Air.

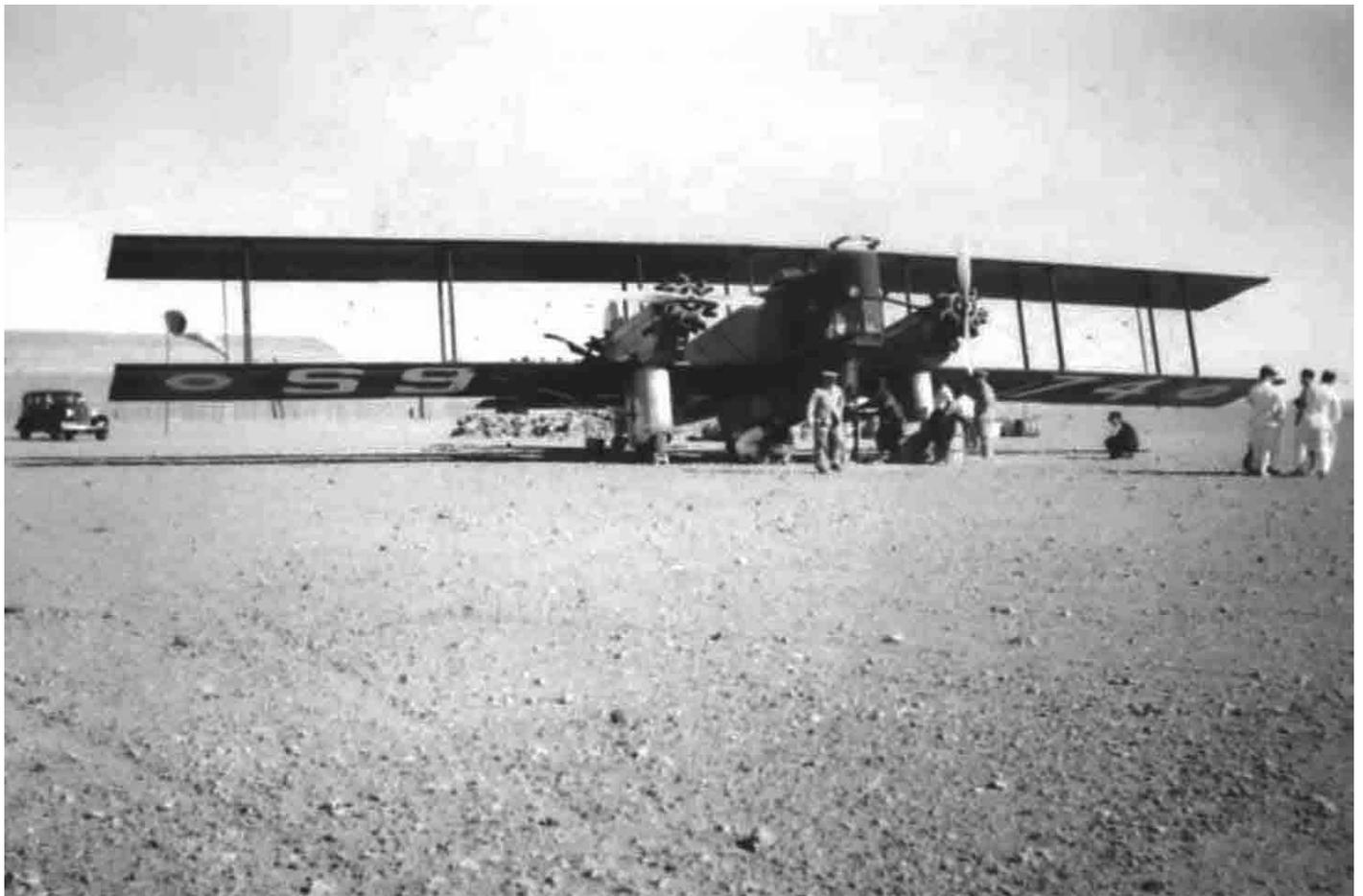
Je dois prendre Air-France le 17 octobre à Casa et rentrer le 26. Or il n'y a pas de place à l'aller, un Léo 206 est mis à ma disposition à Meknès, heureusement, car le 26, je serais revenu par l'*Antarès*, perdu en mer au large de Safi. Le voyage est prévu en quatre étapes : Meknès-Tindouf-Atar-Dakar. Le 17 octobre, je rejoins Meknès en Potez 25 avec Gérardot. En même temps, arrive de Marrakech le commandant Dasque, commandant de l'avion, qui a déjà effectué le trajet. Il remplace le commandant Guillon, primitivement prévu, et dont je n'ai pas voulu, parce que navigateur peu réputé. Soirée consacrée aux préparatifs, modifications du chargement de l'avion. À l'itinéraire du premier jour, qui devait nous faire passer par Agadir pour prendre des vivres et des armes, nous préférons quitter Meknès pour Tindouf, avec notre équipement saharien complet. Le départ est fixé au 18 à 7 h 30 pour avoir le temps de faire le marché.

Meknès - le 18 octobre

L'avion étant mal préparé, mal chargé, le départ a lieu à 9 h seulement. Malgré l'allègement effectué, l'avion fait tout le terrain et décolle aux balises.

Équipage : commandant Dasque, commandant l'avion, sous-lieutenant Massoni, pilote, adjudant Frainier, mitrailleur, adjudant Janin, radio, sergent Loonis, mécanicien. Je m'installe au poste du deuxième pilote, sur le siège mobile, avec des coussins pour bien voir au dehors. Nous prenons la ligne droite, nuages sur l'Atlas, il faut monter pour passer au dessus.

À Boujad, la terre disparaît, des rideaux de pluie sous des nuages noirs que nous contournons, l'avion monte mal et nous traversons des nuages. Après des cumulus à dessin net, des franges sales, des intervalles brumeux, nous essayons de passer par dessus, mais le système nuageux s'élève, des courants rabattants nous obligent à pénétrer dans les nuages, bientôt, il n'y a plus moyen d'en sortir, il neige. Les haubans se couvrent de glace, puis le bord d'attaque, l'aiguille du badin est bloquée. Nous sommes à 4 700 m, pas loin du haut, le soleil fait un disque pâle dans la brume, mais l'avion ne monte plus. Le commandant Dasque donne l'ordre de retourner. Voyant qu'on est dans la crasse depuis plus d'une demi-heure et que par moments paraissent des taches claires, je fais discrètement signe au pilote de continuer. La brume se déchire devant un couloir dégagé, éclairage blafard. Nous nous précipitons. Loin, du soleil sur des balles blanches. Nous zigzaguons à travers les châteaux de nuages, en y pénétrant parfois. Un trou, nous descendons et nous voyons derrière nous, coiffé des nuages dont nous sortons, un massif noir à pentes raides. Nous sommes sous une couche continue, dans une brume où paraissent des plans de montagnes. Des pistes, un poste important : Ouarzazate. Des crêtes en lames de couteau, s'abaissant, s'éloignant, des petites palmeraies, nous obliques vers l'ouest. Sur le bord sud du Bani, Tatta, Akka, plameraies noires et postes blancs. Longues crêtes minces, parallèles, pistes peu visibles, du sable. Le ciel s'éclaircit. Nous coupons une piste nette, avec des balises tous les kilomètres. Au sud, le golfe caractéristique de Merkala, dans le Kreb Nord de la hamada. Lacets bien marqués, la piste débouche sur le plateau clair, parsemé de thalass, surtout dans les lits d'oueds. Elle file, très nette et droite, vers le sud. Plus de nuages, mais une visibilité médiocre. Le bord sud de la hamada se dessine, avec des creux et des caps, comme une côte. Sur le bord, le hangar de Tindouf, dans une crique, en bas, la tache sombre de la palmeraie, très réduite, à côté du rectangle du poste des Affaires indigènes et du ksar.



▲ Le quadrimoteur LeO 206

▼ Messages au cours du voyage Maroc-Sénégal

Formules N° 22.	Indications de service.	Reçu de <u>Atar</u>	Reçu en planche.
Assurés		Date <u>19/10/37</u>	à l'heure <u>11</u>
A l'adresse du destinataire	Place <u>Radio EM</u>	Télégramme (3)	à l'heure <u>110</u>
		Télégraphie optique.	Signature de planche.
L'expéditeur, Paris - F. 99.			

Préambule (2) Atar NR (2) 399 W(2) et déposée le 19 à l'heure 11

Adresse Captain Léo 206 rue Hartman lieu atar

Texte Bir Moghaim ce jour 10h 50 quit atar
avis demande Vi peut avoir effect ce
styliés Nouaichat

auriel

phoné à 169 15 quit

Rabat 10. le 19-10-37 à 16h 30
 Bir Maroc à Bir Dakar.

N° 2198 - Vote 593 du 17 - stop - Commandant G. Leclaire fait savoir avion Capitaine Hartmann indicatif F.V.M.A.B part 18h10 de Meknes. stop. détails ignorer Lambda Onde Courtes et Ondes longues devant être employées - Fin -

Rég le 19-10-37 à 18h 30.

Télégramme officiel, de service, d'exercice (Rayer les mots inutilisés)				Jour et heure de dépôt N°
A TRANSMETTRE A				le _____ à _____
par	Télégraphie avec fil	Optique	Chien	Estafette
	— sans fil	Acoustique	Pigeon	voiture
	— par la sol	Lignes-messager	Paroquet	Avion
	Téléphonie	Ramasse-messager	Canard	
(L'Expéditeur choisira les moyens de transmission à ne pas employer)				Trasmis le _____ à _____
Préambule à rédiger exclusivement par le télégraphiste				200
<u>météo d'Atar 10h30</u> <u>bonne visibilité visibilité inférieure</u> <u>500 mètres vent sud 2 m/s pression 765</u>				(Nom du télégraphiste)

Partis rétro/so au tortis de l'expéditeur
 (Voir ronds de la consigne)
 Paris, L. A. C.

08h45 - reçu d'atar (F1).

Bir-Moghaim signal, actuellement
 ni aucune nouvelle l'atar Léo 206
 et leurs émissions inconnues - 9x a
 10h30 quit -

Météo atar défavorable visibilité
 200 mètres - Bonne sèche.

phoné ÉMA 09h15 quit

De chaque côté, sur des avancées de la hamada, le poste de la Légion au nord-est de celui du Goum au sud-ouest couvrent la dépression de Tindouf, sur une légère croupe médiane, les Affaires indigènes ont une enceinte crénelée flanquée de hautes tours, autour de chaque ouvrage, de larges réseaux sur piquets de fer. Derrière les Affaires indigènes, les murs de toub du ksar, dominés par les tours de l'ancienne et de la nouvelle mosquées. Tout est ocre très clair : le poste et ses koubas, le ksar et les ksars voisins de Rhemadhin et de Ksabi, le sol caillouteux, la casbah aux murs élevés du type du Grand-Atlas. La palmeraie renaît, brûlée il y a quelques années par les Réguibats, elle est peu fournie. En 1934, lors de l'occupation française, il restait à Tindouf détruit un habitant. Il y en a 400 et quelques boutiques s'ouvrent. Des Nomades viennent du Rio-de-Oro, c'est une lutte constante d'influence pour les attirer, Espagnols et Français se battent à coups de bas prix de sucre et de thé pour les retenir.

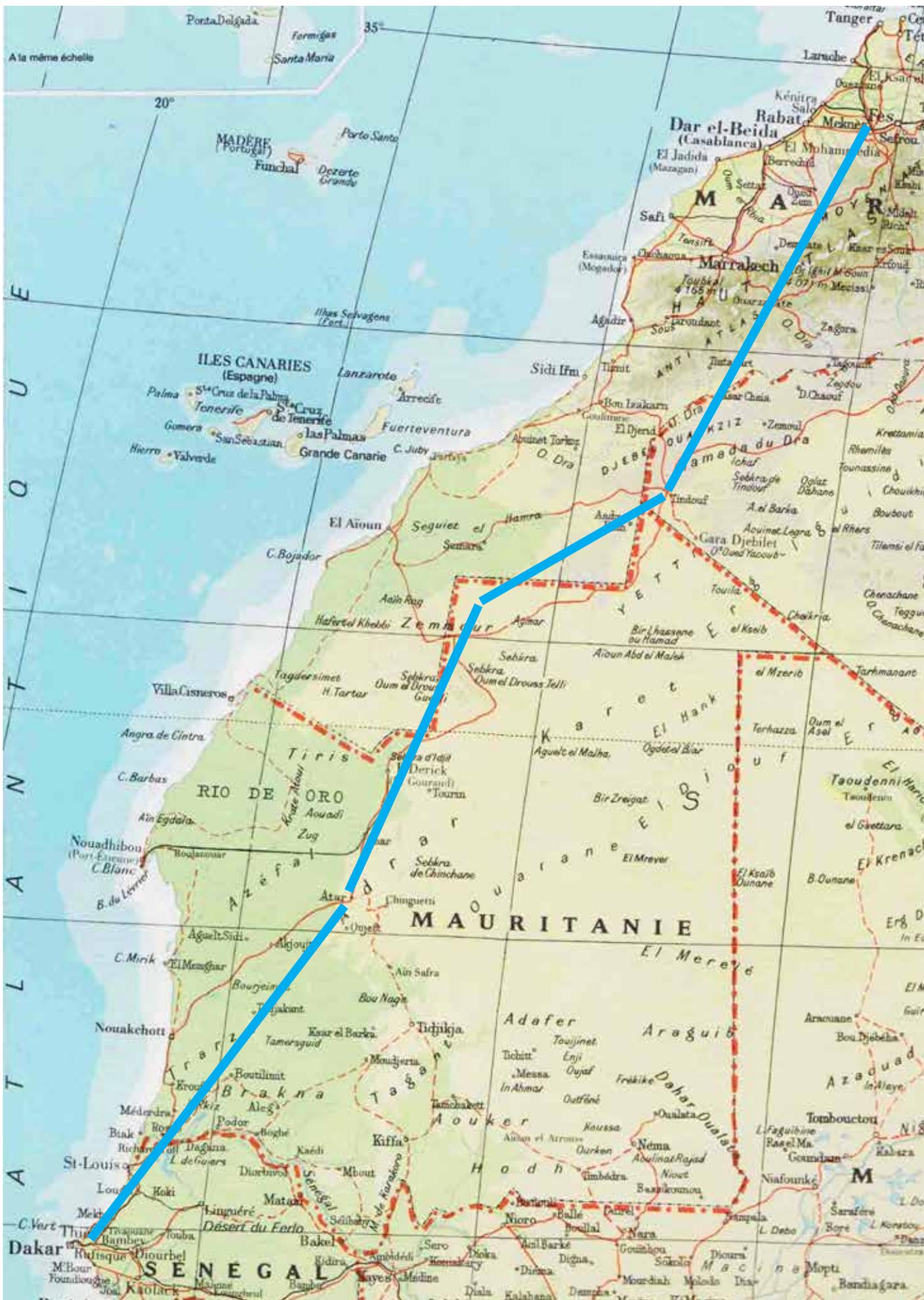
Le soir, le ciel se couvre, et le vent souffle chaud du sud. Les installations du poste sont confortables, sous les koubas, chambres carrelées avec l'électricité. Pavillons remarquablement meublés du général Trinquet et du commandant du poste (capitaine de Menthon, lieutenant Gillot). Popote fraîche, bien servie.

Le 19 octobre, départ de nuit pour le terrain. À 7 h 30, décollage, juste aux balises. Nous suivons la piste, balisée par petits panneaux tous les kilomètres de Tindouf au 25^{ème} parallèle. Ciel couvert, lointains brumeux. D'abord 50 km sur la hamada claire, après la descente du Kreb, la piste traverse un reg foncé, embranchement balisé de la piste filant vers le sud-est sur Aouinet Legeau. Dans la Daïa-el-Aam, un peu d'eau, c'est là que la piste coupant le Rio-de-Oro se détache vers l'ouest. Après avoir traversé l'oued El-Hamra peu marqué, la piste, jusque là parfaitement visible, devient difficile à trouver sur le reg presque blanc. Les panneaux, petites taches blanches dans des taches blanches, ne servent à rien. La brume augmente, c'est une immensité plate, claire, sans rien qui attire l'œil, sans horizon net. Le Tirsala, seule montagne du coin du Rio-de-Oro, repère ordinaire, isolé, est invisible. Nous volons bas en devinant le dessin de la piste. Tournant brusque vers l'ouest.

Vers le nord, le Tirsala sort de la brume, flou. Au sol, des dessins arrondis, courbes de niveau blanches, marquent de légers mamelons. La brume sèche s'épaissit. Coude de la piste vers le sud, au bord du large ruban de l'oued Aïn-Ben-Tili. Poste d'Aïn-Ben-Tili, losange brun, près du terrain. Et les immenses plaines de reg clair continuent, la piste difficile à voir, la visibilité diminue encore. Quelques gours. Au sud, paraît la gara Larouïa, tout est flou, la brume est couleur de sable doré. Devant nous, des massifs noirs en barrière nord-sud. On voit mieux. Au-delà, une tache blanche, le poste de Bir-Moghrein (Fort-Trinquet) sur une étendue claire parsemée de gours noirs. C'est un rectangle ocre, au centre, des bâtiments couverts de koubas éclatantes de blancheur. Autour du large réseau, des campements maures, ceux des Goumiers et ceux des Nomades, près de nombreux puits. Atterrissage pour un ravitaillement rapide à 10 h 50, mais la météo d'Atar signale une brume épaisse avec visibilité de 300 m.

La garnison est mixte, c'est un poste construit par les Confins sur le territoire de la Mauritanie, le personnel provient :

- en partie du Maroc : section de Goumiers du Goum porté de Tindouf, pourvu de camionnettes. Ce sont ces Goumiers, habillés de noir, qui ont rendu les honneurs à notre arrivée, avec les femmes du BMC et leur fanion.
- en partie d'AOF : Méharistes mauritaniens, avec le lieutenant Durand-Gasselin.
- en partie d'Algérie : personnel des Affaires indigènes : lieutenant Tropet, médecin à l'allure d'un Réguibat.



Le voyage en LeO 206 - Meknès-Tindouf-Bir Moghrein-Atar-Dakar

Dans l'après-midi, chasse à la gazelle en auto, sur le reg plat, mais aucune gazelle en vue. Pas trouvé non plus d'autruches. On rencontre un peu plus tard des troupeaux remontant du sud. Ciel de plus en plus couvert, pluie à la fin de l'après-midi. Nous visitons le jardin, enclos de murs crénelés avec des murs intérieurs pour préserver du vent les carrés de légumes, les Maures armés qui nous escortent, sans nécessité d'ailleurs, sont chevelus, sont habillés de bleus, très clairs et foncés. Réception parfaite par les officiers du poste qui vivent pieds nus, mais corrects dans leurs vêtements blancs légers. Les quatre moteurs Gnome et Rhône K7 de l'avion nous laissent dans les oreilles un bourdonnement qui fait l'effet de la pluie sur les toits.

Le 20 octobre avant le jour, préparatifs de départ sur le terrain de Bir-Moghrein.

Ciel clair. les gours noirs se voient nettement au lever du soleil. Mirages sur le reg. Mais la météo donne une brume sèche épaisse à Atar : visibilité 1 000 m. Même en ratant Atar, nous avons assez d'essence pour atteindre l'Atlantique et nous savons qu'il y a du carburant à Nouakchott. Donc départ à 7 h 15.

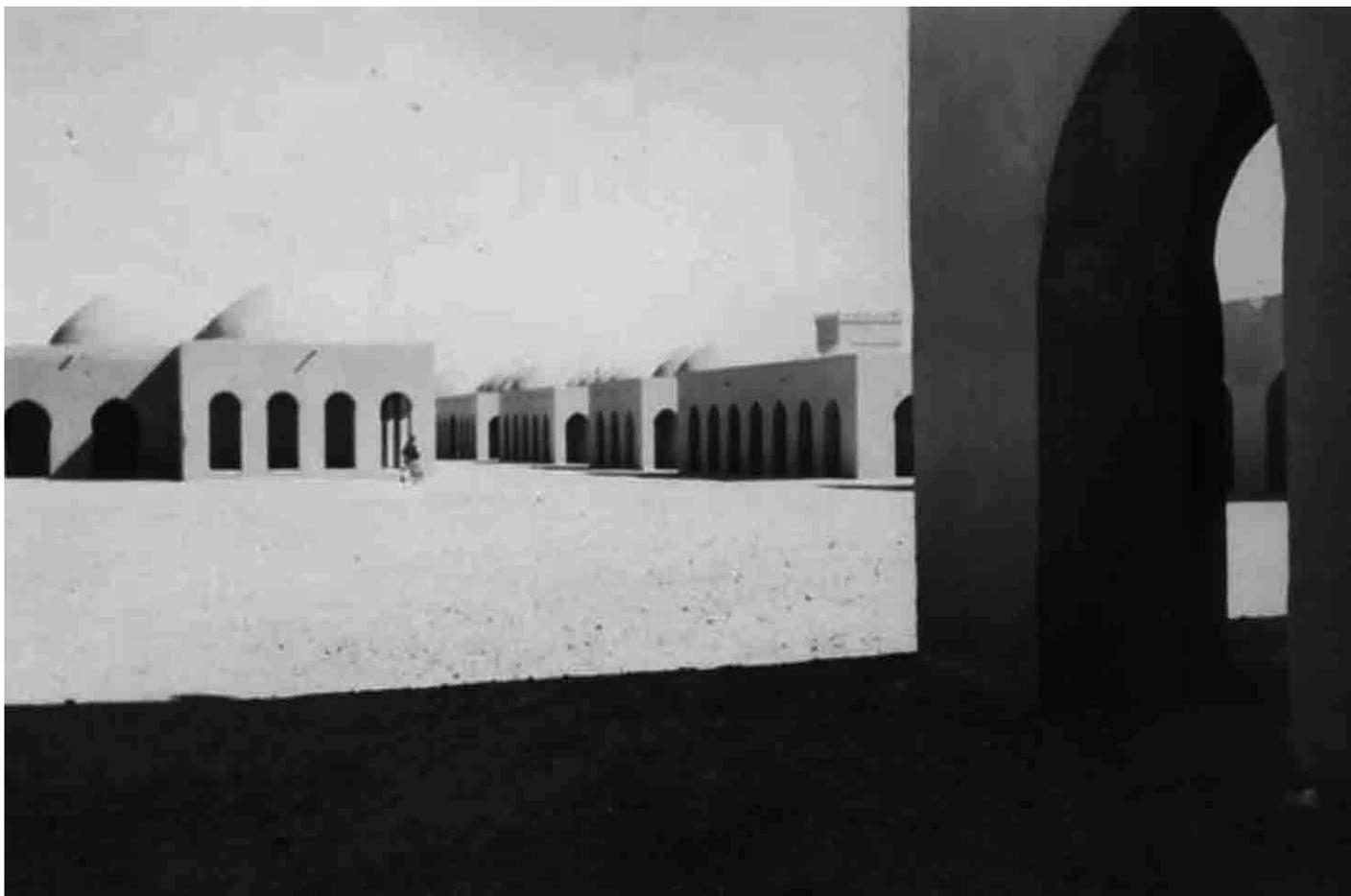
Avant les Sfariat, la brume sèche commence, les pitons isolés en chaîne nord-ouest/sud-est coupent notre route. Première discussion avec les navigateurs : Sfariat ou pas Sfariat ? Ce sont bien eux !

Nous coupons une sebkra, celle d'Idjil. Le commandant Dasque ne veut pas la reconnaître, il a pris une déclinaison de 20°, à cause de variations allant jusqu'à 32° signalées par les cartes. Notre cap est trop à l'ouest. Mais comme la visibilité devient très mauvaise, il est impossible de rectifier. Pitons à l'ouest, on va voir, ce n'est pas la Kedia. Nous nous mettons à zigzaguer à sa recherche, c'est ridicule ! Je demande de ne pas insister et d'aller couper le Dhar de l'Adrar, cap plein sud dans la brume. On voit à peine à 900 m ce qu'on survole : des dunes, du reg, une ligne de petites falaises que je voudrais suivre parce que c'est sans aucun doute la marche basse du Dhar. Mais Dasque préfère chercher la grande falaise. De nouveau des dunes basses orientées nord-est/sud-ouest, des oueds, une piste. Pour voir le sol, nous descendons et brusquement surgit de la brume à 1 kilomètre une énorme silhouette noire. Virage brusque et prise d'altitude, nous avons failli rentrer dans le Grand Dhar. Nous le suivons, falaise plate à pentes raides et contours déchiquetés. Le pilote arrive à peine à manœuvrer son gros avion pour suivre le Dhar sans être trop près et sans perdre de vue le fond de la vallée, sans risquer de perdre le contact. Une piste très nette, Dasque la prend vers le sud, c'est idiot. La TSF d'Atar nous accroche heureusement, disant entendre nos moteurs dont le bruit s'éloigne vers le sud. Demi-tour. Nous reprenons la piste direction nord et Atar paraît presque à la verticale. Jardins nets, hangars, marques visibles TA.

11 h 15, atterrissage. Soleil accablant à travers le voile de la brume. Ravitaillement. Le commandant Laffitte nous emmène à la popote en voiture.

Grande place bordée d'arcades sur deux côtés, sable, végétation presque inexistante. Poste mal installé, la popote est sale, mal meublée, les gens vivant à la maure, pieds nus, chevelus. Déjeuner rapide sous la pankah tirée par un nègre en chandail. Piles d'assiettes, bouteille pendue au fauteuil. Et nous filons au terrain, le ravitaillement n'est pas fini. D'ailleurs, le lieutenant commandant le détachement d'Aviation n'est pas là, retenu à Akjoujt par la brume. Visibilité toujours très faible, mais la météo la donne moins mauvaise sur la côte.

Décollage à 13 h 15 après une sortie au-delà des balises en roulant au sol pour se ménager du recul. Mais tout s'est bien passé. Tours de terrain pour éviter de mauvaises rencontres dans la brume où l'on ne voit rien. Il faut se méfier, le mois dernier, un Bloch 120 d'AOF venant de Dakar n'a pas trouvé Atar dans la brume et a atterri 60 km au nord-est, il a été complètement détruit, sans accident de personnes heureusement.



▲ Tindouf 1937 - Le poste des Affaires indigènes

▼ Atar 1942 - Un coin du marché



Pour voir le sol, il faut descendre à 700 m. Cap au sud de Nouakchott après la région d'Akjoujt que nous ne voyons pas. La visibilité s'améliore et il est possible de voir quelque chose en léger oblique : des oueds parallèles à notre route, des taches claires de sebkras, des pistes indigènes, des puits au centre d'étoiles de sentiers bien marqués.

Nous cherchons toujours la mer, mais le vent est exactement en face et on n'avance pas. Les épineux se font plus denses et enfin apparaissent de grandes lagunes calmes. Le rivage est plus loin, presque sans plage et brumeux. Une piste à longs alignements le longe passant entre les lagunes. L'eau augmente, toujours des lagunes et des marigots, puis le ruban d'argent du fleuve Sénégal se rapproche de la côte, insensiblement, avec précaution.

Saint-Louis apparaît sur son île, vaisseau ancré au bord du fleuve et rattaché à la terre par ses deux ponts. Des bateaux mouillés près de la ville indigène de l'est, de grands enclos réguliers. Une voie ferrée, une route.

Aussitôt, le sol devient vert, cultivé, des villages souvent sur des collines claires, rassemblements ronds de huttes rondes, au centre d'une étoile de pistes.

Le commandant Dasque veut aller à Thiès, trouvant qu'il est tard. J'insiste pour Dakar.

La presque île du cap Vert se dessine, Rufisque apparaît, puis les réservoirs brillants de la Shell. Dakar, ville plate dans la brume, neutre, étendue. Une immense croix brune près du Cap, c'est Ouakam, deux bandes en dur. Atterrissage à 18 h 15 en passant sur les baobabs. Nous sommes reçus par le lieutenant-colonel Tavera qui nous emmène en ville.

Le 20 octobre au soir, tornade sèche, ciel couvert, coup de vent brusque et violent. L'avion campé a tenu. Travail à l'État-major toute la journée.

Le matin, tour de la presque île en Caudron *Pélican* avec le lieutenant-colonel Tavera. Pointe des Almadies où des bancs de rochers affleurent à la surface de l'eau, des débris de bateaux échoués environnent le phare. Des batteries d'artillerie font des taches ocre dans le vert et le brun de la presque île.

Dakar est brun rouge, maisons plates à grands toits rouges. Peu de maisons hautes. Le port est aussi grand que la ville. L'île Sainte-Madeleine, l'île aux Serpents, nue et déserte. Gorée, allongée et courbe, partie haute au sud-ouest couronnée d'un fort. À la pointe nord-est, une batterie ronde. L'île tombe à pic face à Dakar et descend en pente douce vers le large. Au pied de la batterie ronde, une place avec des palmiers. À terre, de gros vieux canons sur le sable. La place domine la mer, les côtés terre sont bordés de vieilles maisons à galeries aux toits de petites tuiles brunes. L'une d'elle était habitée par le Chevalier de Boufflers. L'ensemble est vieux, mais du vieux encore vivant, un paysage colonial du 18^{ème} Siècle qui aurait survécu, un comptoir trouvé intact par la mer qui l'isole.

Après avoir survolé le port, les réservoirs à pétrole argentés, c'est la route, la seule d'AOF, bordée de grands arbres et qui mène à Rufisque.

Plage de Harme, marigot de M'Bao et son village aux cases carrées dans la brousse verte tachée de brun. D'autres marigots et Rufisque qui groupe beaucoup de cases autour de peu de maisons, derrière les appontements qui s'avancent en mer.

Nous coupons la presque île pour aller en survoler très bas les plages nord et voir des requins, ils se détachent, silhouettes noires très nettes sur les hauts-fonds vert clair de sable tout près du bord. J'en compte 40 sur quatre kilomètres, ce sont de gros solitaires chassant loin les uns des autres, au corps agile de 4 à 6 m de long..

Dakar est un assemblage de faubourgs sans ville. Ce n'est pas élégant et ça n'a aucun caractère. Presque rien ne montre qu'on est en Afrique. La Résidence a l'air d'une pièce montée. La Médina, le quartier indigène, est sale et misérable.

Seuls les gens vêtus de boubous éclatants et de foulards multicolores présentent un tableau coloré. Tous les Européens et beaucoup de Nègres portent le casque colonial malgré les nuages et certains jours la pluie. Souvent les têtes noires sont trop petites pour les vastes champignons blancs et les corps des grands Nègres minces flottent dans des tissus lâches, blancs ou de couleurs tendres.

Le matin, promenade des gamelles, des tas de gens trouvent plus commode de faire préparer leurs repas dans les restaurants, eux-mêmes, ou des boys, ou des ordonnances, apportent donc les gamelles en pile comme celles qui servent à porter les repas du sous-officier de garde.

La foule est silencieuse, pieds nus, en sandales ou en chaussures de toile.

Dans la soirée, bain à la plage de Hame. Je suis resté près du bord, un requin défilait pas loin, en surface.

Le 21 octobre, décollage de Dakar. Cette fois-ci, le paysage s'est montré sous un ciel d'abord nuageux, puis clair. Décollage assez tard, car nous avons attendu le marché, afin d'apporter des légumes frais à Atar.

Presqu'île du Cap Vert aux tons de campagne française : verts, bruns, ocres.

Sous le soleil, les inondations du Sénégal font miroiter des plans d'eau partout. Des pirogues tirées au sec font des pointillés sur le plage de Saint-Louis.

L'aiguille de la pression d'huile du moteur arrière droit tombe à zéro, mais la température se maintient à 75°, probablement une simple rupture de canalisation. Pour plus de sûreté, nous allons faire le trajet Nouakchott-Akjoujt-Atar.

Les lagunes vont jusqu'à Nouakchott, mais sans eau depuis 40 km au sud de Nouakchott. La piste est très visible en longs tronçons droits. Un carré brun, un terrain avec un hangar, séparés de la mer par une dune longue : Nouakchott. Cap sur Akjoujt. D'abord, ce sont de petites crêtes parallèles à sommet de sable rose vif et à pentes gris violet pâle où les oueds dessinent leurs cours en traits roses nets. Les fonds gris bleu semblent être des plans d'eau dans les lointains.

Après 50 km, les crêtes s'allongent, s'élargissent et s'aplatissent, ce sont alors de longues bandes plates roses pâle et gris fondus. Et apparaissent de longues langues de sable, vagues de petites dunes courtes toujours orientées suivant notre route.

Dans un oued, des plaques de verdure : la piste arrive du nord-ouest. Un arc de cercle de montagnes violettes se dessine avec au centre un carré ocre entouré de rares tentes et de paillottes, c'est Akjoujt.

Survolees, les montagnes sont violet très pâle, tachées de plaques à contours nets, rose vif à reflets rouges. Le reg reprend, clair. Une longue chaîne étroite de dunes basses, le Dra-Malichigdane, qui marque la direction d'Atar sur une centaine de kilomètres, teinte rose clair à dessin bien marqué sur le gris du reg.

À droite, la silhouette bleue du Dahar se rapproche et grandit. La langue de sable pénètre dans l'oued El-Abiod et remonte par El-Hamdoun sur le Foum-Joul, séparant les deux marches les moins hautes du Dahar,

Après l'extrémité nord du Dra-Malichigdane, des massifs violets, plateaux à pentes raides, forment la première marche. Une vallée à bords francs avec un ruban de palmiers clairs : El-Hamdoun en travers de la route.

Sur la deuxième marche, pas loin du bord, un oued nord-sud pointillé de palmeraies. Au confluent d'un autre oued, c'est Atar.

L'ancien terrain est au sud du bordj de l'Aviation, habgar et bâtiments de terre brune à galeries entourés d'une enceinte à tours d'angles.

À l'est, un peu plus haut sur le bord de terres foncées, le nouveau terrain avec un grand hangar. Près du poste fondé par Gouraud, un ksar de terre et des paillottes rondes dans des haies de roseaux. Bordée de galeries à arcs, la place du Marché où sont accroupis des Maures crasseux à longues perruques hirsutes autour d'étalages misérables. Les femmes sont gracieuses dans leurs voiles foncés : Zenabou, Fatimatou et Aïcha, les célébrités du lieu, accourent voir les étrangers.

Dîner sur la terrasse de la popote et nuit au bordj de l'Aviation.

Le 25 octobre à Atar, départ au jour pour le terrain.

Décollage facile à 6 h 30, par temps clair. Visibilité superbe à plus de 100 km.

La route suivie tangente la piste de Fort-Gouraud qui descend la deuxième, puis la première marche du Dhar. Entre les deux, une bande de sable rose. Nous restons sur la deuxième marche remontant la coupure de Foum-Joul marquée par le trait vert d'une palmeraie,

La troisième marche, la plus haute, reste à notre droite et s'éloigne, bleue, vers le nord-est.

Sur notre gauche, la première marche se termine au nord par la pointe de Choum, roche violette à pic qui se replie vers le sud-est, la surface de la marche se raccordant au reg du bas par une montée de sable d'où émerge un massif rocheux. Sur la face est de la pointe, les taches vert clair de points d'eau.

Depuis 50 km au nord d'Atar, le sable recouvrait le roc, ne laissant qu'une bordure de pierre violette à l'ouest.

Une coupure sur la deuxième marche : la palmeraie de Char, dominée au nord par le carré blanc de l'ancien poste abandonné. À gauche, des pitons noirs, des *guelbs*, sortent du reg plat, des dunes paraissent, fin des longues bandes sud-ouest/nord-est de sable rose venant de l'Atlantique.

La deuxième marche s'abaisse progressivement et disparaît quand le bras de dunes de l'Azefoul la coupe, submergeant reg et roc. le sable fait place à un reg gris foncé arrivant au pied de la Kaedia d'Idjil, haute silhouette bleu foncé visible depuis la pointe de Choum.

La Kœdia : massif tourmenté de 900 m, type Hoggar, faisant émerger ses pics violets du reg gris. Il se termine au nord-ouest par une crête en lame de couteau qui domine le poste de Fort-Gouraud, rectangle ocre clair avec ses annexes, campements et baraques et le village indigène au pied de la montagne. Il faut être presque à la verticale pour le voir.

Au nord-ouest et au nord-est, des *guelbs*. La longue trace blanche de la Sebkra d'Idjil au nord-ouest, chapelet de sebkra blanches discontinues sur un reg clair,

Encore quelques pitons et c'est le reg plat, monotone, avec une visibilité immense. De rares *guelbs* très éloignés, puis la chaîne des Sfariat, série perpendiculaire à notre route de *guelbs* presque jointifs. Une sebkra sur la face sud, une autre sur la face nord. Pas de piste visible.

Avant d'aborder les Sfariat parait la silhouette bleue du massif de Bir-Moghrein. Nous marchons bien et nous coupons sur l'Adet et Aïn-Ben-Tili. Dans le nord, le Makteir, quelques pitons isolés très visibles. Puis la piste, peu avant d'aborder l'oued Ben-Tili, large et clair, avec quelques arbres. Avant Aïn-Ben-Tili, le Tirsala se voit très bien, trapèze bleu à 50 km, seule aspérité sur l'immensité plate du reg clair.

Nous passons à son nord-ouest pour retrouver la piste à son passage sur l'oued Hamra. Elle se dessine bien sur le reg foncé qui reprend là, sale, des traînées noirâtres mélangées d'oueds de sable, taches sur une peinture écaillée, comme le Tademaït.

Les panneaux de balisage se voient quand on a trouvé la piste qui contourne la Daïa-el-Dam, suite de longues traînées jaune pâle, ocre et brun avec un peu d'eau.

La hamada commence sous le Kreb, insensiblement claire, violette et grise, les oueds très marqués, avec quelques arbres jalonnant leur cours. Des éléments de falaise et le Kreb se dessine : sur son bord sud paraît Tindouf dans sa crique, tache noire sur du clair devant la tache blanche de la Sebkra.

Depuis la région d'Aïn-Ben-Tili, nous longeons la marge sud d'un système nuageux s'étendant sur le Rio-de-Oro. Au départ de Tindouf, ciel couvert. Nous suivons la piste sur la hamada qui devient peu visible, et nous prenons un cap pour gagner le coude du Drâa.

Sur la hamada claire, les arbres diminuent en allant vers le nord. Une vallée à bords abrupts, puis une nouvelle hamada marquée de nombreuses traces d'autos. Son bord nord est dentelé, laissant des gours témoins en forme de trèfles et des lignes de crêtes en lames est-ouest.

C'est la falaise du Drâa à laquelle succèdent des crêtes en tuiles vert pâle au sud, en sable rose au nord.

Des crêtes en chenilles et la vallée du Drâa étale des dunes de sable rose et des sebkras blanches. Le vent de sable soulève des rideaux échevelés par places.

Au nord, une longue chaîne tombe vers l'est sous des nuages bas. Le Drâa la contourne en dessinant son fameux coude où s'alignent des palmeraies en chapelet. Peu au dessus du coude du Drâa, le poste rouge de Tagondit. L'oued s'incline vers le nord-ouest en direction du Sagho, les pics dentelés du plateau des Aiguilles rejoignent dans une brume bleue les nuages bas.

Sur la rive est du Drâa, des massifs inclinés doucement vers le sud et tombant à pic au nord.

Une longue crête dessine un S immense bordé par le cours du Gheris. Au sud de l'S, une boucle de l'oued fait une tache vert pâle, des zones de sable fument. Au nord, une tache blanche, vaste étendue mouchetée de maigres palmeraies : le Tafilalet.

À gauche, les chaînes de l'Atlas et du Sagho ont des silhouettes dures, violettes et déchiquetées. À droite, de longues lignes plates de hamada dans une brume de sable et très près les hautes dunes roses de l'erg Chebli éclatent de lumière dans les gris, les bleus et les violets.

Des oueds sans végétation, la hamada du Guir, table parfaitement nue, se termine au nord-est par une falaise déchiquetée. Au loin, la ligne bleue allongée du djebel Béchar, voilée de sable. En travers de la route, l'oued Guir avec de l'eau.

La palmeraie de Colomb-Béchar fait un long cordon noir dans le sable très clair qui fume. Béchar est éclatante de soleil, blanche, sa cabah flanquée de tours jaune pâle.

Atterrissage dans des tourbillons plats de sable qui glissent sur la piste.

Je comptais prendre immédiatement un Potez pour rejoindre Alger, mais la météo est très mauvaise sur le parcours. Je remets ce voyage au lendemain. Le LeO 206 repart à 13 h pour Ksar-el-Souk et Meknès, où il ne devra arriver que trois jours après à cause du mauvais temps.

Toute la soirée du 26 à Colomb-Béchar, vent de sable qui tombe dans la nuit.

Ce matin, beau temps. Vol vers Alger sans histoire, très secoués dans le col d'Aïn-Sefra.

Alger-Dakar-Alger se sont faits en 41 h de vol.

Novembre-Décembre

Le 4 novembre, départ du général Denain, remplacé à la tête de la Région aérienne par le général Pennès. Pas d'inspection des Forces aériennes d'Outre-Mer.

Tout le monde me congratule de n'avoir pas pris place à bord de l'*Antarès*, comme c'était prévu. Être encore vivant me fait l'effet de la sortie de la Tache de Taza en juillet 1926, on apprécie mieux ce qu'on a failli perdre. Et cela d'autant plus que le voyage aller sur le LeO 206 a été assez mouvementé, givrage dans les nuages du Grand Atlas, route indécise vers la Kedia d'Idjil dans la brume, avec de l'essence B datant de 18 mois, rencontre brutale avec la falaise de l'Adrar de Mauritanie.

Mais c'est plus intéressant comme ça.

Le 22 novembre, départ avec Pillou pour Rabat sur un Mureaux. Après escale à Oran, arrêt du compresseur et retour à Alger.

Le 23 novembre, nouveau départ sur Bréguet 27 avec Fayet. Voyage sans histoire par beau temps, mais fort vent debout. Au retour, Rabat-Meknès sur un Potez 25 pour rejoindre Fayet et son Breguet 27, afin de rentrer à Alger. Mais à Relizane la nuit venant, nous retournons nous poser à Oran. Oran-Alger le 25 au matin.

Le 26 novembre, voyage à Touggourt avec Fayet sur Bréguet 27 pour rejoindre le général Pennès rentrant d'inspection à Tunis avec le général Keller venu voir le détachement de surveillance de la frontière tunisienne (quatre Potez 25 du GAR d'Alger).

Beau temps, vent dans le dos, mais moteur tournant mal depuis Bou-Saâda. Nous suivons la piste. À 50 km de Touggourt, jets d'huile, vibrations, baisses de régime. Nous atteignons Touggourt, mais une soupape est passée dans un piston ! Moteur à changer.

Nous avons mis 2 h 10 depuis Alger.

Le Potez du général atterrit à 8 h 40, peu après notre arrivée. Spahis sur le terrain. Autos. Court arrêt dans Touggourt et nous repartons, Fayet et moi, pour le terrain.

Deux Potez nous emmènent à Biskra où l'on doit nous prendre : 2 h pour le trajet Touggourt-Biskra, à 100 km/heure. Le vent de sable fait se lever des rideaux de poussière, l'erg fume.

Un peu avant Biskra, le nuage de sable s'épaissit. Atterrissage presque arrêté. Le terrain est balayé par le vent de sable, nous nous accrochons aux plans des avions qui décollent seuls dans des nuages opaques.

Une Limousine Potez 29 se pose, nous la mettons dans le hangar. Déjeuner à Biskra. Décollage à 14 h. Vent moins violent. Alger à 16 h 30.

C'était le dernier voyage avec Fayet qui part le 4 décembre à Paris où il rejoint le 2^{ème} Bureau de l'Etat-major de l'armée de l'Air.

Fin décembre, liaison à Paris avec le général Pennès. Voyage prévu complètement en Potez 540, mais exécuté en avion jusqu'à Lyon seulement, à cause du temps peu favorable sur le Morvan et dans la région parisienne.

Le 21 décembre 1937, décollage de Maison-Blanche de nuit (pilote : sous-lieutenant Cressaty, mécaniciens : sous-lieutenant Piétu, adjudant Bouvet, radio : adjudant Goumin), direction Istres. Clair de lune. Mer de nuages d'où sort la chaîne blanche du Djurdjura. Un trou sur Bône. Le soleil levé, nous piquons sur la Sardaigne. Le ciel s'éclaircit. Vu trois torpilleurs que nous survolons à 3 600 m. Il fait froid.

Au bout d'une demi-heure sur la mer, les montagnes sardes apparaissent, grand cône aplati couronné de neige. Nous longeons la côte ouest de l'île, déchiquetée, surplombée de falaises. Dans un ciel pur étincellent les pics blancs de la Corse. Mais nous avons eu du vent du nord et il serait difficile d'atteindre même Saint-Raphaël. À hauteur d' Ajaccio, nous prenons la direction de Bastia en survolant les chaînes couvertes de neige par Vizzavone, faille entre des sommets découpés.

Au terrain de Borgo, 1h pour déjeuner et faire les pleins (de 11 h à midi).

Décollage émotionnant par le général (*bosses* et arbres). Cap sur Saint-Raphaël. À la verticale de Bastia, les Alpes sont déjà visibles. Et en abordant la France, nous n'aurons pas perdu la Corse de vue.

Toute la Côte-d'Azur s'étale, nette, serrée entre la mer et la montagne. Dans la région de Grasse, une multitude de maisons isolées fait un semis de points blancs dans le vert, comme autour de Sfax. De Saint-Raphaël, ligne droite sur Lyon par Digne, Dié et Vienne. De la neige partout, des coupures brutales dans la montagne, et la Barre-des-Ecrins, rose sous le soleil. Mais le Massif Central est dans la crasse, des vagues de brume s'effilochent sur les monts du Vivarais. La région de Lyon est brumeuse, la météo mauvaise jusqu'à Dijon.

Atterrissage à Bron à 15 h 15 par le général, roues posées après le rond, sortie au delà des balises, arrêt moteurs coupés grâce à un cheval de bois, à quelques mètres d'un large fossé.

Train jusqu'à Paris.

Une semaine de travaux et visites.

Départ de Paris par le train le 29 décembre.

Décollage de Bron le 30 décembre à 7 h 30. Le moteur droit bafouille. Atterrissage. Trois heures pour changer des bougies.

Re-départ de Bron à 11 h 15, trop tard pour passer la mer.

Grasse. Neige rendant la visibilité à peu près nulle. Temps dégagé depuis le mont Ventoux.

Istres à 12 h 15. par temps clair et froid.

Dîner à Martigues.

Le 31 décembre, décollage pour Bône, et Alger si possible. Plafond à 400 m. Montée en PSV jusqu'à 2 500 m, sommet de la couche moyenne, paysage splendide au soleil. Tapis continu de balles arrondies et d'enclumes grises. puis châteaux immenses, éclatants de blancheur, émergeant de la couche presque plate, voiles plats de nuages fins comme des écharpes flottant au dessus.

Nous montons à 4 000 m (- 24°C). Les monts de Corse paraissent au Nord-est. Nous décidons de prendre la côte est de la Sardaigne pour faire escale à Bizerte. Nuages encore, mais déchirés. Côte sarde à pic sur une mer calme. Et de plus de 100 km apparaît la côte tunisienne, noire sur l'eau cuivrée par le soleil. Bizerte à 17 h 30.

Le lendemain 1^{er} janvier, à 12 h 30, départ pour Alger par la mer, la côte étant couverte. Quelques grains, puis la Mitidja dégagée, atterrissage à Maison-Blanche à 15 h 30.

C'était mon premier voyage sur un multiplaces où la radio marche bien, constamment nous avons réception du temps, relèvement radio-goniométrique, indications sur les caps à suivre. Naviguer ainsi devient un jeu, très différent des voyages rudimentaires en Potez TCE où l'on est coupé de tout pendant 5 ou 6 heures. Pour l'instruction des équipages, il ne faudrait pas abuser en temps de paix de ces facilités qu'ils n'auront plus à la guerre.

Notes sur l'exécution des voyages sahariens

Époque favorable aux voyages en avion : du début octobre à fin février.

Effets à emporter : - Tenue de drap. La toile est inutile au Sahara algérien - En Mauritanie et plus loin, il faut de la toile et un casque colonial - Chandail - Lunettes noires - Pharmacie courante (soins aux yeux en particulier) - Lampe électrique - Monnaie.

Vivres : - 1)- Vivres de réserve : - Quatre jours de vivres consommables sans cuisson et sans eau - Viande en conserve - Pain de guerre - Pain de mie - Lait condensé - Fruits (oranges, citrons) et fruits en conserve - Sucre - Cognac (ou autre alcool) - Eau, en réservoirs ou bidons - Café en bouteille.

2)- Vivres à consommer. - Nécessaires pour les casse-croûtes (saucisson, fruits...).

3)- Vivres pour les popotes : - Quantités au moins équivalentes à celles des vivres consommés dans chaque poste. Prévoir que les vivres seront répartis entre officiers et sous-officiers. Choisir ce qui manque particulièrement à chaque endroit, et surtout ce qui tire sa valeur de son transport rapide : - Beurre et fromages - Poisson frais pour la première étape - Veau et bœuf frais si possible, saucisson - Légumes verts (l'hiver, certains postes ont des jardins qui produisent certains légumes : salades, petits pois... Ce sont : El-Goléa, Timimoun, Tamanrasset (In-Salah a un jardin réduit). Personne n'a de pommes de terre, surtout des nouvelles. - Fruits, sauf chez les gens qui en produisent : El-Goléa, Timimoun. Donner surtout des fruits de France, que personne n'a ou ne reçoit : pommes, poires, etc. À Bir-Moghrein et à Atar, apporter du vin, d'ailleurs, toute l'AOF s'en procure difficilement.

Caractéristiques des itinéraires sahariens

Ghardaia - El Goléa : Principale difficulté, prendre la bonne piste en sortant de Ghardaia. Après Beni-Isguen, elle monte sur une croupe à l'est. Puis se présente sur la droite une piste très visible à ne pas prendre, elle conduit à Metlili, son embranchement est très peu avant le terrain de Noumerate.

Après le bordj de Noumerate, une autre piste encore va vers l'ouest. Prendre celle qui se dirige vers le sud. Elle fait un coude vers l'ouest dans un oued, puis tourne net au sud. La rechercher de l'autre côté de l'oued. Elle se voit bien.

En arrivant à Djafou (embranchement à l'est sur Ouargla, terrain dans un large oued), se voient les ergs minces en longues chenilles nord-sud qui précèdent le Grand Erg. Bien marqués sur le plan au 500 000^{ème}, l'un d'eux domine au nord une sebkra brillante, la piste y passe après un grand détour au sud. Puis les garet Ouargla marquent, au bord du plateau, la direction d'El-Goléa, donnée aussi par la pointe sud-est de l'erg et le baten nord du Tademaït.

EL Goléa - Timimoun : Par temps clair, les baten nord du Tademaït marquent exactement la direction à suivre pour rattraper la piste à sa descente dans la cuvette du Grand Erg, après son détour vers le sud. Ensuite, les garas détachées vers le nord par le Tademaït, exactement portées sur le plan au 500.000^{ème}, suffisent à faire le point.

Fort-Mac-Mahon, en bordure est d'un mince bras d'erg, se voit parfaitement dans une tache claire. Les taches noires des palmeraies bordent l'erg et se rapprochent de la piste. En bout ouest de leur chapelet, le village rouge de Timimoun, au bord d'un degré du plateau.

Timimoun - Reggan - Aoulef : Piste bien visible sur tout le trajet.

Premier repère : le long trait noir de la palmeraie de Tinoumeur. La piste fréquentée passe au nord, puis rattrape les oasis sud du groupe du Gourara, bien portées sur le plan au 500 000^{ème}.



▲ *El-Goléa - 1934*

▼ *Timimoun - 1936*



Une ligne de palmeraies barre l'horizon, c'est la Saoura. Adrar paraît le bout sud du chapelet qui, en réalité, décrit alors un arc de cercle vers l'ouest.

À Adrar, une première piste file vers le sud-est sur Aoulef, ensuite, une piste très visible et marquée de rejem va sur les oasis de la Saoura. La laisser à droite pour prendre celle, moins bien marquée, qui part sur le reg du plateau, formant la corde de l'arc de la Saoura.

Celle-ci est bien marquée par les palmeraies et, par sa couleur pâle, contrastant avec le gris du reg du plateau et le rose pâle de l'erg chèche, de l'autre côté de la Saoura.

La piste descend du plateau, se dirigeant vers la dernière palmeraie : c'est Reggan, avec ses bordjs rouge et gris.

La direction d'Aoulef est celle du baten sud du Tademaït, visible par beau temps. Piste nette au commencement, après sa remontée sur le plateau, lorsqu'elle a passé au nord de la petite palmeraie de Taourirt. Passage d'un oued de sable, filant vers le Sud. La piste disparaît et on ne la voit plus guère jusqu'à Aoulef. Elle suit à peu près le bord sud du plateau, déchiqueté en garas. Les deux palmeraies d'Aoulef sont très caractéristiques. Le terrain militaire est en bordure est de celle du sud.

Aoulef - In Salah : Piste très peu visible, sauf au départ. Elle est en terrain sablonneux et décrit de nombreux détours, en longeant les pentes sud du premier gradin du Tademaït. Celui-ci, peu élevé, précède le baten plus caractérisé du plateau.

Premier repère : la palmeraie de Tit, avec sa petite sebkra à sa lisière sud-est.

Puis palmeraie d'In-Rhar.

Enfin ,In-Salah, encadrant le terrain de ses palmeraies.

Le piste fait un grand tour vers le nord, au pied des pentes.

In Salah - Tamanrasset : Dès la sortie d'In-Salah, vers l'est, la piste file au sud, peu visible, bordée de rejem.

Un petit erg barre sa direction, elle tourne presque à angle droit à l'est, puis, très nette, elle gagne le pied du Mouydir, et longe le pied des pentes des longues arêtes nord-sud. Elle pénètre dans le massif par le seuil de Tiguelguemine (une piste file vers le sud-est), elle traverse la cuvette de taklit (terrain à cheval sur la piste) et laisse à gauche la tache de verdure de Tadjemout.

Nouvelle cassure, avant d'y pénétrer, la piste longe le terrain d'Arak, trou entre deux arêtes, et plonge dans les gorges en laissant à droite la mauvaise piste, plus visible. Plusieurs itinéraires se séparent et se rejoignent. En sortant des gorges, grandes étendues de sable où la piste est difficile à trouver, avec des tas de charbon, le mont Tesnou, noir, les domine.

La piste et le terrain sont à son pied sud-ouest. L'horizon est barré par la longue chaîne nord-sud, terminé au nord par le Garet-ed-Djenoun, plus près, et parallèle à elle, l'arête en lame de couteau que domine vers le sud la montagne d'In Eker. La piste s'en approche, longe l'arête à son pied ouest, la traverse et la longe à l'est jusqu'à In-Amguel, après avoir reçu à gauche la piste d'Amguid et avoir passé le bordj d'In-Eker. Après In-Amguel, elle file vers l'est pour contourner la base du Hoggar.

Après l'embranchement à droite de Tin-Zaouaten, Tit, éviter la fausse piste à gauche, il suffit de suivre les flèches au sol.

Des pitons sont bien visibles, la piste fait un tour vers le sud-est. Couper sur l'oued Tamanrasset, large bande plate vue en bout. le village est à sa gauche, petite tache.



▲ *In-Salah - 1936*

▼ *Les environs de Fort-Flatters - 1934*



Fort Flatters Gara Kianfoussa

Tamanrasset - Djanet : Croquis spécial (Issek Toufreg- Tin Tabourak- Tihouradj-Tozat).

Sur presque tout le parcours, la piste est invisible. Le terrain de Djanet est dans un ensellement est-ouest, entre deux lignes parallèles de crêtes dont celle du sud se termine par une montagne, un oued coupe perpendiculairement crêtes et ensellement, il borde le terrain à l'ouest. Le même oued remonte sur Djanet qu'on voit bien en volant assez haut (1 500 m au dessus du terrain). Le nouveau terrain est dans l'oued, juste au Sud du poste, en face du village d'Adjahil.

Djanet - Fort Flatters : Il faut reprendre d'abord le bord sud du Tassili jusqu'à Hassi-Bourhala. Un peu avant ce point, une bretelle quitte la piste principale pour rejoindre la piste de Polignac vers Fort-Gardel, dans le golfe de sable qui précède la mont Tozat.

Dans les roches noires du Tassili, la cuvette claire de Dider est un excellent repère. La piste la traverse, puis file sur le roc foncé, trait blanc parfaitement visible. L'immense table de pierre s'abaisse vers la vallée de l'Imhirou qui traverse la deuxième table par des cañons sud-nord. À l'entrée de ces gorges, la piste file vers le nord-est sur Tarat, région de gour de bordure du plateau. Une piste suivant l'Imhirou est terminée en 1938.

Au delà du Tassili, l'erg Edeyen fait une immense tache claire, barrée est-ouest par une barre noire dont l'extrémité ouest se rapproche d'une pointe noire du Tassili. À leur rencontre : Polignac.

Après, le bord du Tassili est le repère infallible : au sud, roche noire, au nord, sable rose. Après les quelques arbres ronds du Tabelbalet, un bras mince du Tassili monte vers le nord et se termine par la gara Khanfoussa, détachée dans le sable. À ses abords, la piste se voit peu, mais se retrouve au nord-ouest lorsqu'elle sort de l'erg.

Au nord du sable, le couloir de Flatters, bordé au nord par les marches des plateaux de reg sud du Grand Erg, au sud par les dunes de l'Edeyen.

En arrivant dans ce couloir par l'ouest se rencontre d'abord l'ancien terrain, dans des dunes avec des alvéoles, puis deux petites palmeraies maigres au sud-est, et une troisième plus importante au nord du poste. Au nord-est de celui-ci, une tache violet foncé avec le terrain.

Fort Flatters - Ouargla : La piste monte sur le plateau par une akba, suit un lit d'oued sud-nord et, 80 km au nord de Flatters, redescend dans une dépression précédant l'erg. Le Grand Erg se présente sous la forme d'une série parallèle de chaînes de dunes nord-sud séparées par des couloirs, les gassi. La piste suit le Gassi-Touil par un itinéraire en gros rectiligne jusqu'à Fort-Lallemand. Avant ce poste, un bras d'erg est-ouest semble barrer la route, la piste le contourne par l'ouest et revient sur la tache gris clair qui précède le bordj. Après, le tracé de la piste est contourné, mais on sort de l'erg, il est bien visible et, de loin, la palmeraie d'Ouargla fait une longue tache noire.

Repères remarquables sur les itinéraires sahariens

Après Ghardaia : La piste monte à gauche sur un éperon, après Béni-Isguen.

Avant le terrain, se détache une piste très visible allant sur Metlili-des-Chaambas. La laisser et suivre la flèche. Après le terrain, deux pistes : prendre celle de gauche allant au sud.

Djabou : Dans un oued très visible à large lit, les ergs en chenille nord-sud sont facilement repérables. Au nord de l'un d'eux, une sebkra bien visible et portée sur la carte au 1/ 500 000^{ème}. La piste passe là, après un détour vers le Sud qu'on peut éviter. Puis les Garets Ouargla marquent le bord du plateau en direction d'El-Goléa.

EL Goléa – Timimoun : Par temps clair, la hauteur nord du Tademaït marque exactement la descente de la piste dans la cuvette du Grand Erg. Après, les garas détachées du plateau suffisent à se repérer très exactement (voir carte au 1/ 500 000^{ème}). Les palmeraies en bordure de l'Erg sont très visibles, elles se rapprochent du bord du plateau, Timimoun est en queue ouest de la chaîne.



▲ *Fort-Flatters - 1931*

▼ *Ouargla - 1936*



Timimoun - Adrar : Palmeraies du Gourrera et surtout Timimoun, long trait noir bien visible que la piste actuelle laisse au sud. Suite de palmeraies (voir carte au 1 / 500 000^{ème}) barrées par la ligne de la Saoura. Adrar paraît le bout sud du chapelet de palmeraies.

Adrar - Reggan : Ligne de palmeraies du Touat.

Reggan - Aoulef - In Salah : Par belle visibilité, hauteur sud du Tademaït marquant la direction. Bord déchiqueté (vallées sablonneuses, garas) du plateau d'Aoulef qui sert de socle au Tademaït. Suivre les deux palmeraies d'Aoulef, puis le premier rebord de la marche inférieure du Tademaït, la palmeraie du Tit avec une petite sebkra en bordure sud-est. Puis la palmeraie d'In-Salah et la hauteur sud du Tademaït.

In Salah - Tamanrasset : Au départ d'In-Salah, piste peu visible, marquée de repère, qui tourne à angle droit vers l'est en arrivant à un petit erg. Puis, très visible, elle se rapproche du Mouydri et longe le pied des arêtes montagneuses. Elle pénètre dans le massif par le seuil de Tigueline (une piste file vers le sud-est), elle traverse la cuvette de Taklit (terrain à cheval sur la piste, et passe à la tache de verdure de Tadjmout (sur la gauche de la piste). Terrain d'Arak, entre deux arêtes, et la piste pénètre dans les gorges d'Arak (changement de direction vers l'est). Éviter la fausse piste du sud. Après, plusieurs tracés qui se rejoignent. En sortant des gorges, grandes étendues de sable où la piste est peu visible, mais le mont Tesnou, noir, domine les tas de charbon sur sable. La piste et le terrain sont à son pied sud-ouest. Devant, la longue barrière nord-sud est terminée par le Garet-el-Djenoun, précédée de l'arête étroite nord-sud où domine le dôme de la montagne d'In-Ecker. Après, la piste continue à suivre la levée est de l'arête qu'elle traverse avant In-Ecker. Après In-Amguel, elle contourne la base des premiers contreforts du Hoggar. Éviter la fausse piste à gauche, après Tit. Suivre les flèches disposées à l'embranchement de Tin-Zaouten. Des pitons sont bien visibles (genre Pilon, puis le Pilon lui-même). Dans un cirque de sable, l'oued Tamanrasset se présente, large coulée plate dans le sens de la marche. Le village est à gauche, tache sans importance. La piste, avant d'y arriver, fait un détour vers le nord-est, on peut le couper.

Tamanrasset - Djanet : La piste est à peu près invisible sur le presque totalité du parcours. Djanet : terrain dans un ensellement entre deux lignes de crêtes, celle du sud terminée par une montagne. Un oued, qui borde le terrain, coupe perpendiculairement ces crêtes.

Djanet - Fort Flatters : Cuvette claire de dider, puis piste très visible sur le Tassili noir. Vers le nord-est, les garas de la région de Tarat, plus à l'ouest l'oued Imhirou. L'erg Edeyen est barré au nord par une tache noire dont la pointe ouest se rapproche d'une pointe noire venant du Tassili, à leur rencontre se trouve Fort-Polignac. Bord du Tassili - Gara Kraufoussa détachée au nord du bras noir de Tabelhalet. Piste peu visible après la Gara. Couloir de Flatters, entre au nord les marches des plateaux sud du Grand Erg, et au sud les dunes de l'Erg Edeyen. Terrain ancien dans les dunes, alvéoles. Deux petites palmeraies au sud-est, puis une plus importante au nord du poste. Terrain dans une tache violet foncé au nord-est du poste.

Fort Flatters - Ouargla : La piste monte sur le plateau et suit un lit d'oued, puis redescend dans une dépression précédant l'erg (80 km après flatters). Gassi-Touil, avec itinéraire presque droit sud-nord : Fort-Lallemand, au bord nord d'une tache gris clair apparaissant derrière un bras d'erg semblant barrer la route. Trajet ensuite contourné, mais le long trait noir d'Ouargla donne la direction.



▲ ▼ *Ouargla en 1936 et le Grand Erg en haut*





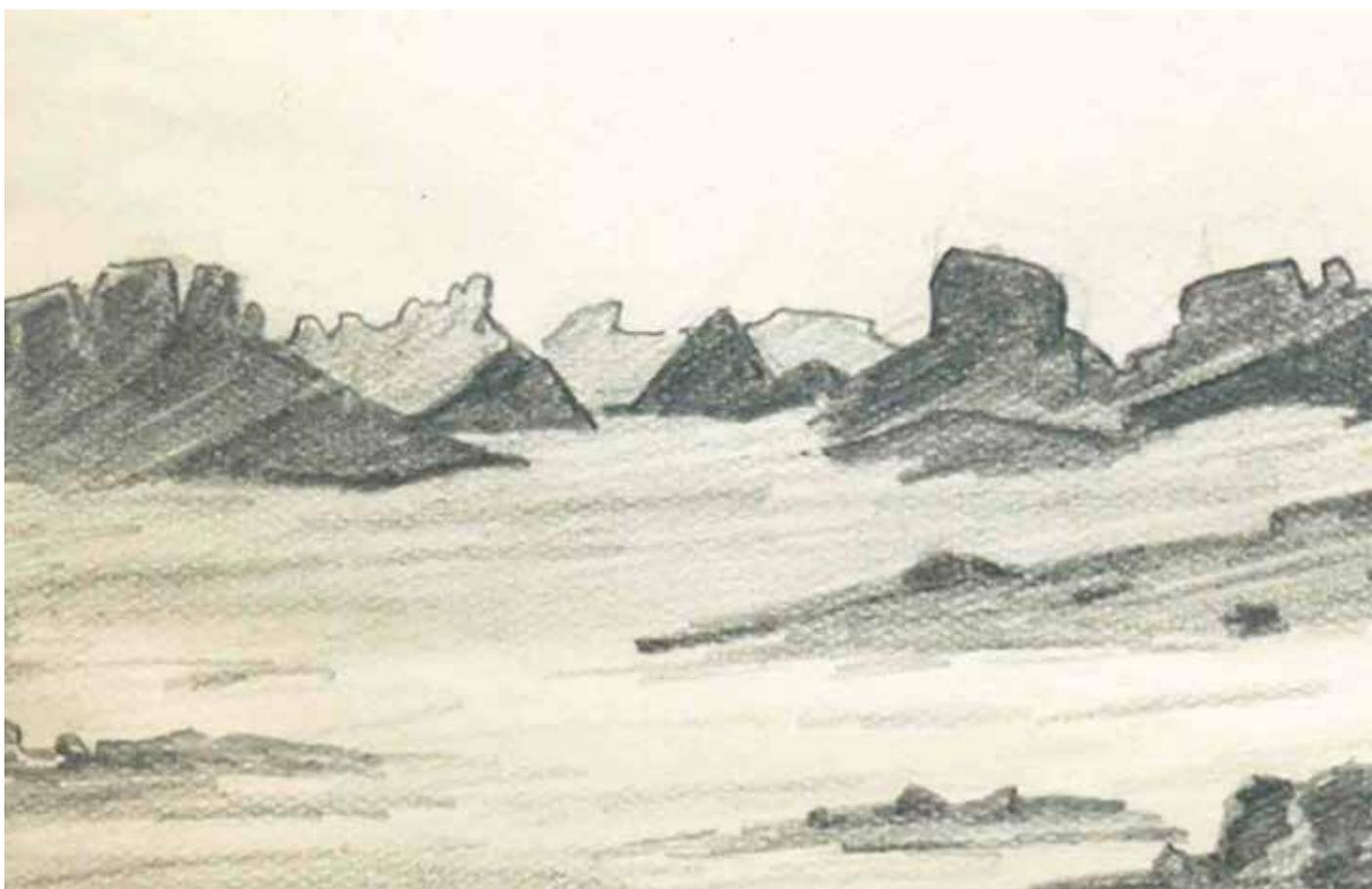
▲ ▼ *Rochers ensablés près du Tassili - 1936*





▲ *Le Pilon de Tamanrasset - 1936 - par le lieutenant Schneider*

▼ *Les Donjons d'Essendilène - 1936 - par le lieutenant Schneider*



1938

Manœuvres en Tunisie - février

Du 14 au 18 février, voyage à Tunis pour préparer les manœuvres de mars dans le Sud Tunisien. Départ le 14 février matin avec Gérardot, sur Potez 25.

Météo très mauvaise par la côte, acceptable par le sud. Mais le temps se bouche de tous les côtés, nous essayons de contourner sans succès le Djurdjura et nous revenons vers la mer. On essaie de passer par dessus, rien à faire. Nous allons atterrir à Bougie, puis nous rentrons à Alger, très secoués dans les grains, 3 h 20 de vol pour rien.

Le 15 février, nous repartons sur un Mureaux. À 3 000 m, nous sommes dans une brume translucide. Vers Bougie, il faut monter au dessus. L'avion grimpe merveilleusement et contourne de grands nuages gris. Nous rasons des balles blanches à 4 000 m, l'avion suivi de sa grande ombre inscrite dans un cercle d'arc-en-ciel.

Trous sur Philippeville et sur Bône. La Kroumirie est couverte d'un tapis ajusté aux montagnes. Nous passons sous la couche continue qui couvre la Tunisie. Tunis est atteint après 2 h 10 de vol.

Le 17 février, départ de Tunis dans le Potez 540 du général Pennès arrivé la veille d'Alger avec le médecin général Epaulard et l'équipage habituel. Décollage à 6 h 25 par beau temps. Ligne droite Zaghouan-Kairouan-El Hamma. Puis Matmata-Tataouine. Ligne de Mareth, des camps de marabouts. Matmata, des trous dans la montagne qui tombe en pentes raides sur la plaine littorale et se raccorde doucement à la zone désertique. Nous sommes trop haut pour voir la forme en table des Matmata.

Après Tataouine, la chaîne est découpée en une série de golfes nets. la ligne de crête est au sommet des à-pics de la face nord-est. Vers le sud-ouest descend une zone de désert sale gris taché bien marqué d'oueds clairs, le Dahar. La piste est très visible qui grimpe la falaise et rattrape le large ruban pâle de l'oued Guecira. Sur la rive ouest de l'oued, une tache blanche perchée sur un piton, quelques ghorfas, un terrain bien marqué : Bordj-le-Bœuf.

Dans le lointain, le Grand Erg brumeux, l'Erg Djeneïen s'en détache vers l'est, bras de sable gris rosé à très petites dunes, bien visible mais à contours flous. La piste le traverse par une large balayure. En sortant du sable, le Bordj-Djeneïen, tout gris. Des plateaux à bords en falaise, gris sur gris. Dans les fonds de sable, la piste est difficile à trouver.

Des bras du Grand Erg se rapprochent, leur bordure de petites dunes est peu nette.

En travers de la piste, une bande bien marquée de sable rose : le Rmel-Krechem-el-Honïa, puis une dérivation de la piste, et au flanc d'un plateau apparaît brusquement une suite de ghorfas en chapelet et un bordj : M'Chiguig.

L'erg dessine ensuite vers le nord-ouest un golfe très bien marqué, bordé au nord par des taches vertes dans le ruban clair de l'oued Tiaret. Sur son bord sud, près de la piste, une sebkra bien apparente précède Bir-Alapetite, une ghorfa.

Puis la piste traverse un bras d'erg rose, marqué par des balises, des panneaux plats collés au sol sans ombre portée, peu apparents.

La sebkra Mzezem borde cet erg vers le sud-est, très visible avec le bouquet de palmiers du poste italien de Mzezem dans la Sebkra, et à son extrémité sud-ouest l'étang permanent de Bir-Pastor.

A Bir-Pastor, une *rue* de ghorfas et un bordj au pied des dunes. Deux pistes très visibles courent

DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISA
	TYPE	IMMATRICULATION		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	COMMANDE	
13-2-38	Phalène	F. AMLR	Baghouat - Boghari	Report. 1.455 ^m 02	1 ^m 37	28 ^m 14	
15	Potez 43	F. AMGN	H. Dey - Boghari - H. Dey	2.00			Voie à Boghari tempête neige
17	- 36	F. ALYU	Entraînement				0.58 Berger - Chatelet.
19	-	-	-				0.37 Boufils - Bouffarhque
21	-	-	-				0.32 - Boudset
22	-	-	-				0.35 - Béry
23	-	-	-				0.52 - Gandois
24	-	-	-				1.21 - Berger - Chatelet
	- 43	F. AMGN	H. Dey - M. Dey - H. Dey	2 ^m 25			} Manœuvres de Tamanasset
25	-	-	H. Dey - Baghouat	2.55			
	-	-	Baghouat - El Golea	3.05			
27	-	-	El Golea - In Salah	3.15			
2-3-38	-	-	In Salah - Arak	3.25			
	-	-	Arak - Tamanasset	3.45			
			A reporter	1.471 ^m 52	4 ^m 02	285 ^m 57	

DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISA
	TYPE	IMMATRICULATION		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	COMMANDE	
				Report. 1.471 ^m 52	4 ^m 02	285 ^m 57	
3-3-38	Potez 43	F. AMGN	Tamanasset - Silet	1.35			} Manœuvres de Tamanasset
	-	-	Silet - Tamanasset	1.30			
5	-	-	Tamanasset - Hiker	1.35			
	-	-	Hiker - Tamanasset	1.25			
7	-	-	Tamanasset - Arak	2.55			
	-	-	Arak - In Salah	2.35			
8	-	-	In Salah - El Golea	3.10			
9	-	-	El Golea - Baghouat	3.05			
	-	-	Baghouat - H. Dey	2.20			
			A reporter	1.492 ^m 02	4 ^m 02	285 ^m 57	

Arrêt à mille list
Cent cinquante list
peux quarante neuf
minutes au vol
comme pilote au
2 étapes 1938
Alger le 15 Mars 1938
L'instructeur chargé
du contrôle

Le carnet de vol de Jacques Duchêne Marullaz, pilote réserviste estafette à Alger, qui a participé aux manœuvres de Tamanasset avec son Potez 43 F-AMGN

sur le reg, convergeant vers Fort-Saint, poste gris au bord de l'erg rose. Les hautes dunes tombent sur le reg sans transition. Entre elles, des sebkra font des lacs gris d'argent.

Ghadamès dessine une tache noire au delà d'un groupe de garas, mais la visibilité est médiocre. Terrain en longues vagues éloignées d'une cinquantaine de mètres, assez profondes, et qui font faire à l'avion une série de bonds. La garnison : un sous-officier français et cinq hommes, aide à faire les pleins.

Après un arrêt de 10 h 30 à 12 h 15, décollage difficile à cause des ondulations du terrain, puis route sur Polignac. Il serait facile et normal de marcher au cap sur Ohanet, puis sur Polignac, mais Cressaty préfère suivre la piste. Il est pourtant impossible par beau temps de manquer le bassin de l'erg Issaouane bordé au nord par la falaise de la hamada de Tinrhert et à l'est par les plateaux qui le séparent de l'Edegen, au sud par le Tassili. Pour trouver l'embranchement des pistes d'Ohanet-Polignac et de Flatters, on a une quantité de repères : d'abord le bras d'erg en corne qui limite au Sud le golfe de Bordj Messaouda, la sebkra que traverse la piste qui passe ensuite à travers un autre bras d'erg tout mince et descend entre deux pitons, puis arrive à la balise *cathédrale* de l'embranchement : deux panneaux vers Fort-Flatters, deux vers Fort-Saint et trois vers Ohanet.

Un massif de dunes roses en triangle marque la position d'Hassi-eI-Moulaye, taches de verdure dans un creux que borde vers le sud-est une ligne de garas allongées. La piste passe dans leur dernier groupe. Des plateaux tabulaires de reg gris, des oueds encaissés et la piste descend dans la cuvette de Timellouline, bordj blanc au pied de la falaise en éboulis. Cette falaise marque une marche de la hamada de Tinrhert, inclinée du sud vers le nord, mais constituée d'une série de pentes douces vers le nord et à pic vers le sud. Les oueds coulent vers le nord-ouest, vers le Grand-Erg. C'est une disposition générale du terrain semblable à celle du Tassili, grande table également inclinée du sud vers le nord avec des falaises sur la face sud, et des plissements qui descendent doucement vers le nord. C'est une disposition exactement inverse de celle des Matmata, *rive* nord du Grand Erg, qui se comporte vis-à-vis du système hydrographique comme un lac, ou plutôt comme le bassin moyen de l'Igharghar, limité :

- au nord-est par les Matmata,
- au sud-est par la hamada de Tinrhert,
- au sud-ouest et à l'ouest par l'arête Mzab-Tademaït.

L'oued en sort au nord par le cours du M'Rirh et la ligne des grands Chotts allant jusqu'à Gabès. L'erg Issaouane forme un bassin plus élevé, triangle se déversant dans l'oued Igharghar par son sommet, entre la ara Khamfoussa et Flatters.

Au sud de Timellouline, un semis de gours en courbes de niveaux et la piste descend dans la vallée de l'oued Tahala où un rocher perché sur une tige de pierre fait un gigantesque champignon. La hamada de Tinrhert se découpe en immenses plateaux à bords francs que longe la piste qui se glisse dans une vallée sud-nord d'un oued qui communique par l'étroit col de Tehin-Tohsit avec la marche d'Ohanet au terrain pâle, jaune et ocre, où une balise marque le carrefour des chemins. La hamada tombe à pic sur l'erg Issouane tout rose à contours nets qui pousse vers le nord-est un bras traversé par la piste et par une ligne de panneaux portant de grosses balises terminales.

En dehors de l'erg, le terrain est gris pâle, beige et vert clair, teintes plus nettes que les lavis de la hamada, gris sur gris. Cinq gours font un repère magnifique. Des taches blanches de sebkra bordent les belles dunes roses de l'Issouane dont la piste traverse un bras mince projeté vers l'est. À droite, la falaise de Tadjentourt perpendiculaire à la route, à gauche les hauteurs écrasées du

DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISA
	TYPE	IMMATICULATION		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	COMME PASSEAGER	
			Report.	1.493 ^m 38	4 ^m 02	296 ^m 23	
24.3.38	Potez 43	F. AMGN	H. Dey Blida - H. Dey	0.50			} Manœuvres de Tunisie
25 -	-	-	H. Dey - Tunis	4.30			
27 -	-	-	Tunis - Gabès	2.35			
28 -	-	-	Gabès - Moknessy	} 3.15			
-	-	-	Gafsa - Moknessy				
-	-	-	El. Hama - Gabès				
29 -	-	-	Gabès - Médénine - Gabès	1.15			
30 -	-	-	Gabès - El. Hama - Gabès	0.45			
31 -	-	-	Gabès - Médénine - Ben	} 2.30			
-	-	-	Gardane - Gabès				
-	-	-	Gabès - El. Hama - Gabès	0.40			
1.4.38	-	-	Gabès - Fondouk - Gabès	2.30			
-	-	-	Gabès - Médénine	} 1.30			
-	-	-	El. Hama - Gabès				
			A reporter.	1.513 ^m 58	4 ^m 02	296 ^m 23	

DATE	APPAREIL		NATURE DES VOLS	DURÉE DES VOLS			OBSERVATIONS ET VISA
	TYPE	IMMATICULATION		COMME PILOTE	COMME MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	COMME PASSEAGER	
			Report.	1.513 ^m 58	4 ^m 02	296 ^m 23	
2.4.38	Potez 43	F. AMGN	Gabès - El. Hama -	} 2.55			} Manœuvres de Tunisie
-	-	-	Moknessy - Gafsa				
-	-	-	Gabès				
3 -	-	-	Gabès - Biskra	2.10			
-	-	-	Biskra - H. Dey	2.25			
5 -	Phalène	F. AMLR	Entraînement	0.17			
-	Potez 36	F. ALYU	-			0.17	Thoa
8 -	Phalène	F. AMLR	H. Dey Moknessy - H. Dey	0.20			
9 -	Potez 36	F. ALYU	Entraînement			0.50	Annat - Renaud - Pérez
10 -	-	-	-			0.43	de Annat - Bouffard
-	Phalène	F. AMLR	-	0.24			
12 -	-	-	-	0.07			
-	Potez 36	F. ALYU	-			0.33	Renaud - Annat
13 -	-	-	-		0.17	0.19	Renaud
			A reporter.	1.523 ^m 56	4 ^m 19	298 ^m 54	

Le carnet de vol de Jacques Duchêne Marullaz, pilote réserviste estafette à Alger, qui a participé aux manœuvres de Tunisie avec son Potez 43 F-AMGN

djebel Edjelé prolongées par des falaises étagées formant un soubasement au triangle rose cru de l'Edegen. Entre ces falaises noires des lignes de sebkras reflètent la lumière comme la surface d'une série de lacs.

De petits ergs, bavures du grand erg d'Issaouane, des plateaux bas, un peu de verdure au puits d'Issaouane. À l'horizon la ligne sombre du Tassili. Par une double courbe, la piste traverse des langues de dunes et pénètre entre des pitons plats dont le semis est-ouest constitue l'Adrar N'Kouskemene.

Au-delà, deux petits ergs puis un plateau noir qui borde l'oued Ilesi. Fort-Polignac est peu visible sur le plateau. Atterrissage à 14 h 40. Le terrain s'est beaucoup amélioré. Au poste, les constructions sont terminées, des créneaux à jour et des lignes compliquées lui donnent une allure de château-fort en carton pour soldats de plomb. Par contre, les maisons des officiers et la popote sont simples et confortables.

Le 18 février, départ de Polignac à 6 h 50. Au soleil levant, les dunes ont des ombres longues qui leur donne un relief accentué. Au pied des pentes de sable rose, les fonds sont jaune d'or et vert. Les teintes n'ont pas encore le fondu plat de la journée. Arrêts à Flatters et à Ouargla pour ravitaillement.

Ouargla-Alger par Guerrera et Djelfa. Grandes plaines jaunes et ocre pâle. Puis des carrés cultivés dans les oueds, des pistes bien marquées, les crêtes en lame de couteau de l'Atlas Saharien. Le ciel devient brumeux, il pleut. L'Atlas est dans la crasse. De la neige sur les sommets. Chréa et la descente dans la Mitidja sont dégagés. Maison-Blanche à 15 h 40.

Manœuvres : Sud-Tunisien et Tamanrasset

Du 28 mars au 4 avril, manœuvres dans le Sud Tunisien.

Manœuvres terrestres limitées et manœuvres aériennes plus larges et intéressantes.

Je pars le 28 mars d'Alger en Potez 25 pour Blida, Sétif, El-Hamma, Gabès par Tébessa.

À Gabès, nombreuses unités. Le terrain est encombré surtout de Potez 25. Le général Pennès est arrivé avec son Potez 540. Visites aux terrains de maknassy et Gafsa en avions de tourisme ou en Potez 25.

Puis tous en voitures avec le général Pennès à Matmata, Toujane et Mareth. Matmata, un entonnoir dans des montagnes pelées, avec un semis d'autres entonnoirs. Au fond, des trous, les entrées des demeures troglodytes, pièces donnant sur les entonnoirs comme sur le patio d'une maison arabe.

La route serpente entre des ravins nus et atteint le bord de la falaise qui domine la plaine littorale. Des lacets s'enfoncent dans le creux des ravins et Toujane sort de l'écran d'un rocher, tas de maisons accrochées sur un pic aigu, les ombres déjà longues font de grandes taches noires dans les vallées. Sur les pentes, d'étroites terrasses sur des murs de pierre sèche portent quelques palmiers, curieuse transposition des cultures en gradins de M. Brunhes.

La route descend vers Beni-Zelten où commencent les travaux défensifs de la ligne Mareth, des camps de marabouts près des blockhaus en construction, des pistes, des rames téléphoniques, des tranchées, des réseaux. Près de Mareth, des défenses plus serrées, réseaux de rails dans l'oued, larges fossés contre les chars.

Le lendemain, tour en avion de tourisme par Medenine, Ben-Gardane, Djerba et Gabès. Medenine, ses ghorfas cornues en tas de bois bien rangés et le bled nu tour autour. Ben-Gardane, une grande tache verte, palmiers et oliviers. Au milieu, un village serré et grouillant autour d'une place d'arcades, un marché central comme à Ouargla ou El-Oued. Soleil et blancs éclatants. Visite des organisations défensives, non terminées. D'avion, on les voit remarquablement bien.



▲ *Fort-Polignac en 1932*

▼ *Vestige d'un ouvrage de la ligne Mareth en Tunisie*



Zarzis, encore une grande tache verte, mais serrée de maisons blanches comme autour de Sfax. Ce sont des oliviers. Les maisons sont à coupoles, peu de ghorfas. Un petit port, des voiliers à petites voiles blanches semées sur la mer.

Djerba : un canal peu profond sépare l'île du continent. Une ligne mince le traverse : la chaussée romaine. Des fleuves bleus dessinent des rubans à contours nets dans l'eau verte. L'île est plate, couverte d'arbres, surtout des palmiers. Partout les taches blanches des villages serrés, des marabouts, des coupoles. À Hounm-Souk, un vieux fort espagnol, hauts murs roux, au bord de la mer. Sous la lumière qui baisse les fonds voisins des plages dessinent des taches vertes, grises et bleues, de teinte intensément pure. Les lointains de la terre sont noyés dans la brume.

Le 31 mars, je pars avec Piollet pour Ouargla étudier l'installation d'une escadrille, chacun dans un Potez 25, le mien piloté par le sergent-chef Loubette. Décollage à l'aube, quelques nuages bas dans la région de gabès, mais la terre réapparaît sur le chott Fedjed. Le chott Djerid : un scintillement d'argent sur un fond gris violet très pâle, la piste le traverse en une chaussée blanche. Au nord, des successions de montagnes en longues crêtes émergent d'un fond plat. Pas de vallées.

Tozeur : une feuille flottante vert foncé sur sable clair.

Nefta : une double feuille rattachée à une tige mince, encadrant des plans d'eau. Ces oasis sont très serrées, les palmes se touchent, tandis qu'à Gabès, c'est autre chose : des champs carrés ou rectangulaires bordés de files de palmiers.

La piste se voit très bien d'abord, puis mal dans les dunes qui précèdent El-Oued. De longues traînées noires, lignes de choux parallèles, des villes ocre au bord des palmeraies : c'est El-Oued. La piste disparaît presque jusqu'aux lignes nettes des palmeraies du R'Hir. Tout est brumeux : Ouargla. Tour classique du chott. Café chez le cheik. Coucher de soleil calme et pâle.

Le 1^{er} avril, Piollet repart sur Alger, moi sur Gabès. Même itinéraire, mais en obliquant sur Kebili pour voir le terrain. Retour sans histoire.

Le 2 avril, nous assistons au lâcher d'une section de parachutistes à 30 km de Médénine. Puis, avec le général Pennès, départ de Medenine pour Biskra en Potez 540. Déjeuner à Biskra avec la famille Pennès et les Jobert qui rejoignent l'après-midi El-Oued en avion de tourisme. J'y vais en Potez 540. On aborde la ligne de choux par le bout. Le terrain de Guémar en potence au milieu de dunes, de puits et de clôtures n'est commode ni à voir ni à prendre.

Les touristes se posent sur le terrain de Tiksebt près d'El-Oued, ils viennent nous chercher à Guémar, seul terrain possible pour le Potez 540. Visite rapide d'El-Oued avant la nuit et avant la pluie. Le ciel est noir.

Une ville de terre dans le sable : rues étroites, coupoles blanches, coupoles brunes dominées par les minarets trapus des mosquées à allure de cathédrales, une ville de Syrie posée de manière factice sur un paysage sans lien avec elle. Autour de la ville, des trous d'où émergent les palmiers entourés de haies de palmes pour arrêter le sable qu'il faut remonter dans des paniers. Au bord des puits, de longs balanciers sur deux piquets courts parallèles. Leur tête monte et descend, puisant l'eau comme de grands oiseaux nègres stylisés qui boivent.

Le 3 avril, retour à Alger en Potez 540 avec escale à Biskra pour prendre les bagages des avions de tourisme. Décollage difficile dans le sable de Guémar, mais c'est Berland qui pilote, il laisse prendre à l'avion toute sa vitesse et l'arrache d'un coup. La piste de Biskra est visible comme une grand'route.



L'escadrille 591 implantée à Ouargla, en prévision des attaques italiennes venant de Libye

Avril-Décembre

Le 7 avril, départ du général Pennès par le paquebot, il va commander à Paris le 1^{er} Corps aérien.

Le 12 avril, arrivée par l'hydravion du général Têtu qui prend le commandement de la 5^{ème} Région aérienne. Fin avril, départ du commandant de Vitrolles affecté à l'EMAA, 2^{ème} Bureau. Il est provisoirement remplacé comme chef d'État-major de la Région par le colonel de Brion.

Les 14,15 et 16 mai, tour à Béchar avec Polikow sur *Simoun* pour voir Pillon, commandant le GAR 588, qui donne le 14 soir une fête de l'Aviation dans un hangar.

Le 14 mai, Figuig est éclairée sous l'angle favorable. Nous passons à la verticale de Beni-Ounif, voyant le bassin de Figuig en entier qui collecte les eaux avant leur passage à travers la chaîne de petites hauteurs formant barrière en aval de l'oued venu de l'ouest. Cet oued décrit un grand coude à droite, large ruban d'ocre. Dans le coude, des dunes roses ombrées.

Au centre, les taches noires des palmeraies environnées d'ocre clair, les villages se confondant presque avec le sol, ocre sur ocre. Derrière une chaîne gris bleuté et ocre pâle, avec des reflets d'argent, silhouette plate devant une succession de plans gris et bleus dans une brume lumineuse. À gauche, une vallée montant entre deux chaînes, gris sur gris. Dans son creux, un ruban d'oued bleu de ciel. Tons de pastels délicats.

Du 8 au 10 juin, voyage en Potez 540 à Bizerte avec le général Têtu pour assister à un exercice de DAT.

Départ en permission pour la France le 13 août.

Le 4 septembre, rappel du Grau-du-Roi par télégramme, à cause de la tension internationale (affaire des Sudètes). Retour à Alger le 6 septembre par l'*El Mansour*.

Les 27, 28 et 29 septembre, voyage à Paris pour une liaison, aller par l'hydravion jusqu'à Marnagnane, puis chemin de fer Marseille-Paris.

Le 28, point culminant de la tension, on annonce le matin que l'Allemagne mobilisera à 14 h. Dans l'après-midi, nouvelle d'une entrevue France-Angleterre-Allemagne-Italie à Munich.

Le 29 septembre au matin, quand je prends l'avion au Bourget, on attend l'arrivée de Daladier qui part pour Munich. Voyage très tranquille en avion sur les nuages jusque vers le Creusot, puis le temps s'améliore, très beau à Lyon, recouvert à Marseille.

Hydravion de Marnagnane à Alger, d'abord sur, puis dans les nuages. Ciel clair aux abords des Baléares. Comme à l'aller, escale à Fornells avec ravitaillement au milieu du plan d'eau, devant le village rose, ocre et bleu. Un canal pénètre profondément dans les terres entre des rives arides, sans un arbre. Mais tout est coloré, rouge, brun, vert pâle. La mer est bleu foncé, et un chapeau de nuages s'accroche à un piton en pain de sucre.

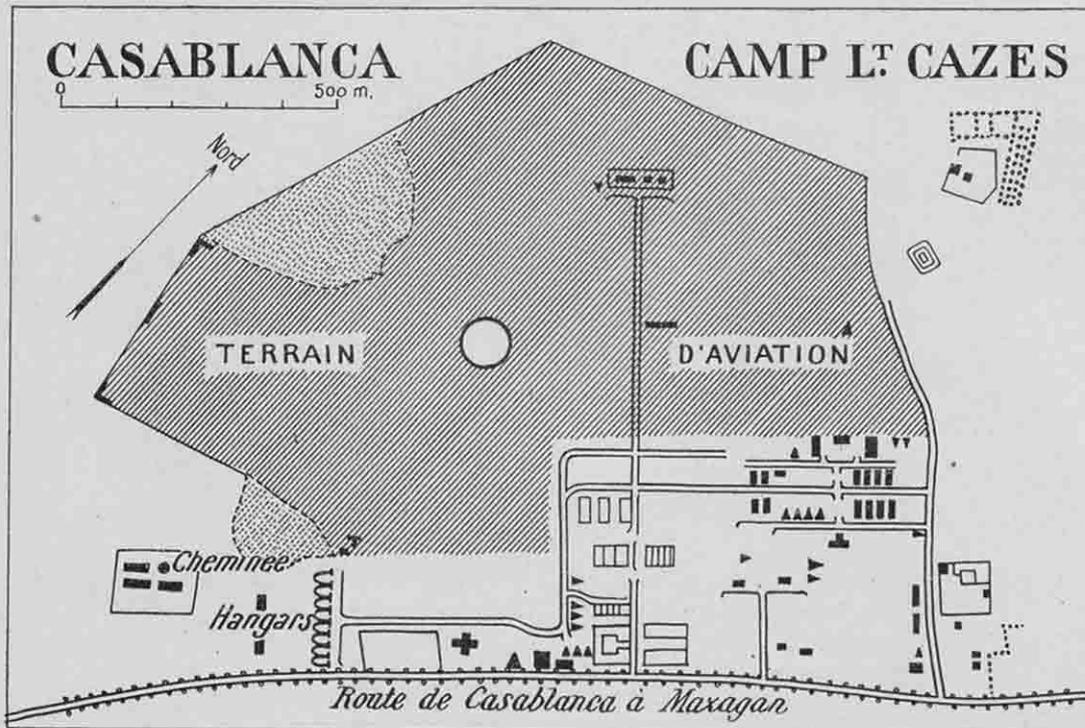
Après le décollage, tour des côtes est tombant par une falaise sur la mer. Autre bras de mer avec Port-Mahon, série de taches blanches en pâté au bord du canal. En s'éloignant, l'île paraît plate, brune et verte par grandes surfaces, avec un plafond de cumulus ensoleillés, leur base plate sur l'île plate. C'est un paysage de ciel complété par un fond de terre et d'eau.

Dans la nuit suivante, l'accord de Munich est signé, c'est la fin de la Tchécoslovaquie, la consécration de la force allemande et le commencement brutal du nouveau *Drang nach Osten* (marche vers l'Est). La France et l'Angleterre n'étaient pas assez fortes militairement pour imposer leur volonté : ou elles deviendront fortes dans le futur, ou elles abdiqueront tout à fait.

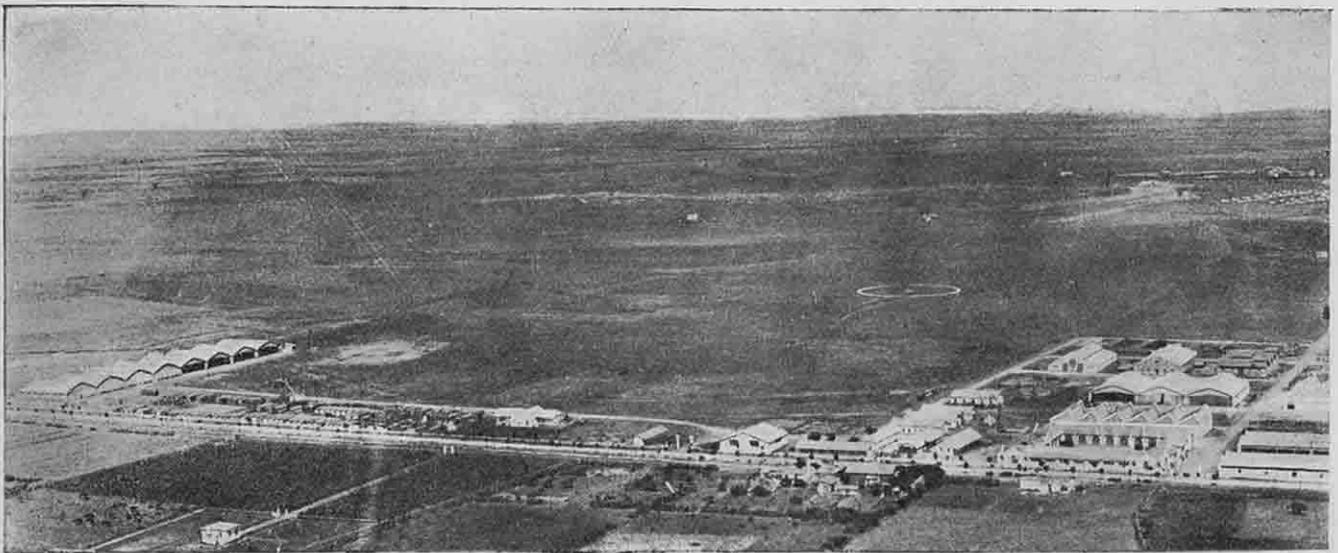
Du 10 au 13 octobre, liaison à Rabat et Casa avec Polikow sur Breguet 27. Retour par Casa-Tizi N'Tichka-Ouarzazate-versant Sud de l'Atlas-Ksar es Souk-Colomb Béchar.

CASABLANCA

RENSEIGNEMENT GÉNÉRAUX. — Population : Européenne, 50.000 hab.; Indigène 50.000 hab. — Gare d'accès : Casablanca (Ligne de Fez à Oued-Zan et Marrakech). — P. T. T. — Garnison militaire. — Mécaniciens : Michan, Gourbault, Goffniet, Fournier. — Garages : Amie, Goyon, Excelsior. — Voitures automobiles à louer : Goyon. — Hôtels : Excelsior, Mordrus, Transatlantique, Central.



AVIATION. — Terrain d'atterrissage : 6 km. au Sud-Sud-Est de Casablanca. — Voie d'accès : route de Médianna. — Terrain atterrissable en permanence. — Dimensions de la partie atterrissable : 1.200 × 800. — Abords : Ligne télégraphique (S. E.), carrières (N.-O.). — Hangars maçonnés. — Ateliers : Parc d'aviation du Régiment d'aviation du Maroc. — Dépôt de carburants et ingrédients. — Poste T. S. F. — Météorologie : Vents : été, N.-O., S.-E. ; hiver, S.-O., N.-E.



Casablanca - L'aérodrome de Camp-Cazes en 1921

Le 12 octobre à 7 h 30, départ de Casa par temps clair. Montée lente en allant en ligne droite sur le Tizi-N'Tichka où passe la route Marrakech-Ouarzazate. La plaine cultivée jusqu'à l'Oum-er-R'Bia, ruban d'acier dans une brume légère. Les crêtes de l'Atlas s'étagent en plans bleus devant la haute barrière où les cols ne marquent pas d'entailles profondes. À droite, la montagne pointue vers Kelaa-de-Sgharmia qui domine le bassin de l'oued Tensift. Marrakech fait des taches claires et foncées très visibles à une cinquantaine de kilomètres au Sud.

La plaine qui précède les pentes de l'Atlas est rose pâle, gris, vert très clair avec des pistes droites bien marquées. La montagne est différente d'aspect vers le nord à contre-jour, et vers le sud au soleil, dans les lointains du nord, les plans successifs se fondent, bleus et gris dans la brume qui les aplatit. Les premières montagnes sont boisées, vert foncé, et puis les croupes plus élevées sont nues, gris bleu, gris et bleu. Vers le sud, tout est net, éclairé, avec des reliefs vigoureux et d'immenses pans d'ombre dans les vallées abruptes. Dans le bas, des plateaux pâles, jaune, vert ocre, tombant par falaises roses où des coulées rose vif mettent des taches à contours nets. Les montagnes sont beiges, grises, vertes par plaques. La route serpente le long des pentes, revient et remonte à 3 000 m. Au fond des vallées encaissées, des rubans de verdure : champs carrés de verts différents, très crus. Des arbres. Au pied des pentes, des groupes de casbahs rouges. Pas de remous. Nous passons le col très bas. De l'autre côté, les pentes descendent moins brusquement, raccordant la haute montagne aux chaînes pré-sahariennes sans la barrière immense du versant atlantique.

À droite, le massif pointu du Siroua sépare la haute vallée du Dadès-du-Sous. Des plateaux à bords francs, clairs, de teintes sahariennes, s'abaissent vers Ouarzazate. Une zone de vert et de gris tranche sur les gris et les ocres.

À gauche, la vallée de Télouet aux casbahs hautes, au pied de pentes nues. C'est la région où j'avais débouché en LeO 206 en octobre 1937 en allant de Meknès à Tindouf dans les nuages. Les oueds s'élargissent entre des hauteurs noirâtres.

Au sud d'un plateau de cailloux noirs, les bâtiments du poste de Ouarzazate s'étagent au dessus du Dadès : oued large, gris, quelques palmiers épars. Les maisons d'officiers, isolées et identiques, sont entourées de galeries.

Après le poste, la casbah de Taourirt de Ouarzazate, château-fort de terre ocre, hautes tours à créneaux, avec un réduit central. Sur les terrasses, des régimes de dattes couleur d'or rouge. De maigres palmeraies autour des murs. Une belle piste suit l'oued Dadès qui fait un coude vers le sud pour se rapprocher du Sagho, massif sombre de cailloux noirs, inhospitalier, sauvage et triste comme le djebel Druze.

Du côté nord de la vallée, les hautes crêtes de l'Atlas, claires sous le soleil : les ocres, les beiges, les roses et les gris de la terre nue s'y fondent. En bordure, des chaînes basses parallèles de mêmes teintes laissent passer les oueds par les cassures.

Le long de l'oued Dadès, de maigres palmeraies et des kasbahs à tours effilées et crénelées. En dehors du Dadès, des étendues vides, sans végétation, sans trace de vie.

L'oued traverse la vallée très large pour se rapprocher de l'Atlas, il pénètre dans le massif par une suite de brèches, la première coupe la pré-chaîne par des à-pics rose vif qui dominant une vallée verte, à la végétation serrée. Sur sa rive est, le poste et le terrain de Bou-Malem. Et puis c'est de nouveau le vide entre l'Atlas clair et le Sagho noir.

Un nouveau ruban vert sort de l'Atlas, haute vallée de l'oued Todra qui se prolonge par le Ferkla sur la courbe de l'oued filant vers le nord-est.

Mais les palmiers verts sur fonds de champs verts s'arrêtent à Tinrhir, casbhas rouges perchées sur un éperon au bord de l'oued. Après, ce sont des palmiers gris sur fond gris, clairsemés. Le Ferkla fait une tache sombre sur le fond presque blanc où des tourbillons de sable commencent à se lever. Coupant l'arc de l'oued, nous longeons une ligne de hauteurs basses et noires.

Encore un ruban vert tendre et des palmeraies foncées : le Gheris entourant Goulmine, un poste en croix. C'est ensuite un immense plateau à bords francs où le tracé d'une piste neuve réunit des campements de travailleurs. Les lignes du terrain dessinent un puzzle. Une brèche dans la montagne : une vallée grise dans le rose des plateaux : Ksar-es-Souk et ses plamiers gris.

Le ciel se couvre. Des écharpes de pluie descendent des nuages de grains. La visibilité diminue, vent de sable et brume sèche. Bled triste, sans couleur. La piste est bien visible.

Entre deux falaises, Bou-Denib au nord de l'oued Guir. Sur la rive nord, l'agglomération européenne abandonnée présente des formes géométriques. Le camp est mort. Les hangars d'aviation n'ont plus que des lambeaux de toiture. Sur la rive sud, le ksar au milieu d'une petite palmeraie est dominé par une tour jaune effilée. Le plateau du sud pousse une pointe au nord-est vers l'oued, prolongée par des gours ou silhouettes de châteaux en ruines. À leur pied, des palmiers et un ksar, La brume s'épaissit. Fort remous. Nous suivons les poteaux télégraphiques. À Bou-Anane, la piste de Béchar n'est pas facile à trouver, il faut voler bas pour la voir. Remous. Montagnes dans la brume. Nous retrouvons les poteaux qui mènent d'abord au château de Bou-Amama, groupe de gours en forme de ruines, puis à Béchar.

Le lendemain, après une nuit d'orages, tous les oueds ont débordé. La région de Beni-Ounif, celles d'Aïn-Sefra et de Mécheria ruissellent, la voie ferrée et la piste sont coupées.

Du 29 octobre au 2 novembre, voyage en Tunisie pour l'arrivée du général Gamelin et l'amiral Darlan. À cause du mauvais temps, départ en auto avec le colonel Labaurie jusqu'à Sétif. Le lendemain matin, Sétif-Bizerte en Potez 29.

En Tunisie, temps affreux. Personne n'ayant rien à demander sur l'Aviation, je rentre à Alger, précédé de deux jours par le chef d'État-major. Mais je retrouve la caravane Gamelin à Touggourt où elle arrivait par Tozeur et El-Oued, après avoir visité le Sud Tunisien.

Déjeuner au Territoire avec les généraux Gamelin et Catroux le 7 novembre. Nous étions arrivés en Potez 65, le commandant Michel et moi dès le 6 novembre après un voyage sans histoire, temps superbe, le Sahara se présentant en venant du nord comme une mer bleue après le rivage des hauts-plateaux de Bou-Saâda.

Le 7 novembre après-midi, embarquement de la caravane dans les deux Potez 65. Arrivée à Ouargla 35 minutes après.

Revue, défilé, présentation de la population française au Musée, inauguration d'une vieille porte du bordj Luteaud rebaptisée *Porte Gamelin* par l'astucieux Carbillet, conférence sur la défense du Sahara.

Dîner au Territoire et la soirée classique des Ouled-Naïls dans la cour du bordj, ratée parce que Gamelin va se coucher !

Le lendemain matin, nous allons déposer la caravane à Touggourt et nous rentrons à Alger.

En décembre, liaison à Tunis et Bizerte avec de Chassey qui a remplacé Gérardot au 3^{ème} Bureau. Voyage en *Simoun*, départ par la pluie mais belle arrivée et retour terriblement secoués sous des nuages en cône renversé jusqu'à Sétif. Et puis le train.

1939

Du 1^{er} au 5 février, liaison au Maroc avec de Chassey pour voir Rabat et le poste de commandement des confins à Tiznit.

Départ sur un *Simoun* qui s'enlise sur le terrain de Meknès après que nous ayons traversé des grains depuis Oran. Meknès-Rabat en Potez 29.

Le 2 février, Rabat-Casa en voiture par une pluie battante parce que le terrain ce Rabat est détrempé et le décollage dangereux.

Le 3 février, nous prenons un Potez 25 au GAO 589 de Casa. Le temps s'est remis, ligne droite Casa-Agadir avec traversée des contreforts de l'Atlas, longues crêtes sombres, bleues et violettes avec des massifs tabulaires découpés par les vallées entre de grands éléments de terrain.

Vu le général Trinquet à Tiznit. Il se prépare à partir sous peu de jours à la retraite.

Nous rejoignons Agadir l'après-midi pour faire de l'essence, puis Marrakech dans la soirée.

Opération de Jeanine Macker ce jour-là, appendicite. Je la vois à l'hôpital. Leur maison est un splendide petit palais marocain, réduction de La Bahia : riad aux faïences de couleur, plafond de bois peint en forme de carènes renversées ou de coupoles, fers forgés.

Le 4 février, nous allons à Meknès reprendre notre *Simoun* boueux et nous rentrons à Alger le 5 février, après une escale à Oran et un peu de vol sur les nuages en arrivant.

Du 5 au 8 mars, voyage d'inspection en Tunisie avec le général Têtu sur son Potez 540 (Jobert pilote).

Depuis une quinzaine de jours, on prend en AFN des mesures militaires très importantes, l'armée de Terre concentre les échelons «A» du plan *Tunisie* et l'armée de l'Air reçoit des renforcements considérables de la métropole en Bombardement, Chasse, Infanterie de l'Air. On complète fiévreusement les approvisionnements de tous ordres.

Le 5 mars au matin, départ pour Tunis où arrivent un peu après nous sur le Douglas de la Région aérienne, le général Poupinel, et sur un Potez 65 de l'Escadrille ministérielle, le général Noguès venant de Paris.

L'après-midi, conférence des grands chefs. Je travaille à l'État-major de la 32^{ème} Brigade.

Le 6 mars matin, Tunis-Gabès. Nuages au départ, puis beau temps. À l'arrivée à Gabès, conférence des généraux avec le commandement intéressé par les opérations dans le Sud Tunisien. L'après-midi, visite d'ouvrages vers Mareth et Ben-Gardane en voiture.

Le 7 mars matin, inspection des unités d'observation articulées autour de Gabès. Départ en avion à 11 h. D'abord, survol de différents terrains d'opérations, puis Gafsa. Inspection des dépôts d'essence et de munitions et d'échelons roulants.

Départ après déjeuner pour Ouargla par Tozeur. Un tour sur El-Oued et Touggourt. Arrivée à Ouargla à l'heure où le soleil baisse et donne tout son relief au sol. Le lac est bleu outremer, les dunes roses ont de larges taches d'ombre. Les fonds autour de la palmeraie sombre font des reflets d'acier pâle. Les lointains vers l'erg sont mauves et gris clair dans une très légère brume qui laisse surnager, nets, des gours aux flancs violet foncé. C'est le moment où la couleur vit après l'écrasement monotone du soleil vertical. Les tons sont en même temps poussés et fondus, d'une splendide richesse de coloris.

Dans la soirée, inspection de l'Escadrille saharienne, dîner chez le colonel Carbillet, coucher au Dar-Diaf.

Aviation

LA PRISE DE COMMANDEMENT du Général BOUSCAT



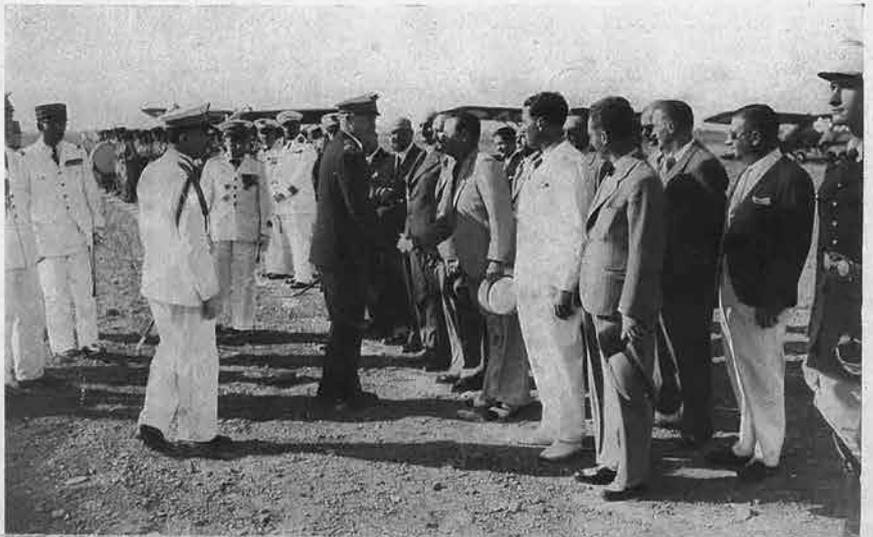
Le Général Bouscat pendant la revue des troupes.

Le général René Bouscat, inspecteur général des forces aériennes d'outre-mer et commandant la cinquième Région aérienne est arrivé à Alger Maison-Blanche où se déroula une splendide prise d'armes. Les troupes qui rendaient les honneurs étaient composées par les différentes escadres aériennes de l'Algérie, de la Tunisie et du Maroc, d'un détachement du 5^e Tirailleurs et d'un détachement de la marine militaire.

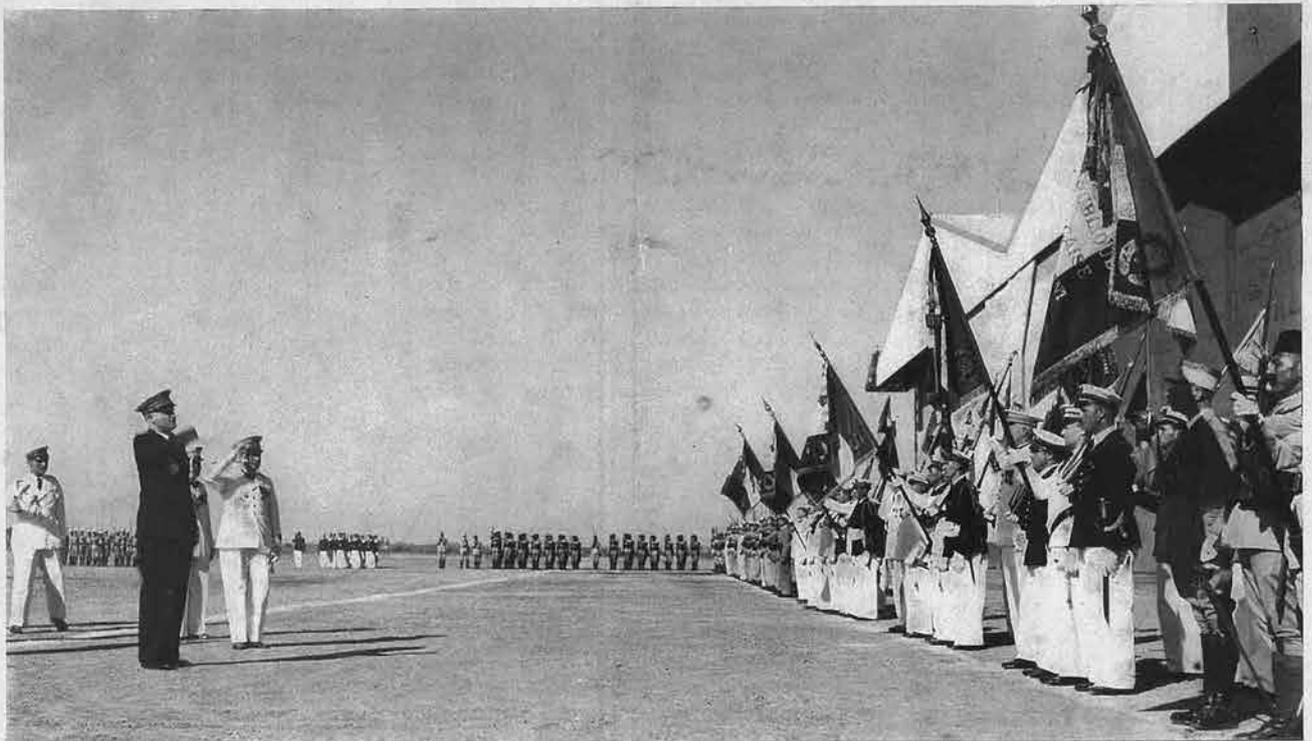
A sa descente d'avion, le général Bouscat, après avoir salué les drapeaux, prit contact avec les officiers présents et les membres de l'Aéro-Club d'Algérie resserrant ainsi les liens qui unissent l'aviation civile et militaire.

Avant la revue des troupes eut lieu un impressionnant et reconfortant vol de groupe des avions militaires sillonnant le ciel dans un ordre parfait.

Nous sommes heureux de souhaiter la bienvenue en Algérie au général Bouscat, nouveau chef de la cinquième Région aérienne.



Le Président et les membres de l'Aéro-Club d'Algérie sont venus serrer la bienvenue au Général Bouscat.



Le Général Bouscat saluant les drapeaux des régiments ayant participé à la revue.

Photos Dessault.

Le 8 mars, le colonel vient avec nous à Biskra où l'a convoqué le général Noguès.

Conférence, puis déjeuner à l'hôtel *Transatlantique*.

L'après-midi, escale très courte à Sétif et retour à Alger en longeant le Djurdjura couvert de neige et submergé par des vagues croulantes de nuages blancs.

Le 19 mars, liaison à Tunis en *Simoun* avec Polikow. Trajet par Biskra à cause du mauvais temps dans le nord. Déjeuner à Gabès. Visite des terrains. Atterrissage à El-Aouina dans le mauvais temps retrouvé, en plein dans un orage.

Le 20 mars après-midi, départ. Après avoir erré dans le nord entre des grains, nous nous rabattons sur Souk-Ahras, Aïn-Beïda et Kenchela. Devant, de la neige !

Après l'Atlas Saharien, vent de sable très violent, rideaux au sol, visibilité presque nulle. Atterrissage à Biskra dans un vent terrible. Il faut gagner le hangar à la boussole.

Le 21 mars matin, retour à Alger en nous glissant entre des crêtes neigeuses et les nuages vers Sakamody.

Voyage particulièrement sportif, avec un pilote très nerveux.

Les 5 et 6 avril, voyage rapide avec le général Têtu dans son Potez 540 à Djidjelli, Sétif et Biskra le 5. Touggourt par vent de sable le 6 matin, les palmeraies de l'oued Rhir font avec la terre irriguée de longues îles sombres dans le blanc laiteux et lumineux du sable et de la brume sèche.

Rien de changé dans les dispositions militaires prises, on attend, prêts à déclencher des opérations aériennes dans les moindres délais, *temps permettant*, comme disent les Marins. Il pleut énormément. Les terrains du nord sont détrempés, mais il pleut aussi en Sicile.

En avril, mai et juin, suite de liaisons rapides au Maroc et en Tunisie avec le général Têtu en Potez 540 et en Douglas.

Le dernier voyage en Douglas a été marqué par une perte de vitesse sur les nuages avec amorce de vrille et rétablissement sous les nuages à 800 m en dessous, impression très désagréable.

Liaisons avec la RAF

Certaines de ces liaisons avec les Anglais (général Ironside à Rabat). Tour de la Tunisie avec le group captain Wigglesworth sur Potez 65.

Les 19 et 20 juillet, liaison à Malte avec les marins de Bizerte (commandant Olivier, commandant Delpuech, commandant Waringot, capitaine Lacoste et les capitaines Albertus et de Cervens de la 32^{ème} Brigade aérienne.

Départ manqué le 18 juillet, nous étions partis sur deux hydravions trimoteurs Loire 70. L'un d'eux ayant un moteur qui chauffait, demi-tour et départ remis au lendemain.

Décollage à 5 h, les marins sur un Loire 70, nous sur deux hydravions LeO 257 bis de la 25^{ème} Escadre.

Du cap Bon, on voit l'île de Pantellaria, avec ses montagnes abruptes qui forment un grand cône gris. Sur la face nord-est, une plaine où le terrain d'aviation fait une tache ocre clair. Nombreux points blancs des maisons isolées. L'île s'éloigne dans une brume claire. À droite, Linosa, devant, la mer étincelle par larges plaques lisses sans ligne d'horizon. Tout est gris lumineux dans une brume formant un voile irréel.

Gozo apparaît, tache plate à bords francs comme une planche sur l'eau. En s'approchant se dessinent des collines et Malte sort de la brume, autre plateau flottant sans relief : un disque.

Nous rejoignons le Loire et volons de conserve, les deux Lioré en ailiers.

L'île est bordée de falaises basses, en haut des pentes, des cultures en terrasses. Pas de plage. Tout est roux brûlé et ocre gris. Partout de gros villages avec des églises à deux tours. Trop de maisons pour une terre si petite.

Nous nous posons dans la baie de Calafrana et nous mouillons aux bouées du sud-ouest. À celles du nord-est, à Marsa Sirocco sont amarrés des hydravions anglais. Débarquement devant les hangars où nous attendent les officiers de la RAF avec l'air commodore Leckie, commandant la *Mediterranean RAF*. Tous en short et casque colonial.

Il fait une chaleur étouffante. Travail et logement au mess de Kalafrana. Déjeuner chez l'amiral commandant en chef en Méditerranée à l'*auberge d'Anjou*. Les *auberges* sont des palais des Chevaliers de Malte servant à loger de hauts personnages des états-majors ou le Club des Officiers : *auberges de Provence* ou *de Castille*.

De grands escaliers de pierre, des salles immenses, très simples, mais les plafonds voûtés et peints. La salle à manger de l'amiral est vert pâle et or, le mobilier simple et ancien. Tout est net, maison de famille bien tenue. Et on offre beaucoup à boire.

Dans l'intérieur du pays, partout des murs de pierre, en général pierres de taille blanches qui bordent les routes, séparent les champs et entourent les maisons. Toujours de la pierre blanche, de la poussière blanche et pas de végétation. Dans les villages, maisons en pierre de taille à moucharabiehs, des troupeaux de chèvres dont il est interdit de boire le lait.

Au centre de l'île, une hauteur, la vieille capitale des Chevaliers, Cita Vecchia, maintenant Rabat, entourée de hauts remparts. C'est une ville restée intacte, des palais Renaissance, des rues étroites à grands pans d'ombre, des porches splendides et des prêtres le long des murs.

Une éclaircie, petite place bordant le rempart, avec de gros massifs de lauriers roses en fleurs devant une demeure ocre aux lignes pures.

Toute l'île s'étale, gris sur gris, terne, pâle, semée des tours de ses églises.

À nos pieds, le terrain de Takali, devant le dôme immense de la cathédrale, le troisième dôme du Monde.

Visite des terrains de Hall Far, long et étroit sous un soleil de feu, et de Luga, belle plate-forme en cours d'aménagement, avec pistes en dur.

Dans la soirée, réception chez le Gouverneur dans sa résidence d'été de Verdala, près de Rabat, ancien rendez-vous de chasse du Grand Maître Verdala, c'est un palais de style provençal-génois, carré, flanqué de quatre tours. Les fenêtres sont surmontées de triangles, un escalier extérieur sur voûte descend vers les jardins et une échappée de vue, trouée dans le bois de pins malingres et gris constituant la plus belle parure végétale de l'île.

La réception est parfaitement cordiale, comme toutes celles qu'on nous réserve à Malte. Nous sommes reçus comme le seraient les gens que nous représentons.

Le lendemain, tour en mer sur une vedette rapide faisant 80 km/h avec trois moteurs de 500 ch. Dernière conférence avec les Marins à l'*auberge de Castille* à La Valette. Et après le déjeuner, nous décollons pour Bizerte. Retour sans histoire par temps splendide, immense visibilité, mer plate. Au départ, nous avons survolé Verdala Palace et revu La Valette, deux promontoires fortifiés entre de longs bras de mer, étroits et contournés.

Malte ne ressemble à rien, assemblage de pauvreté et de palais, petite île et grandes agglomérations, cailloux et cailloux, mélange d'impressions orientales et ce basiliques, vie méridionale et calme anglais.

La Guerre

J'avais cru fermer ce cahier pour ouvrir un Journal de Marche.

Et puis cette guerre de septembre 1939 ne s'est pas répercutée sur l'Afrique, tout est calme ici. L'État-major de la 5^{ème} Région aérienne a donné un état-major d'Armée et un état-major de Région, tous les deux installés au château de Draria.

Tout a été mis en place comme si l'Italie entrait en guerre. Et le calme a continué de régner.

Dans les états-majors, plus rien à faire. Du monde part en France. Quelques voyages en avion, et les premiers jours d'octobre une liaison au Caire.

Alger-Tunis par la ligne d'Air-Afrique, le 29 septembre. Après quelques semaines d'interruption, on a en effet remis en service les lignes d'intérêt impérial : transversale d'Afrique du Nord, Alger-Madagascar, France-Maroc-Dakar, et on a créé des lignes nouvelles d'Air-France : Marseille-Tunis-Malte-Égypte-Syrie, avec prolongement sur l'Indochine, et d'Imperial Airways avec la ligne Angleterre-Tunis-Malte-Égypte.

C'est par cette dernière ligne que j'ai quitté Tunis le 2 octobre 1939 sur un quadrimoteur De Havilland *Frobisher* très confortable.

Sortie de Tunis par le golfe, contour de Zembra, sous la lumière tendre du matin. Sur la mer plate, un convoi de quinze bateaux escortés par des torpilleurs, armada calme sur trois rangs espacés. Pantellaria vue du nord sous une couronne de nuages bas présente son terrain d'ocre clair sur un plateau encadré de montagnes violettes.

Malte est grise et nue. Atterrissage à Takali pour un ravitaillement. De la mer pendant 1 h 45, puis la ligne d'horizon se bombe à droite en restant bleue, c'est le plateau de Cyrénaïque. Une ligne d'écume sur fond bleu : le littoral sans une échancrure avec des hauteurs peu marquées dans une brume. Une anse face à l'est et puis Derna sur un port naturel orienté de la même façon.

Des falaises tombent sur la côte et ensuite c'est un plateau immense sans une aspérité, foncé, violet. La côte s'aplatit en devenant ocre, jaune, rose clair au bord d'une mer bleu foncé.

L'avion se tient loin des côtes, nous ne voyons ni Tobrouk, ni Sollum. La terre se rapproche vers Marsa-Matrouh, littoral de dunes blanches, un chapelet de lagunes dont trois ont de l'eau, celle du centre communiquant avec la mer. Matrouh est au bord, dessins réguliers de maisons grises. Pas de verdure.

Toujours du sable d'argent s'incurvant vers le nord. Une langue de terre entre la mer foncée et des lacs clairs. Au dessus, une longue ville blanche étroite avec une pointe blanche vers la mer : Alexandrie.

Avant la ville, des pistes enchevêtrées, le terrain de Dekheila, très près de la mer, avec des hangars de tôle. Les avions du porte-avions *Glorious* y sont alignés.

Le retard de notre avion qui devait arriver le dimanche ayant désorganisé les plans, personne ne m'attend. Douaniers égyptiens très aimables parlant français. Je descends en ville. C'est assez loin, longs faubourgs sales, colonnes de soldats en camions et d'artillerie tractée. Même au cœur de la ville, tout est sale, les rues et les gens.

Après une station à l'hôtel *Cecil*, je vais au terrain retrouver le group captain Wigglesworth venu avec un Avro *Anson* et un interprète, le wing commander Greenlor. Décollage immédiat, très juste d'ailleurs, et la nuit tombe avant que nous n'arrivions au Delta. Ciel rouge sur la courbe de l'horizon net du désert lybien.

Brume vers le Nil. Des lumières paraissent, puis le ruban brillant du fleuve. Un halo : Le Caire.



Le château de Draria où sont installés l'État-major d'Armée aérienne et l'État-major de la 5^{ème} Région aérienne au début de la Guerre

Beaucoup de taches d'eau, des villages éclairés et puis une longue tache de lumière est-ouest, avec une épine dorsale lumineuse reliant le carré d'Héliopolis à l'ovale du Caire. De longues lignes de lumière le long du Nil et en direction des Pyramides.

Des lumières rouges clignotantes marquent les hangars du terrain d'Héliopolis. Au milieu de la piste, un *Blenheim* brûle après avoir capoté en décollant. Nous attendons trois quarts d'heure dans les faisceaux bleus des projecteurs faisant des exercices. Le brasier fait des flammes blanches, puis rouges. Enfin, il s'éteint. On balise l'emplacement et nous atterrissons avec un projecteur et des lignes de feux au sol, le long desquelles on se pose. Pas de balisage des bords du terrain.

Carlton, diner au *Sporting Club* dans une île. Verdure, lumières, gazon. Les garçons parlent Français, le menu est en Français.

Belle ville d'allure européenne avec des rues d'Orient européenisé comme en Algérie. Le vieux Caire est en dehors, au pied des plateaux sud-est. Les enseignes sont en Français, on parle Français dans les magasins. Partout volent des charognards.

Le mardi matin, travail à l'État-major de la RAF du *Middle East*. Tout le monde est en short, même allure chez les officiers et les hommes. Installation vieillotte, peu confortable.

Dans la soirée, visite des Pyramides.

Une hamada gris pâle et ocre tombe à l'est sur la vallée du Nil par une falaise écroulée par endroits. À hauteur du Caire, 10 km séparent les pentes du fleuve. Une croupe s'avance du plateau vers le Nil. Sur sa crête aplatie, les Pyramides se dressent, l'une derrière l'autre, la plus grande en avant, la quatrième, la plus petite, sur le plateau.

Au sud de la croupe, un vallon de pierre et de temples ruinés. À son débouché sur la plaine, dans une fosse nettoyée du sable, le Sphinx.

Une large avenue de dalles immenses monte du pied du Sphinx à la seconde pyramide. Les pentes du vallon sont tapissées de murs à formes raides, restes de temples donnant l'idée d'un ensemble monumental qui émerge à nouveau.

Au pied du Sphinx, les Pyramides se dressent haut dans le ciel sur leur colline. Le soleil a disparu, le couchant est rouge sur l'horizon, puis rose et jaune pâle. Les immenses triangles violets s'enlèvent durement sur le ciel. Il n'y a plus de relief, mais seulement des silhouettes plates dans un silence total.

Le Sphinx n'est pas une statue, mais un bloc de roche obtenu en creusant un fossé autour et complété par des constructions de maçonnerie grossière et pourtant, par ses proportions, il forme le centre de ce tableau de lignes dures, écrasant. C'est immense et impitoyable.

Il faudrait y venir toujours par le vallon du Sphinx, mais nous sommes arrivés par la route, orgueil des Anglais : une ligne droite de 10 km entre Gizeh et les Pyramides, deux routes parallèles séparées par la voie d'un tramway. Deux lignes de grands lampadaires, des cultures, des arbres, des dancings, des hôtels, des panneaux réclame. Et jusqu'au pied de la croupe, des bâtisses, des lanternes, des étalages. Les tombeaux semblent plantés dans un cimetière de banlieue, sur une carrière à flanc de coteau, avec les baraques de l'exploitation. Heureusement que l'autre face est restée vierge.

Règne de la pierre taillée et du caillou, sans rapport avec ce que j'attendais : des monuments émergeant du sable. C'était peut-être vrai il y a quelques années, avant qu'on ait dégagé les pierres et refait un ensemble rappelant son passé.

D'une haute maison du Caire, les deux grands pyramides se détachent en gris argent, l'une recoupant l'autre, très hautes et très pointues.

Le mercredi 4 octobre, visite des terrains d'opérations du désert, le long de la côte entre Marsa-Matrouh et Alexandrie. Décollage à 7 h sur un *Anson*, avec mes deux gardes du corps. Le Caire est dans un brume légère, au pied de la citadelle marquée par deux minarets-crayons sur une hauteur, éperon de la hamada sud-est. Elle se découpe vers l'ouest pour faire place à la ville. Une ligne nord-sud de dunes roses brode à l'est le cirque du Caire et d'Héliopolis. La ville s'appuie à l'ouest sur le Nil qui à cette époque reste dans son lit après sa crue. Il est couvert de hautes voiles blanches très pointues. Les bateaux sont arrondis à l'avant et effilés à l'arrière. L'eau est limoneuse et calme.

Le bord des pentes basses à l'est vient près du fleuve, ne laissant pas de place à la culture. Sur l'autre rive, la plaine brune et verte a 10 km de large et s'arrête en ligne nette au pied du béton, devant les pyramides roses sous le soleil du matin. La hamada ocre s'étend jusqu'au cercle de l'horizon. Au dessous des Pyramides, des camps de brigades indiennes.

Notre ligne droite suit d'abord la route d'Alexandrie qui se détache très vite du Nil pour plonger dans le désert.

Quelques taches de sebkra : l'ouadi Natroun qui dessine une ligne sud-est/nord-ouest.

Vers l'ouest, de minces chenilles de sable rose, longues de dizaines de kilomètres, parallèles et séparées par de larges intervalles. Le Nil s'éloigne, ses courbes léchant le désert sous une brume marquant le Delta.

Le sol clair cède la place à des terres violet foncé qui marquent le léger rebord d'un plateau noirâtre. Au nord, la côte apparaît plus précise, l'eau est d'un bleu outremer, mais le désert continue sans végétation, sans trace de vie. Parallèle au littoral blanc, la route et la voie ferrée.

Un hangar, des tentes, des baraques en bois, des campements de bédouins : Ma'aten-Bagush, où nous prenons le breakfast chez un *group captain*. Installation confortable : électricité, planchers, mais beaucoup de poussière.

De nouveau en l'air. Le long de la route, des camps, des terrains, du désert, des tourbillons de poussière. les lagunes côtières de Marsa-Matrouh séparées de la mer bleu foncé par des dunes d'un blanc éclatant. Le village ocre et de dessin régulier semble jeté sur le sable. Tout autour, après les fossés et les fils de fer, des camps, des colonnes de camions surmontés de rideaux immenses de poussière. Atterrissage après un tour des bivouacs, toujours suivis du petit avion jaune du *group captain Brown*.

Visite, whisky et départ pour El Qasaba : *Lysander* à ailes de libellule, visite rapide sous une chaleur qui augmente.

Enfin, déjeuner à Daba, au milieu d'un amoncellement de baraques, tentes, camions, *Blenheim*, essence, bombes.

Les gens sont délicieux, offrent beaucoup à boire, mais parlent peu français. Les repas sont courts. Du vent, du sable qui pénètre partout. Un tour au *Jambo* sur le bord de l'eau. Encore un drink et nous décollons pour El-Amriya près d'Alexandrie.

Rapide présentation d'avions de chasse, *Gladiator* et *Hurricane*. Thé. Il fait nuit avant Le Caire, ainsi j'ai entrevu le Nil et ses voiles blanches sous l'éclairage faible du soir. La terre était déjà noire qu'un peu de lumière traînait encore sur l'eau. Atterrissage de nuit sans histoire.

Toujours dîner accompagné au *Club Sportif* ou au *Turf*.

Travail le lendemain matin, déjeuner chez l'air vice marshall Mitchell qui commande la *RAF Middle East*. Départ en *Anson* pour Alexandrie, toujours avec Wigglesworth, mais Greenlo est remplacé par Long.

Pour la première fois, je vois le Delta de jour, le soleil est bas, les ombres longues, et les couleurs brun et vert foncé du sol sont chaudes et nettes.

Peu au dessous du Caire, le Nil se divise en deux grands bras, coupés de barrages qui alimentent des canaux larges ou étroits. Fleuve et canaux sont tachetés. Hauts triangles blancs des voiles. Des villages ronds sont entourés d'eau. Des courbes du Nil vont lécher le désert pâle aux limites nettes. Le soleil couchant fait briller l'eau comme du métal.

Alexandrie le soir, entre le bleu épais de la mer et les lagunes d'eau bleu pâle, une tache d'ocre et de rose. La ville est d'une éclatante blancheur. Les ombres du crépuscule mettent un relief poussé aux dunes d'argent sur le pédoncule qui réunit la ville à la terre à l'ouest. Les couleurs sont à la fois pures et violentes, variées et fondues. C'est lumineux, éclatant et harmonieux.

Nuit à Alexandrie. Départ le lendemain matin par le Dewoitine d'Air-France venant de Beyrouth. Arrêt de 35 minutes à Sallum pour ravitailler. Le terrain se trouve au bord du plateau qui domine la mer et le village et dont la falaise s'infléchit vers le sud-est en quittant le littoral.

Pas de verdure. Le désert absolu. Un arc de triomphe blanc marque, de l'autre côté de la frontière, l'origine de la route italienne.

Nous longeons la côte plus près qu'à l'aller. Tobrouk et Derna, petites villes sans jardins ni cultures aux environs, sur la langue étroite de terre entre la mer et la falaise du plateau.

Temps clair, mer calme. Malte, avec quelques convois aux abords de La Valette. Déjeuner rapide chez le Gouverneur avec le général Dillon, chef de la Mission anglaise à Alger. Tunis le soir, Alger le lendemain dans le Potez 540 du général Noguès.

Et on continue à attendre, dans cette guerre où il ne s'est encore rien passé chez nous.

Djelfa - le 26 décembre 1942

J'avais laissé ce cahier à Alger fin 1939, lorsque j'ai quitté l'Afrique pour la France.

J'ai tenu depuis plusieurs autres cahiers et carnets dont je transcris ci-dessous le texte, en profitant de quelques jours de convalescence dus à ma blessure du 8 novembre.

Ce qui suit revient sur le début de la Guerre, sans le voyage en Egypte d'octobre 1939.

1939 - La Guerre (Suite)

En permission à Colmar en août 1939, je suis rappelé à Alger le 22 août.

Progressivement sont prises les mesures de tension politique. La machine militaire prête à démarrer se met en route. Les dispositions des différents stades prévus mettent en place les unités sans à-coups en Tunisie.

Le 31 août, liaison à Paris en hydravion et avion pour rendre compte au général Vuillemin des mesures prises et prévues par la 5^{ème} Armée aérienne. Paris est calme.

Le 1^{er} septembre, retour à Alger, par avion et hydravion, après avoir eu ce jugement du général Vuillemin sur l'état de l'Armée de l'Air :

— *Vous n'avez pas grand-chose en Afrique du Nord. Mais pensez que ce n'est pas plus brillant dans la Métropole.*

En débarquant à l'Agha, j'apprends l'attaque de la Pologne et la mobilisation générale en France. Mon travail diminue, c'est le déroulement du Plan prévu. Le moteur tourne rond, mais c'est un moteur bien démodé.

Le 3 septembre à 11 heures, l'Angleterre déclare les hostilités ouvertes avec l'Allemagne. À 17 h, c'est la France.

Au cours de jours suivants, la Pologne est envahie.

L'Italie reste neutre, mais tout est préparé en AFN comme si les hostilités devaient s'ouvrir contre elle. Les villes sont éteintes, mais la vie en Algérie continue sans modifications, on ne devine pas que c'est la guerre.

Les 5 et 6 septembre, voyage d'inspection avec le général Bouscat : Tunis-Bizerte-Gabès-Gafsa-Kalaa Djerda-Sétif. La préparation sur le théâtre d'opérations aériennes de Tunisie est très satisfaisante. Grâce à l'alerte de février dernier, un gros travail a été accompli. Tout est en place et suffirait à faire du mal à l'Italie. Mais rien ne servira si elle reste neutre, il ne resterait alors qu'à tout transporter sur un autre théâtre d'opérations.

Nous discutons de ce théâtre possible, le général entrevoit les Balkans.

Le 10 septembre, installation au Château de Draria des états-majors de la 5^{ème} Région et de la 5^{ème} Armée aériennes, la Région restant une Direction des Services et des organes territoriaux.

Le château dominant la Mitidja d'une colline du Sahel avec ses tours et ses galeries est déplacé en Afrique. L'intérieur est sale et abandonné. Il faudra de gros travaux d'installation. Heureusement que nous n'y resterons pas longtemps, moi du moins.

Les journées se traînent, peu occupées, avec le sentiment de notre inutilité. Promenades à pied aux environs. Ping-pong. Et la foule de réservistes inutiles qui perd son temps.

Le 12 novembre 1939

L'AFN est en dehors de la guerre. En France, pas d'opération importante.

Le général Bouscat est parti fin octobre remplacer, comme chef d'état-major, le général Têtu au Ministère. Il compte me faire venir en France et obtenir mon passage dans l'armée de l'Air.

Pas d'opérations, ni de travail pour moi à Alger,

Début octobre, j'ai fait une liaison en Egypte avec l'État-major de la *RAF-Middle East* pour étudier la combinaison de forces sans valeur pour des opérations qu'on ne fera pas.

La semaine dernière, liaison avec l'État-major de l'Est-Saharien en Douglas DC 2. Panne entre Ghardaïa et Ouargla. Grâce à un message radio émis avant de nous poser et grâce à la précaution prise de suivre la piste, un *Simoun* avec le colonel Rignot était là 40 minutes après l'atterrissage et un Potez 540 à peine trois heures après.

Ouargla et Touggourt ont perdu leur calme visage de paix, tout est réquisitionné, les hôtels transformés en bureaux ou en hôpitaux. Plus de tapis, ni de civils, ni de femmes. Des murs nus, des soldats, des fils arrachés.

À Ouargla, plus de Carbillet, ni de réceptions colorées, ni de fêtes. On contourne dans la poussière le bordj Lutaud pour gagner la popote du colonel Azan dans un petit bâtiment derrière le bordj.

Des camions et du matériel partout. Mais que l'oasis est jolie vue de l'air quand nous la quittons, étendue entre ses sebkas gris argent et bleu pâle.

Dernier regard sur l'enchantement clair du Sud, sur le Pays des couleurs pâles. Dans le soir, les dunes roses ont le relief donné par les ombres longues.

1940

Le 6 janvier 1940

Fin novembre 1939 et deux fois en décembre, liaison à Paris par hydravion et avion ou train, pour m'occuper de la réorganisation de l'AFN qui retourne à un semblant temps de paix et pour mettre en train les nombreuses écoles à lancer.

Depuis longtemps, on aurait pu exploiter la situation privilégiée de l'AFN qui offre des possibilités immenses en terrains, en bonnes conditions météo, et loin de tous les théâtres d'opérations. Mais inorganisation et insouciance.

Rattraper le temps perdu et monter très vite ces écoles est un très gros travail qui demanderait un faisceau d'activités et de volontés. Mais personne ne s'y attelle sérieusement, c'est très dommage ! Les gens dorment sur pied ou estiment ce travail en dessous de leurs capacités.

Je m'y mettais quand le 25 décembre le télégramme n° 696 BP du Point Z (GQG Air) me mettait à la disposition du Ministre pour être affecté à son Cabinet militaire. Le général Bouscat avait tenu sa promesse.

Liquidation de la situation à Alger

Départ par l'hydravion du 31 décembre 1939.

Arrêt de deux jours aux Martinanches (Puy-de-Domes) où ma famille s'est repliée de Colmar fin août 1939.

Je rejoins Paris le 3 janvier. Brume et froid. Je commence immédiatement les liaisons du matin au Point Z et provisoirement avec le PC Gamelin au Donjon de Vincennes.

Ce sera intéressant quelque temps pour me mettre au courant de la guerre de France, ou plutôt de sa préparation, et pour essayer de passer dans l'armée de l'Air.

Après, si réellement on se bat un jour, j'espère obtenir un commandement me permettant d'agir.

En tous cas, c'est de beaucoup préférable à l'enterrement sinistre de la 5^{ème} Armée aérienne qui végète en Algérie dans son triste château sous la direction de *l'Oncle Roger*. Et puis, c'est le chemin de l'avenir, *inch'Allah !*

Le 27 février 1940

Vie monotone entre Paris et le Point Z.

J'alterne par semaine avec Besnard, pendant que l'un assure cette liaison, l'autre assiste au Grand Rapport du Ministère.

Il est d'ailleurs curieux de voir successivement les deux capitales des états ennemis : l'Intérieur et les Armées. On dirait que pour chacun l'adversaire est non pas Hitler, mais celui qui règne de l'autre côté de la limite arrière des Armées. Triste mentalité, résultat de la *Drôle de guerre*. On a conservé l'esprit de politique intérieure, de basse démagogie et d'ambitions personnelles. C'est la course aux places et aux galons. L'Armée, au lieu de préparer la guerre par une vie dure et par un entraînement viril des cœurs et des corps, passe son temps à cultiver des jardins ou à monter des spectacles. On renvoie des masses d'hommes en affectations spéciales. On voit de belles choses à ce point de vue au Ministère.

On voit aussi l'impréparation du pays et le manque actuel d'activité, un rapport montre que la production de munitions est de 5% de ce qui était prévu, qu'on produit un canon anti-aérien de 90 mm par mois et qu'il faudra plus de deux ans pour monter les usines hydroélectriques néces-

saies pour fournir la force aux usines prévues. On avait oublié ce détail, de même que le problème de la formation des ouvriers spécialisés.

Pour préparer la guerre moderne, il est inutile d'entretenir une armée nombreuse manquant des moyens d'obtenir son armement pour le jour du conflit. Il vaut mieux pour un peuple décidé à attaquer ou à se défendre s'équiper industriellement pour transformer rapidement ses moyens civils en industrie de guerre. D'un autre côté, il est indispensable de préparer moralement la jeunesse à se battre. Dans un très court délai, on forgerait ainsi son outil de guerre.

Mais chez nous, on a bâti une façade sans rien derrière, et même pas de fondations. Pendant ce temps, on voit le déploiement de la Luftwaffe qui rapproche de nous ses milliers d'avions.

Les semaines de liaison, départ chaque matin à 7 h pour être au rapport de 8 h 30, présidé par le général Mendigal, major général de l'armée de l'Air. La séance se passe d'abord au séminaire de briques rouges de Saint-Jean-les-deux-Jumeaux et depuis quelque temps au château de Monceau.

Le vrai château n'existe d'ailleurs plus, il n'en reste que des débris de colonnades et quelques pans de murs sur une grande terrasse entourée de bois dominant le pays de Meaux. Les bâtiments du Grand quartier général Air sont les anciens communs qui bordaient le terre-plein séparé du château par des douves vides d'eau.

Le rapport se fait dans une salle à manger rustique autour d'une grande table. Il fait froid et la plupart des officiers gardent leur cuir. Certains portent leurs chaussons de vol ou conservent leurs casquettes. Un poêle essaie vainement de chauffer la pièce. Le général Mendigal occupe un des côtés de la table, les sous-chefs d'état-major et les chefs de bureaux en bordent les autres côtés. Le reste, le menu fretin des assistants, officiers de liaison et représentants des inspecteurs, se serre le long des murs devant la vaisselier et le buffet garni d'assiettes à fleurs. Le général commente les papiers avec des pointes pour le sourd Cornillon ou le simple Boutiller.

La guerre est en veilleuse et le détail règne en maître. Les seules vues d'ensemble concernent l'Orient Méditerranéen où l'essai d'exil du général Jeanaud aboutit à lui donner un rôle important et vivant aux côtés du général Weygand. Chacun fait ses observations, on s'attrape souvent, un général chenu en traitant un autre de galopin devant l'assistance que l'incident réveille de son engourdissement glacé.

Puis les officiers regagnent leurs voitures ou rejoignent les trois baraques en bois abritant les bureaux en lisière de la forêt, au milieu de la boue gluante que des grilles combattent maintenant, formant un tapis métallique de lignes brisées parallèles.

D'ordinaire, la brume cache l'horizon dans l'échappée sur Meaux et souvent le givre blanchit les arbres sur la neige. Cette assemblée tient plus du conseil municipal de village que du grave concile qu'on pourrait imaginer. Pourtant ses décisions fixent le sort des lourds poissons volants et de hannetons ventrus, habités par les combattants du ciel.

Une opposition violente éclate entre le calme indifférent de ces échevins qui tirent les fils des destinées et l'excitation réfléchie des équipages de jeunes hommes lancés dans le froid glaciaire des hautes altitudes qui se laissent parfois tomber comme des pierres vers le sol protecteur.

Des télégrammes sur un fin papier jaune ou un fin papier rose passent de main en main, ce sont des avions cassés, des morts, des blessés, des vies brisées qui défilent à une échelle presque inhumaine, comme ces maisons qui semblent si petites et si lointaines, presque irréelles vues du ciel et qui contiennent des sommes de destinées. On imagine mal en avion que ces détails de la terre justes bons à repérer sur la carte du navigateur de minuscules taches puissent receler tant de vies, tant de drames ou d'espoirs, de joies ou de souffrances. On comprend mal autour de la

table carrée du rapport du Grand quartier général que ces si minces papiers aux couleurs tendres marquent définitivement le sort d'hommes, de vrais hommes vivant dans d'autres univers, dans des mondes différents qui chacun sont une précieuse vie.

Le rendement des Armées serait bien meilleur si la notion de l'Homme guidait toujours les chefs ! Est-ce que ces chefs savent seulement ce qui les guide ? Rarement, surtout chez nous actuellement, où nous subissons la volonté de l'adversaire.

On dit :

— *Est-ce que l'Allemagne attaquera le front Ouest ?*

ou :

— *Les Russes absorbent-ils la Finlande ?*

ou encore :

— *Les Nordiques vont-ils aussi être mis en tutelle par Hitler ?*

ou :

— *Que feront les Balkans ?*

On ne sent pas en France une main qui conduit, un esprit constructeur, un Plan qui mûrit. Peut-être en fait-on des Plans ? Mais les événements en précèdent l'exécution !

Il semble au contraire que nos adversaires soient beaucoup plus que nous aptes à conduire une guerre. La grande inconnue est là : qu'a décidé Hitler ?

On tend le dos, on attend et les soldats cultivent des roses *quelque part en France*. On attend quoi ? L'exécution du Plan d'opérations allemand ? Mais quel est-il ?

Il faut admettre d'abord que l'Allemagne ne voulait pas la guerre si tôt. Si sa décision avait été de la faire en 1939, elle aurait entamé les opérations actives tout de suite. Donc, elle n'était pas prête à nous attaquer et elle dut larguer la partie faible de son alliance, l'Italie, pour prêter au minimum le flanc à des attaques, tout au moins provisoirement.

Car l'Italie était très sensible, surtout en Libye et en Ethiopie où ses nombreuses troupes motorisées manquaient cruellement de carburant. D'autre part, la mer pouvait lui être interdite et ses importations passant par Gibraltar et la mer Noire seraient coupées, elle mourrait donc asphyxiée et ses colonies hors d'atteinte et perdues.

L'Allemagne a donc encore besoin de temps pour terminer ses préparatifs militaires et probablement pour compléter ses réserves économiques insuffisantes. Si elle avait pu mettre au point sa machine de guerre dans les délais voulus, elle aurait eu la possibilité de constituer des stocks et de tout préparer pour une guerre brutale et rapide sans avoir besoin de faire appel aux ressources extérieures. Mais elle a dû, à son corps défendant, entamer plus tôt cette guerre et donc accepter le blocus, il était trop tard pour s'approvisionner au loin. Il lui faut donc chercher tout près d'elle ce qui lui manque. Son jeu de poker étant étalé n'a maintenant plus aucune valeur. Elle doit pour commencer la partie se constituer un beau jeu de bridge en ramassant des atouts. En même temps, elle digère ses conquêtes, y compris la Pologne. Elle cherche peut-être à faire une paix blanche provisoire, nouveau Munich constituant un armistice précieux pour avoir le temps de terminer sous forme de paix tendue ses préparatifs interrompus. C'est sans doute sa seconde urgence, une sorte de simple espoir auquel elle renoncerait s'il est impossible à réaliser.

Pour nous Français, ce facteur temps de préparation allemand est la grande inconnue. On pensait l'Allemagne capable d'être seulement prête en 1942 et si elle pressait vraiment son rythme de travail dès 1941 ?

Il faudrait connaître aussi l'aide que pourront lui apporter les voisins qu'elle exploite : Russie, états nordiques, Balkans. Mais il est peu probable qu'elle soit prête dès 1940. Si les Alliés pouvaient enfin agir efficacement, elle ne le serait peut-être jamais. Mais la réciproque est vraie, l'Allemagne peut nous empêcher de terminer notre préparation et la première victoire à remporter consiste à être prêt avant l'adversaire. Pour le moment, chacun a besoin d'un délai et craint de tout déclencher en attaquant, il se garde donc d'exciter le taureau. La France a toujours eu ces dernières années une politique militaire strictement défensive.

Sur l'échiquier, les pions sont donc face à face. Le premier qui sautera le pion adverse mal soutenu fera tomber tout un coin du damier. Jeu serré, dur à mener avec décision. Or, c'est surtout la décision qui nous manque.

La guerre peut donc consister maintenant :

- Pour Hitler : à mettre au point un ensemble assez solide pour vivre seul et pour nous menacer durement sans craindre les effets du blocus,

- Pour les Alliés : à empêcher cette mise au point en cherchant les points faibles du système, Scandinavie, Caucase, Thrace, à tous les endroits où l'on peut sucer les ressources russes, sans oublier la Méditerranée où l'on peut dominer l'Italie, même sans combattre.

Le 17 mars, enfin dans l'armée de l'Air

Par Décret du 6 mars 1940, je suis affecté dans l'armée de l'Air et j'attends mon quatrième galon pour partir faire mon stage de pilotage.

Phase nouvelle des querelles de clocher entre le GQG-Air et l'Intérieur, le commandement aérien vient d'être modifié, l'équipe du GQG-Air Pirot-Bergeret vient de gagner la première manche sur l'équipe du ministère Bouscat-Tavera qui cède la place au tandem général Picard-général Tarnier, chef d'État-major et chef de Cabinet.

La valse intéresse le général Têtu qui cède la Zone d'Opérations aériennes de l'Est au général Bouscat, il devient le commandant de l'Aviation du général Georges, commandant des Armées du Nord-Est.

La 1^{ère} Armée aérienne est dissoute, les zones sont rattachées directement au GQG-Air. Un état-major de moins, mais il en reste quand même encore trop.

Le système compliqué de zones d'opérations, de divisions aériennes, de forces aériennes d'Armée, de corps d'Armée, de division mécanique et de divisions cuirassées est d'un poids terrible, pour obtenir un bombardement au profit d'une grande unité terrestre, il faut remonter au moins quatre échelons et en redescendre trois. L'armée de l'Air est un cadre très complexe dans lequel on n'a pas encore mis le tableau.

Aux échelons subalternes de l'Intérieur, des modifications aussi : les chefs de bureau du Ministère changent, les Inspections sont touchées. Du nouveau partout, ou plutôt des nouveaux qui sont les anciens qui occupent d'autres places. Petites cuisines de politiques personnelles.

Au Ministère, on travaille dans le détail aussi. La production industrielle ne marche pas. Le Cabinet civil avec Hoppenot, Thouvenot et surtout le gros David, essaie de sauver les apparences en présentant au Ministre des bilans de production d'avions convenables. On voit David annoncer en fin de mois 250 sorties par exemple. Le Ministre rouspète. David arrange les chiffres qui passent le lendemain à 350, puis à 450, et ainsi en 48 heures il obtient les 500 avions demandés ! On ne précise pas que ces avions sont pour la plupart encore sur les chaînes et loin de sortir, ou qu'ils s'embourbent à Villacoublay en manquant de pièces vitales, ou qu'ils s'entassent à Issy faute d'hélices !

Au lieu de voir large et de traiter le problème dans son ensemble, on a recours à des raccommodages de bouts de ficelle, en livrant des avions incomplets ou en reprenant des hélices pour les monter sur d'autres avions que l'on amène sur le terrain où ils pourront ainsi être comptés *sortis*. C'est lamentable à voir de près.

Et les séances au Parlement, avec leur préparation et leurs comptes d'avions dont le but n'est pas de donner du matériel aux Armées, mais de sauver le Ministère.

Et l'intrusion du Ministère dans les opérations et du GQG dans la politique.

Quelle foire et quel panier de crabes.

Au Cabinet du Ministre, travail inorganisé et décousu, on décide par exemple en 10 minutes de l'aide aérienne à apporter à la Finlande, en précisant le nombre et le type des avions, les équipages à envoyer, sans connaître les éléments précis du problème.

On envoie six avions aux Chinois et douze aux Roumains, alors que les Boches les préparent par milliers.

On voit d'ici le déploiement de la Luftwaffe se modifier et descendre vers nous. J'admire le calme des grands responsables, certainement conscients de notre impuissance, qui considèrent sans trembler les nuages d'orage qui s'amoncellent vers l'Est.

J'ai l'impression d'être dans une fragile maison, sous un barrage prêt à craquer et à libérer les masses d'eau qui vont nous écraser.

Le 26 mars

Pour se sauver lui-même, le ministre Guy La Chambre a largué ses principaux collaborateurs, Bouscat et Caquot, et il s'est rapproché du GQG-Air.

Mais le gouvernement Daladier est tombé la semaine dernière, accusé d'impuissance devant l'écrasement de la Finlande. Le front de Finlande était l'occasion de fixer les Russes en les obligeant à détourner vers le Nord une partie des produits recherchés par l'Allemagne.

Les Alliés auraient donné une preuve de leur force (*Nous vaincrons parce que nous sommes les plus forts !*). Cela aurait été la démonstration de leurs possibilités de soutenir un petit état et de l'efficacité de leur garantie militaire. C'eût été un coup d'éponge sur notre aveu d'impuissance vis-à-vis de l'Autriche, de la Tchécoslovaquie et de la Pologne. Ainsi, une force nouvelle aurait pu être insufflée aux états balkaniques et à la Turquie. En bref, un acte de volonté, une décision, une extension de la guerre. Une manœuvre stratégique, enfin !

Mais par peur de décider, par manque d'esprit combatif, par routine bête et impuissance des chefs, c'est devenu un front perdu, le retour à l'attente stérile des décisions adverses. C'est la satisfaction lâche du petit bourgeois qu'on forçait à sortir de ses habitudes tranquilles. La garantie militaire a été donnée trop tard à la Finlande, l'effort envisagé était trop faible, le geste esquissé semblait plutôt destiné à défendre notre gouvernement contre l'indignation populaire des Français qu'à aider réellement les Finlandais.

Donc, le Gouvernement a payé sa faute et Guy La Chambre ne fait pas partie du nouveau Cabinet. Dès qu'a été connue la constitution probable du vaste Cabinet de Paul Reynaud, le Cabinet du ministre de l'Air largué *a fait ses malles !* Agitation de fourmilière, officiers détruisant ou emportant des dossiers (*Ça peut toujours servir !*), secrétaires au galop dans les couloirs, de la poussière, de l'agitation, des palabres dans la fumée des pipes et des cigarettes, autour de bureaux vides et de téléphones muets. Distribution de ce qui peut servir à ceux qui partent : vivres, indemnités, liquidation de ce qui pourrait servir aux successeurs, projets d'affectation de chacun, arrêt

complet du travail. En quelques heures, les préparatifs sont faits et le jeudi soir, les chauffeurs aident leurs officiers à emporter les paquets, les dossiers, les masques à gaz, les photos ornant les murs, les sachets de café. On prépare les *congés de convalescence pour asthénie généralisée* qui remplaceront la permission de deux mois traditionnelle en temps de paix. C'est à vous dégoûter à jamais d'appartenir à un cabinet quelconque.

Puis, c'est le calme, l'ennui, l'attente silencieuse d'une relève qui ne vient pas.

Le vendredi matin, départ du Cabinet civil, aucun bruit de désignation des membres du nouveau Cabinet militaire.

Le Ministre est parti le jeudi soir, après avoir réuni les officiers de son Cabinet dans son grand bureau vert pâle, dans une causerie simple, il a dit la valeur qu'il attachait à l'indépendance de l'armée de l'Air menacée par le Ministère de la Guerre. Déjà les fabrications sont passées à l'Armement, il faut réagir et se battre pour être prêts à mettre en œuvre un outil de guerre qui se révélera bientôt le plus fort et peut-être le seul efficient.

Ensuite, dans l'appartement du Ministre, coupes de champagne sans discours. Dans la conversation, Guy La Chambre expose la grande difficulté rencontrée par l'Aviation depuis le début de la guerre : pour qu'un pays puisse produire cinq ou six fois plus d'avions qu'en temps de paix, il faudrait une industrie déjà préparée à cette brusque extension et non pas une industrie limitée comme la nôtre. Rien n'est prêt, rien ne suit. Il faut en conclure que la première préparation à la guerre doit être un équipement industriel du pays capable de s'adapter rapidement aux cadences des fabrications de guerre.

L'exposé est clair, vrai, élevé de pensée. Jamais il n'a été fait ainsi devant le Parlement à qui l'on expose toujours des mesures de bricolage prises pour remédier à une panne limitée de la production. Pauvre production industrielle, menée depuis des mois par un mécanicien qui fait des accommodages avec des bouts de ficelle. C'est lui et quelques autres de l'entourage du Ministre qui sont bien plus responsables que le Ministre lui-même du mauvais état actuel de l'Aviation française. Il ne faut pas oublier non plus tous les politiciens et tous les chefs militaires qui n'ont pas compris comment devait se préparer une guerre moderne.

Bordeaux - le 10 avril

Hier, attaque de la Norvège et occupation du Danemark par la Wehrmacht.

L'Allemagne verrouille la Baltique pour attaquer la Suède ou l'asservir pendant que la Russie fera la même chose en Finlande. Mais il lui faut une couverture sur Narvik. Comment ? Peut-être par des troupes venues de Mourmansk ? En tous cas, il lui faut Narvik rapidement, l'enjeu de la course est là. Je le ferais par débarquement aérien, mais y a-t-il un terrain ?

Aujourd'hui 10 avril, je suis arrivé à Bordeaux où je vais faire mon pilotage (mutation du 3 avril 1940). J'ai été nommé commandant par Décret du 8 avril. Prise de rang le 15 mars.

La particularité de Bordeaux est qu'il ne s'y trouve pas d'école de pilotage ! Mais j'ai voulu mettre de mon côté toutes les chances d'avoir le macaron qui me permettra de prendre un commandement d'unité combattante. Du train où vont les choses, il paraît préférable de se placer un peu loin du front pour mener à bonne fin ce stage sans être troublé.

D'autre part, les écoles d'AFN ne valent rien encore, ça démarre mal.

Alors, je vais m'arranger ici pour travailler quand même, et vite. Je sais que c'est possible.

Les journaux disent à propos de la Norvège : *La guerre est déclarée !* Mais elle ne l'est pas plus qu'au moment de l'attaque de la Pologne ou de la Finlande. C'est l'Acte du Fer qui commence, pourvu qu'il ne finisse pas trop vite par une nouvelle réussite allemande. Et attention aux Balkans.

Le 12 avril

La situation reste confuse en Norvège. Les Allemands semblent occuper tous les ports. Les Alliés devant effectuer des débarquements délicats le pourront peut-être avec l'aide des Norvégiens. Mais cette opération allemande n'est certainement que la couverture de la conquête baltique, peut-être complétée par une entrée des Russes en Finlande.

Je suis maintenant à Bordeaux même, à la Division de pilotage de l'École de l'Air. Ce soir, première séance de double sur Morane-Saulnier 315 avec l'adjudant-chef Laurent.

Le 23 avril

La situation commence à s'éclaircir en Scandinavie. Les Allemands avaient occupé Narvik et avançaient vers le nord et le nord-ouest en partant de la région d'Oslo. Les débarquements franco-anglais ont réussi, Narvik est coupé des Allemands du sud. Des colonnes alliées descendent vers le sud. Les terrains d'aviation du littoral sont sous le feu de la Marine anglaise, mais les bases de la Luftwaffe doivent être hors de portée, au Danemark et en Allemagne du Nord, Stavanger et autres plate-formes norvégiennes ne devant être que des terrains de travail.

Le 5 mai

Les troupes alliées de Norvège, trop peu nombreuses et probablement engagées avec timidité, sont surtout mal soutenues par l'aviation et donc n'arrivent à rien. Elles n'ont pas réussi à enrayer l'avance allemande vers le nord et Narvik est toujours à l'ennemi. Il a fallu évacuer la région de Trondjhem et se rembarquer. Peut-être pourra-t-on se maintenir dans la région de Narvik ? Ce n'est pas sûr, à cause de la maîtrise allemande de l'air.

On n'a jamais assez cru chez nous à l'aviation qui est encore bien faible. Avec une aviation française forte, la Pologne n'aurait pas été envahie, la Finlande aurait été soutenue, la Norvège ne serait pas en passe d'être conquise et l'Italie ne songerait pas à entrer dans la guerre.

Ceux qui ont démolie notre Aviation, ceux qui n'ont pas su faire une armée de l'Air moderne, civils comme militaires, sont les grands responsables des succès allemands. L'Allemagne a fait une armée de l'Air en trois ans, et c'est cette Arme qui obtient tous les succès. Chez nous, on ne pense qu'à mettre l'armée de l'Air en tutelle. Nos grands chefs terrestres, surtout les chefs d'états-majors généraux successifs et les membres du Conseil supérieur de la Guerre sont coupables d'aveuglement, d'inintelligence et de manque d'imagination.

Nos grands chefs aériens pêchent, eux, par impuissance de caractère, timidité, peur des responsabilités et manque de foi. Celui qui sera fort en l'air gagnera la guerre. La maîtrise des mers est capitale, mais elle n'est pas discutable, les forces y sont trop disproportionnées, même si l'Italie aide l'Allemagne, alors que l'appoint italien pourrait être dangereux en l'air. Cette menace italienne qui se précise doit exciter les larves de l'État-major de Draria en Algérie. Il est fort possible que la puissance aérienne d'un des partis neutralise, en Méditerranée, la puissance navale de son adversaire.

Le 10 mai 1940

Ce matin, attaque de la Hollande, de la Belgique et du Luxembourg, avec un très fort appui aérien et de nombreux bombardements aériens en France.

Ordre du jour ridicule de Gamelin.

Il est très possible que l'Allemagne ne cherche qu'à étendre jusqu'au littoral sud de la mer du Nord sa zone de déploiement aérien, pour attaquer ensuite l'Angleterre. Elle peut avoir là un objectif limité et fixer ainsi les Alliés à l'ouest pour se tourner vers les Balkans.

Le 13 mai

Je vais commander l'École d'observateurs 152 à Bordeaux pendant mon stage de pilotage. Elle fait partie du groupe d'écoles qui comprend Mérignac, Bussac, Mont-de-Marsan et Bergerac. Pourvu que ce commandement soit court, pour aller prendre part aux opérations. Il faudra bientôt préparer mon décrochage. J'active mon entraînement, deux séances par jour.

Le 20 mai

Les Allemands recherchaient bien la bataille décisive contre nous, ils ont progressé avec une terrible rapidité et j'étais découragé devant la carence de notre commandement, la pâle et ridicule imitation de 1914, la résistance limitée des troupes. Connaissant la puissance aérienne allemande et les résultats obtenus par leurs unités blindées en Pologne, nous sommes cependant restés comme du bétail attendant l'orage.

Enfin samedi, l'arrivée au commandement en chef de Weygand, resté jeune et mordant, m'a rendu courage. Gamelin, le passif, l'invertébré, est mis hors d'état de nuire. Je revois mon essai de liaison auprès de lui pendant l'hiver 1938-1939 lorsqu'il était venu en Tunisie avec l'amiral Darlan. Le général Têtu retenu à Paris m'avait envoyé à Bizerte pour renseigner Gamelin sur les dispositions prises par l'Air pour les opérations prévues en AFN. Son chef de cabinet lui ayant rendu compte de ma mission m'avait donné cette réponse :

— *Le général Gamelin ne s'occupe pas de ces questions.*

Insistant pour aller dans le Sud Tunisien montrer au généralissime ce que l'armée de l'Air avait préparé, je me suis entendu dire par l'intermédiaire du général commandant Air Tunisie que le général Gamelin ne verrait pas ces choses-là.

Dans le nouveau cabinet, Mandel prend l'Intérieur, Reynaud a écarté Daladier du ministère de la Guerre, Léger est parti des Affaires Etrangères. L'étiquette Maréchal Pétain fait bien vis-à-vis du Pays.

On tiendra, on s'arrêtera, et avec l'aide américaine on se mettra en mesure de prendre enfin l'initiative des opérations.

On parle aussi de replier certaines écoles en AFN, comme s'il n'eût pas fallu le faire depuis longtemps. J'espère que les charrettes de limogés seront bien garnies à l'Air et à la Guerre.

Le 23 mai

La situation ne s'améliore pas vite. Hier, coup de massue de la prise d'Amiens et d'Arras. Les détachements légers de blindés allemands ont l'air de parcourir la zone séparant leurs gros de la mer. Il va nous falloir un rude effort pour sauver notre aile gauche et ne pas la réduire à n'être plus qu'une tête de pont. On parle de contre-offensive dans les journaux. Avec quels moyens mécaniques et cuirassés ? Nos grandes unités de ce type doivent être aujourd'hui complètement à plat. Pour se défendre, il va falloir adapter l'artillerie, même avec du matériel très ancien, à l'action rapprochée contre les chars. On reverra les De Bauge. Nos chefs découvrent maintenant seulement la tactique anti-chars, les points d'appui fermés avec des obstacles contre l'engin lui-même, et contre son feu la défense très profonde. Pauvres et tristes idiots qui n'ont rien étudié, qui n'ont pensé à rien qu'à se gargariser de leurs succès pendant la guerre lamentable de 14-18, lamentable au point de vue art militaire, massacre inutile de combattants magnifiques, alors que les chefs n'ont jamais compris que leurs moyens de commandement et leurs modes de combattre n'étaient plus à l'échelle des foules mises en œuvre.

La Guerre de 14-18 est un point bas de l'Histoire Militaire, qui aurait dû marquer pour nous le changement de direction entre la manœuvre lente de foules incommandables et le renouveau de

l'Art Militaire employant des moyens automobiles blindés et aériens, des transmissions modernes, rapides et sûres. Je pense à mes études de 1936-1937 là-dessus, inspirées de mes lectures sur la tactique au Moyen-Age et sur Bouvines. Presque personne dans l'Armée n'a lu Liddel Hart, De Gaulle ou Vauthier. Je me souviens de l'indifférence du général Dufieux pour ma proposition de créer une revue militaire tenant au moins les brevetés d'états-majors au courant des idées nouvelles et pouvant les inciter à penser. La période 1918-1939 a été celle de l'engourdissement de la pensée militaire entretenu par nos grands chefs aux cervelles fossiles. Et ce sont eux qui commandent encore.

À l'École de Guerre, un seul professeur voyait dans l'avenir la manœuvre rapide des blindés et de l'aviation, la fin des fronts continus, des attaques processionnelles et des écrasements par l'artillerie, c'était le colonel Giraud, désavoué par tous les autres professeurs qui ne voyaient que les exemples de 14-18.

Pauvre École de Guerre où tant de gens venaient chercher des recettes de cuisine. Il faut pourtant reconnaître que le général Duffour voulait plutôt former des esprits que mettre les intelligences dans des moules. Mais il aurait fallu une pléiade de Giraud et un grand courant d'air sur les esprits.

Reynaud dit :

— *Tenir un mois, et nous sommes sauvés !*

Je voudrais bien faire pendant ce mois quelque chose de plus actif que d'exercer le commandement d'une école.

Du 18 au 21 mai, j'ai passé les épreuves du brevet :

- À Soupes : cinq huit au barographe, prise de terrain avec spirales et un S avec moteur réduit,
- Petite ligne droite Mérignac-Bussac,
- Grande ligne droite Mérignac-Bergerac,
- Petit triangle Mérignac-Bassac-Bergerac,
- Grand triangle Mérignac-Mont de Marsan-Bussac-Mérignac,
- Une heure au-dessus de 2 000 m sur Bergerac et la Gironde.

Remise du macaron ce matin par le colonel Bonneau.

Dès le 21 mai, j'avais télégraphié et écrit à Dumas, chef de Cabinet du général Vuillemin, pour obtenir une affectation aux Armées, de préférence dans une unité combattante. Hier, même démarche auprès du général Kraemer, chef du Personnel au GQG-Air. Aujourd'hui, nouvelle lettre à Dumas envoyée directement par un officier de liaison venu du GQG-Air et repartant en *Simoun*. En attendant, j'étudie les possibilités de transfert de mon École 152 sur une base annexe, peut-être à Bussac, pour éviter les bombardements probables à Mérignac.

C'est difficile à loger, car fort lourd :

- Un commandement
- Une division de 340 élèves
- Une division d'instruction au sol
- Une division d'instruction aérienne
- Trois compagnies administratives.

Total de l'effectif : plus de 1 000 personnes.

Plus ces 100 avions, périmés et combien ! : Potez 25 surtout et Potez 540. Il n'est pas prévu que les élèves partent au front après avoir fait quelques missions sur du matériel moderne.

Le 25 mai

Réponse positive à ma démarche auprès du Grand quartier général Air. Je suis enchanté.

Le 28 mai

Les armées française, anglaise et belge de l'aile gauche forment maintenant la tête de pont de Dunkerque. Ce matin, le Roi Léopold III a déposé les armes, ouvrant d'énormes brèches dans notre dispositif. Tout va dépendre maintenant de l'attitude des États-Unis qui pourraient nous permettre de tenir en freinant l'Italie et en nous aidant efficacement par des envois massifs de matériel : avions, chars, munitions surtout.

Le 29 mai

Ce matin, le colonel Bonneau me fait appeler et lire un télégramme par lequel le Ministre demande si je suis disponible pour être mis à la disposition du général commandant en chef les Forces aériennes.

– *Qu'en dites-vous ?*

– *Que vous m'avez promis de me lâcher dès que je serai appelé ailleurs !*

– *Le 1^{er} juillet !*

– *Non, mon Colonel !*

– *Le 15 juin !*

– *Non, mon Colonel !*

– *Alors, vous voulez partir immédiatement !*

– *Oui, mon Colonel !*

– *Tant pis ! J'ai promis !*

Lettre suivante de Dumas, me proposant de lui succéder comme chef de Cabinet du général Vuillemin.

Le 31 mai - Enfin au combat !

Ce matin, télégramme de la Subdivision, je suis affecté comme commandant en second du Groupe I/22, à rejoindre d'urgence par la gare régulatrice de Troyes.

Augny, près de Metz - le 5 juin

Le 1^{er} juin au soir, départ de Bordeaux pour passer le 2 juin aux Martinanches, avec les Dury.

Le 3 juin, je rejoins Troyes par Paris.

J'ai pris un train de ravitaillement à 17 h pour Metz. À Troyes, un PC d'Armée, avec le colonel Taprè, était en train de se replier. Un nouveau PC d'Armée s'y formait. On sentait arriver le vent de la retraite.

Arrivée à Metz le 4 juin

Je rejoins le Groupe à Frescaty à midi. Les officiers sont à la popote, dans un souterrain du fort de Saint-Privat, sombre et mal installé. Autour d'une longue table, à droite, les officiers du I/22. Autour d'une plus longue table, à gauche, ceux du Secteur de l'Air et de la Compagnie de l'Air, les vrais *Seigneurs de la Guerre*, parlant fort et nous regardant avec mépris. C'est une des caractéristiques du temps actuel que le manque de subordination des services au commandement. Ceci est faussé comme le reste : la troupe est la raison d'être des états-majors, les élèves la raison d'être des professeurs, les clients des commerçants, etc.

Le I/22 est le Groupe de reconnaissance de la 3^{ème} Armée terrestre. Il est commandé par Savart, nommé lieutenant-colonel en même temps que moi commandant.

Les Forces aériennes de l'Armée sont commandées par le général de Boysson (PC à la caserne de DCA de Montigny-les-Metz).

Le I/22 possède huit Potez 63-11. Les avions sont dans les hangars du terrain de Frescaty, dispersés à raison d'un ou deux par hangar. La plupart de ces hangars ont été touchés par les deux bombardements du terrain dont l'un, avec 60 *Stuka*, a détruit un grand hangar plein d'Amiot 143. L'autre bombardement a un peu endommagé la plate-forme, mais sans la rendre inutilisable. Un seul avion du Groupe a été touché. Depuis, on a mis les avions dans les hangars écornés qu'on a laissés tels quels, sans réparation. Tout est resté dans l'état d'après les bombardements, les portes restant fermées et n'étant ouvertes qu'au moment même du départ en mission, lorsque l'avion a ses moteurs déjà en route, puis rouvertes pour le retour.

Ainsi, le terrain a l'air abandonné. L'échelon roulant, en partie chargé sur les camions et les remorques, est camouflé dans les bois qui entourent le château d'Augny où Bazaine signa sa reddition en 1870 et où se trouve le PC du Groupe. C'est un petit bâtiment en bordure du bois, mal installé, sale, faisant triste impression comme aussi le château où sont installés les services du Groupe. Tout est crasseux, mal tenu et entouré de fils de fer.

Les hommes logent au fort Saint-Privat, les cadres au village d'Augny. Les officiers sont presque tous des réservistes :

1^{ère} Escadrille : lieutenant Breton,

2^{ème} Escadrille : capitaine Henri Fouques-Duparc, Moynot et Martin.

Seuls officiers d'active, avec Savart et moi, les sous-lieutenants Gein et Candelier, les lieutenants Natier et Boursaud (qui ne veut jamais faire de mission de guerre !).

Au total, d'excellents éléments, mais le Groupe n'est ni très bien tenu, ni discipliné ni nerveux ! Plusieurs reconnaissances sont à faire par jour. On travaille beaucoup. D'excellents observateurs de l'armée de Terre, les capitaines Pressard et Edel et le lieutenant Brun, font les missions les plus délicates. Le travail est difficile à réussir, les ordres du Commandement Terre prescrivent des reconnaissances dans une zone de 100 km de profondeur allant du Luxembourg inclus à gauche jusqu'à Bad-Kreuznach inclus à droite. Il y a toujours une forte réaction de la flak sur le front et aux abords des zones importantes. Peu d'avions de chasse. Théoriquement, les missions doivent se faire en utilisant les nuages, mais il n'y en a jamais ! On opère donc par surprise en décollant avant le jour pour parcourir la zone à voir au lever du soleil, ou inversement en opérant juste au coucher du soleil avec retour de nuit.

Le 6 juin

Premier vol sur Potez 63, en double-commande.

Depuis hier, nouvelle attaque allemande entre la mer et la route Laon-Soissons. Ici, calme. J'apprends mon métier. Espérons que j'aurai à l'exercer de manière utile. Metz présente l'aspect d'une vie normale, sans crainte particulière. Pas de bombardements.

Le 11 juin

Depuis quelques jours, des troupes sont progressivement enlevées aux 3^{ème} et 5^{ème} Armées pour aller vers la Somme et l'Aisne.

La 4^{ème} Armée a été retirée du front de la Sarre et mise en réserve. Un secteur fortifié de la Sarre l'a remplacée, il est rattaché à la 3^{ème} Armée dont les troupes diminuent aussi en nombre pour roquer sur la 2^{ème} Armée, placé en potence à notre gauche. Le Commandement terrestre s'attend à une attaque frontale sur la Ligne Maginot ou à une attaque principale en Haute-Alsace vers la

DATE.	FONCTION à BORD.	GRADE, NOM et FONCTION DES AUTRES MEMBRES de l'équipage et des passagers.	TYPE ET NUMÉRO de l'avion.	ALTI-TUDE MAXIMA	DISTANCE et NOMBRE d'atterrissages.	DURÉE.	NATURE du SERVICE AÉRIEN.	OBSERVATIONS.
<i>Bois de Juin 1940 (suite)</i>								
12.6.40	Pilote	C ^o Ed. M ^o Mathieu	P63.117791	1800	1	1 ^h 15	Reconnaissance à vue M ^o H ^o	M. G. <i>17.9.40</i>
"	"	"	"	"	1	1 ^h 00	Auzanville Aubierie	
17.6.40	"	"	P63.117791	"	1	0 ^h 40	Aubierie Montelmar	
18.6.40	"	"	" 799	"	1	1 ^h 00	Montelmar Lezignan	
"	"	"	" 799	"	1	0 ^h 45	Lezignan Marie-Anne	
19.6.40	"	"	"	"	1	0 ^h 45	Marie-Anne Saly	
20.6.40	"	"	"	"	1	1 ^h 00	Saly Perpignan	
21.6.40	"	"	" 799	"	1	2 ^h 40	Traversee Perpignan Alger	
22.6.40	"	"	" 799	"	1	1 ^h 40	Alger Oran	
23.6.40	"	"	"	"	1	1 ^h 40	Oran Fez	
23.6.40	"	"	"	"	1	0 ^h 50	Fez Rabat	

DATE.	FONCTION à BORD.	GRADE, NOM et FONCTION DES AUTRES MEMBRES de l'équipage et des passagers.	TYPE ET NUMÉRO de l'avion.	ALTI-TUDE MAXIMA	DISTANCE et NOMBRE d'atterrissages.	DURÉE.	NATURE du SERVICE AÉRIEN.	OBSERVATIONS.																						
<i>Bois de Juillet 1940</i>																														
12.7.40	Pilote	St Hoquet S ^o Linais	P63.117791		1	0 ^h 45	Entravement																							
21.7.40	"	C ^o Ed. C. Vayrac	"		1	2 ^h 40	Mission Gibraltar 1797																							
<p>Après le présent carnet de vol, il n'y a plus que <i>Neuf cent quatre vingt cinq heures</i> de vol dont <i>3^h35</i> de vol de guerre dont ci-contre le tableau détaillé.</p>																														
<p>Le Capitaine FOUQUET Commandant la 2^e Escadrille</p> <p style="text-align: center;"><i>Fine fin</i></p>																														
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td rowspan="2">MOIS de juillet</td> <td colspan="2">Pilote observateur</td> <td colspan="2">Nuit pour</td> <td rowspan="2">TOTAL</td> </tr> <tr> <td>2435</td> <td></td> <td>2435</td> <td></td> </tr> <tr> <td>TOT</td> <td>53^h45</td> <td>831^h40</td> <td>5^h00</td> <td>93^h10</td> <td>985^h15</td> </tr> <tr> <td>TOT</td> <td>53^h45</td> <td>833^h55</td> <td>5^h00</td> <td>93^h10</td> <td>985^h50</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">Le Commandant Hartmann, Commandant le G.R. 1.22</p>									MOIS de juillet	Pilote observateur		Nuit pour		TOTAL	2435		2435		TOT	53 ^h 45	831 ^h 40	5 ^h 00	93 ^h 10	985 ^h 15	TOT	53 ^h 45	833 ^h 55	5 ^h 00	93 ^h 10	985 ^h 50
MOIS de juillet	Pilote observateur		Nuit pour		TOTAL																									
	2435		2435																											
TOT	53 ^h 45	831 ^h 40	5 ^h 00	93 ^h 10	985 ^h 15																									
TOT	53 ^h 45	833 ^h 55	5 ^h 00	93 ^h 10	985 ^h 50																									

Le carnet de vol du capitaine réserviste Henri Fouques Duparc pour les mois de juin et juillet 1940, avec les vols en métropole, la traversée de la Méditerranée et un vol sur Gibraltar, signé par le commandant Hartmann. Henri Fouques Duparc, assureur, sera par la suite député-maire d'Oran et secrétaire d'État à l'Aviation

frontière suisse, combinée ou non avec des attaques frontales. On a l'impression d'être sous la menace d'un enveloppement par une aile ou l'autre, ou par les deux à la fois, qui coincerait tout le Groupe d'armées du Nord-Est. Notre personnel devient nerveux et fait des projets pour un repli qu'on sent imminent, on discute de ceux qui seront affectés à l'échelon volant.

Dans la même zone d'action, le Groupe fait ses reconnaissances profondes chaque jour pour essayer de saisir des indices de mouvements de la Wehrmacht vers la Haute-Alsace ou vers le front de la 3^{ème} Armée. Certains secteurs de la Ligne Maginot qui devaient être couverts par des inondations n'ont plus aucune défense sérieuse à cause de la sécheresse. Le temps reste désespérément beau et il n'y a pas le moindre nuage pour essayer d'échapper aux chasseurs allemands au cours de nos missions. On travaille toujours au crépuscule ou à l'aube.

Une fois par jour, une reconnaissance est faite dans le sud de notre zone d'action : la Sarre et la région de Kreuznach. Une fois tous les deux jours, une reconnaissance dans le nord du Luxembourg et vers Trêves. Dans les villages des environs de Metz, on construit de solides barrages contre les chars, en béton et rails.

Des avions de reconnaissance allemands passent souvent dans la journée à altitude moyenne. Comme nous n'avons pas d'avions de chasse, ils ne se gênent pas du tout ! Et notre DCA est bien imprécise. Depuis le 10 juin, on observe de nombreux passages de bombardiers boches aux abords de Metz, par pelotons de 40 à 60 appareils. Nos équipages bien entraînés exécutent leurs missions malgré les difficultés dues au manque de nuages. Ils arrivent à faire des bandes photo en évitant les tracés réguliers, les passages réguliers et les bandes parallèles. Le passage des lignes se fait en général à 4 000 m et le travail entre 1 000 et 1 500 m. Évolutions a priori en approchant des zones de DCA, surtout par changements d'altitude aux environs de 4 000 m.

Hier, ce fut ma première mission de guerre. Départ à 20 h 25 avec l'adjudant Roullin, pilote, et l'adjudant-chef Prévot, mitrailleur, pour une reconnaissance à vue sur Ouest-Luxembourg, Nord-Luxembourg, Gerolstein, Westlich et Trêves.

Cérémonie préparatoire de l'abandon au PC des papiers et argent. Certains complètent les précautions en emportant un nécessaire de toilette et du linge, pour le camp de prisonniers éventuel, en plus du revolver réglementaire.

Comme on passe les 24 h précédant le jour de mission à assurer l'alerte, c'est une veillée d'armes un peu énervante pour les équipages qui n'ont pas volé depuis plusieurs jours. Pour obtenir du personnel le rendement maximum, il ne faut pas le surmener et lui laisser un jour de repos sur deux, mais ne pas lui laisser prendre l'habitude de la vie sans danger au terrain, sans aller chez le Boche.

Au départ du terrain, temps brumeux. Passé les lignes à l'ouest de Sieriek à 4 000 m. Dès Bettembourg, quatre éclairs au sol : salve encadrante. Puis tirs très violents et bien ajustés. J'ai senti l'odeur de la poudre d'un obus en plein devant. Évolutions brutales en direction et altitude. Après le parallèle d'Arlon, plus rien. Les éclatements sont loin, mais la visibilité est très réduite, brume, nuit tombante. On fait demi-tour vers 21 h au sud d'Ettelbrück. Retour calme par Thionville. Atterrissage à 21 h 20.

L'attaque allemande progresse malgré la résistance de nos troupes. Ce soir, leur aile droite est à Vernon, des éléments boches ont passé la Seine. L'Aisne est dépassée. Depuis 0 heure, l'Italie a ouvert les hostilités. Ce sera très dur, il faudra encore reculer, mais il nous faut tenir jusqu'à l'arrivée du matériel américain.

Souvenirs de juin 1940 évoqués en 1948

Souvenirs d'événements de juin 1940, évoqués grâce à une chanteuse s'accompagnant d'une guitare, au cours d'une réception à Paris chez l'attaché de l'Air britannique, l'air vice marshall George, chansons de la Résistance, simple, avec une résonance profonde, tirant de loin les souvenirs. Pas de souvenirs de résistance, naturellement, pour ceux qui n'étaient pas en France, mais des moments d'émotion forte du temps de la guerre.

Metz

Le fort de Jouy-aux-Arches, au bord du terrain de Metz-Frascaty, en juin 1940. Dans une casemate donnant sur un fossé, la popote des officiers : ceux de la Compagnie de l'Air, les services, seigneurs du lieu. Et à côté, la table des modestes, écrasés par l'importance des autres, la table du I/22, les combattants, ceux qui arrivaient le soir après les autres parce qu'ils sortent du ciel obscur de l'ennemi, ceux qui partent en hâte pour aller s'équiper en scaphandriers de l'air et s'offrir à 300 km/h aux chasseurs allemands marchant à plus de 400 km/h.

Dans un coin, la radio. Et les nouvelles. Et l'indicatif horrible à entendre au milieu des aveux de défaite, chaque émission commençant par les premières mesures de la marseillaise au milieu du silence écrasé des officiers assis près du poste, au fond de la casemate. On ne comprend pas l'écrasement brutal de nos armées.

Dans notre secteur, le calme. Tout fonce, là-haut, au nord. Et dans l'atmosphère morbide de défaite, la peur s'installe. Les gens discutent du meilleur moyen de filer de Metz avant d'être pris, tournés. Le PC du groupe est dans l'un des pavillons où Bazaine a signé la capitulation en 1870. Pourtant, les équipages remplissent magnifiquement leurs missions.

À la même époque, en Potez 63, je partais de Montélimar pour Lézignan préparer le cantonnement du groupe. Survol de la Camargue, Aigues-Mortes, le Grau-du-Roi d'où j'étais parti pour l'alerte de 1938. Souvenirs de jours calmes, quand on croyait encore la France capable de se battre. Et, seul dans mon poste avant, avec sous les yeux ce coin de France ensoleillé au bord de la mer bleue, des larmes coulaient sur mes joues. Pas tant des larmes tristes que des larmes de dégoût, de fureur en sentant prêtes à être violées par l'envahisseur.

Au retour d'une liaison à Marignane où se trouvait le PC du Groupe I/22 (lieutenant-colonel Savart) et la 1^{ère} Escadrille, j'apprends le désir exprimé par un équipage de partir seul en Afrique. Rassemblement de la 2^{ème} Escadrille sous le plan d'un Potez 63. Pluie et boue.

— Je n'ai pas plus envie que vous d'être pris par les Boches, dis-je. J'ai lu ce matin comme vous la proclamation du général De Gaulle. C'est notre devoir de continuer le combat. Ou bien nous recevons demain l'ordre de partir en Afrique nous battre, ou bien nous n'avons pas d'ordre. Dans le premier cas, exécution. Nous restons dans le cadre normal de l'aviation française. Dans le second, j'ai décidé de partir pour Malte. Je connais bien l'île. J'y ai des relations excellentes avec la RAF. Et une unité doit voler groupée, sans isolés. Tout le monde doit suivre son chef. Nous prendrons notre décision ensemble. Qui ne suit pas ?

Silence.

Préparatifs pour une escale en Corse, avec ravitaillement par la force s'il le faut.

J'ai pris cette décision sans hésiter, certain de la vérité. Une grande clarté intérieure. Le détachement de tout devant un devoir net.

Le lendemain, arrivait l'ordre d'aller en Afrique par Perpignan. Aucune escadrille française n'a jamais rejoint un territoire allié !

Départ vers Toul

Le 11 juin dans la soirée, le général de Boysson vient nous prévenir que nous ferons mouvement avant 48 heures. Le chargement partiel de l'échelon roulant est progressivement complété.

Le 12 juin après-midi, les Forces aériennes de la 3^{ème} Armée téléphonent qu'il faut nous attendre à rester encore à Metz et être prêts à travailler, section photo non chargée. On ralentit les préparatifs pendant que le lieutenant-colonel Savart va reconnaître le terrain de Toul-Ochey, notre destination. À la popote, les fins de repas autour de l'appareil de TSF sont de plus en plus tristes, on recule partout ! La marée boche s'étale et submerge tout !

Nous nous regardons, atterrés. On craint ce qui va suivre quand retentit le *Aux armes, Citoyens !* indicatif de Radio-Paris, mesures sinistres alors que nous sentons la défaite en marche.

Le Secteur de l'Air et la Compagnie de l'Air préparent leur repli et demandent des corvées au Groupe. C'est le monde à l'envers. À 19 h, Tramond me téléphone de partir au plus tôt. J'objecte qu'on a déchargé de nouveau beaucoup de choses. Il me répond :

— *La situation est très grave ! Il faut rejoindre Ochey au plus vite, l'échelon roulant cette nuit, l'échelon volant au lever du jour !*

Savart vient de rentrer et me donne immédiatement le commandement de l'échelon roulant, la grosse corvée. Dans la première partie de la nuit, fin du chargement des voitures, avec beaucoup de difficultés pour le ramassage des bagages, des popotes, etc. Le convoi se forme enfin sur la route allant du fort au PC du Groupe. Nuages et bruine, nous serons tranquilles sur la route.

Sur la route, vers Salon-de-Provence

Le ciel reste couvert et bas, rien à craindre de l'aviation allemande. Je fais allumer tous les feux pour éviter les accidents, car les chauffeurs ont peu d'entraînement. Les routes sont encore libres, mais différents incidents nous retardent, passage à Toul après le lever du jour, le terrain de Toul-Croix de Metz est encore occupé par le Groupe II/5, traces de bombardement sur la piste. Je fractionne le convoi pour éviter la casse en cas d'attaque aérienne. Arrivée à Ochey vers 6 h. Coup de téléphone de Savart : poursuivre le mouvement sur Auzainvilliers, près de Contrexéville. Un avion avec Caudelier et Pressard à bord se pose sur le terrain et me confirme l'ordre. La situation générale est de plus en plus mauvaise, et je préfère partir tout de suite. La colonne filera donc dès le casse-croûte terminé, je la précède en voiture légère par Neufchâteau.

Auzainvilliers se présente bien : terrain organisé avec quelques possibilités de camouflage, bonne défense. Les voitures arrivent à partir de midi et vont se mettre dans les bois au nord du village. Les avions se posent au même moment. Déjeuner à Contrexéville.

Au retour sur le terrain, ordre de rejoindre Ambérieu, la nuit qui vient pour les voitures, tout de suite pour les avions. Nous pensons qu'on va nous engager sur les Alpes.

Ravitaillement des véhicules en essence dans le village constamment survolé par des bombardiers boches en formations serrées : trois, six et jusqu'à 15 à la fois. Ils passent à 1 500 m malgré la DCA et la défense du terrain qui montre une très nette indiscipline de feu. Ils ne nous bombardent pas, mais des bombes éclatent partout aux environs, coupant routes et lignes téléphoniques. On dit que Neufchâteau serait durement touchée. Pas de ravitaillement en vivres possible, tout est déjà replié et le commandant de la Compagnie de l'Air doit détruire la plate-forme et brûler l'essence dès notre départ.

Je n'ai ni itinéraire ni carte pour aller à Ambérieu. Je prends un vague croquis d'après la carte de Savart qui se pose. Il me précise qu'il n'y a ni étapes prévues, ni ravitaillement, ni aucune indication sur les états-majors de l'Air en place.

Je décide donc de partir au plus tôt par des routes secondaires pour éviter bombardements et embouteillages. Je charge le lieutenant Brun d'amener le convoi dans le bois au sud de Gray où les hommes pourront se reposer après s'être ravitaillés en vivres grâce à l'argent que m'a donné le lieutenant commandant la Compagnie de l'Air (10 000 francs contre un reçu griffonné sur une feuille de carnet !), à la place des vivres envolées.

Je préfère ma troupe au sud de la Saône le plus rapidement possible. Je pars en voiture légère à la recherche d'un état-major pouvant assurer mon ravitaillement, surtout en essence, et me renseigner sur la situation. Sachant que la zone d'opérations Air/ Sud a été à Dôle, je me dirige sur cette ville. Dans la nuit, des barrages nous arrêtent, de moins en moins sérieux comme défense anti-chars, allant de murettes en cailloux au cheval de frise léger. Mais les hommes de garde remplacent la défense par des formalités chicanières, ils exigent des autorisations et nous retardent bêtement, surtout à Gray où je dois aller à la Place, l'officier de service m'annonce que la Suisse est envahie. Mon chauffeur s'endort deux fois en roulant, je le fais se reposer trois quarts d'heure. On entend le canon à l'est, est-ce en Suisse ?

À Dôle, tout dort. Nous allons dans un hôtel près de la gare attendre l'heure de trouver un état-major. Au matin, recherche d'un élément de l'Air. Je tombe sur le lieutenant-colonel Gibbon-Guilhem dans la cour d'une caserne. Il est à l'État-major du général Bouscat (Zone Est), et il me renseigne pour mes ravitaillements qui se font malgré un intendant invoquant le BO.

À Dôle- Tavaux, on construit des charpentes couvertes de filets pour abriter des LeO 45. Je rejoins mes gens dans la forêt au sud de Gray où ils se reposent depuis le lever du jour, bien camouflés sous de grands arbres. Déjeuner à Gray encore calme. Je vois de loin la maison où habitait mon frère Maurice.

Départ pour Lons-le-Saunier où j'ai décidé de cantonner en l'absence de tout ordre. Nuit calme, la ville n'attend pas les Boches qu'on croit très loin. Mais déjà sur les routes, les gens nous regardent passer, visiblement inquiets, sur le pas de leurs portes. Les premières voitures à matelas arrivent à Lons. Nous sommes juste au début du flot de repli, heureusement !

Le 15 juin à 6 h, départ de Lons pour Ambérieu. Je précède la colonne et arrive au terrain à 9 h, le PC du I/22 s'y trouve déjà avec le II/36. Mais il n'y a plus aucune liaison avec les Forces aériennes d'Armées, ni de la 3^{ème} Armée pour nous, ni de la 5^{ème} pour le II/36.

Des convois passent sur la route devant la base : ceux de l'armée de l'Air en ordre. Des officiers de l'armée de Terre en voitures particulières partent avec leurs familles. Des réfugiés en voitures ou à bicyclette. Toutes les quelques minutes, un train passe sur la voie longeant le terrain, chargements hétéroclites de civils, de soldats sans armes, de bicyclettes en tas énormes sur des plate-formes, des canons d'artillerie lourde sur voie ferrée, des machines agricoles, des rouleaux de câble téléphonique, des canons de 75, des blessés, des barbelés, par wagons entiers formant des trains bizarres, certaines voitures abîmées par les bombes. Et puis des rames entières de locomotives, les chemins de fer en déroute.

Su le terrain, l'usine Lioré, dont la chaîne montait des LeO 45, se prépare à évacuer le matériel et à expédier le maximum d'avions en vol et à brûler le reste. Dans le fond, des ouvriers continuent imperturbablement à construire un immense hangar en béton prévu sans doute pour la Guerre de Cent Ans.

Nous n'avons ni défense aérienne, ni compagnie de l'Air, alors que des unités des services sont regroupées à quelques kilomètres et ne servent à rien ! Nos avions reprennent leur travail de reconnaissance comme si de rien n'était ! Sur Sarrebrück ou Verdun, en s'attachant aussi à la région

Langres-Chaumont et à la frontière suisse. Comme nous manquons d'ordres et de renseignements sur la situation et que le Groupe II/36 ne fait rien parce qu'il n'est pas dirigé, je vais dans la soirée trouver à Bourg l'État-major du général Bouscat pour avoir des directives. J'y apprendis que nous lui sommes désormais directement rattachés, nos états-majors de forces aériennes d'Armées ayant disparu ! Aucune troupe terrestre ne nous couvre, la vallée de la Saône est ouverte. L'ennemi a occupé Gray dont les ponts ont sauté. Il manœuvre en direction de Vesoul et de Besançon pour couper les armées du Nord-Est.

Nos avions rentrent, on me téléphone de Bourg qu'ils ont vu des éléments allemands très légers (reconnaissance ?), arrivant à Dijon et à Besançon ! Tirs de mitrailleuses de DCA sur Gray où de longues colonnes françaises venant du nord sont bloquées.

Le 16 juin, nos avions voient toujours des éléments légers allemands dont certains approchent de Lons-le-Saunier. Gros incendies à Dijon et à Besançon dont les ponts sont coupés. Des convois de civils et de militaires mélangés descendent vers Bourg. Et toujours pas de troupes de Terre, sauf quelques Tirailleurs qui gardent les ponts de l'Ain. Nous nous occupons de la défense du terrain, sentant l'avance boche se préciser.

Comme nos équipages ne voient aucune troupe ni aucun combat, il est certain qu'aucune résistance ne se dessine. On raconte bien que des trains de troupes montent de Lyon vers le Nord, mais est-ce vrai ? Il en aurait même débarqué de Syrie ! En arrivant chez mes logeurs, on m'a demandé si nous venions pour le dîner. Le soir, plus personne dans la maison ! La vague des fuyards a atteint Ambérieu et un bout de papier sur la porte m'avertit du départ des propriétaires ! Dans les rues, on charge des matelas sur le toit des voitures. Dans la soirée, ordre de rejoindre Montélimar le lendemain avec le II/36.

Le 17 juin à 5 h, au lever du jour, je pars en avion pour Montélimar. Atterrissage à 5 h 30. Calme absolu. Un cantonnier balaie la route. On croirait qu'il n'y a pas de guerre. La ville est sale, les logements sordides, personne ne veut se déranger. Nous pensons ne rester que quelques jours. Toute la journée, passages d'avions allant vers le sud, par groupes, par sections ou isolés. Des gros, des petits, des modernes, des anciens, des avions de guerre et des avions-école. Défilé extraordinaire, migration pénible qui rappelle la fuite des oiseaux devant un incendie de brousse africaine. Nous continuons à recevoir des missions, avec ordre de ne plus mitrailler les troupes au sol.

Puis dans l'après-midi court le bruit de la demande d'armistice. Des sous-officiers ont entendu à la radio l'allocution Pétain dont les termes maladroits font croire à un arrêt immédiat du combat. Il faut rassembler les hommes et leur expliquer qu'il n'y a aucun ordre dans ce sens et qu'on se bat toujours. Hélas ! Si seulement c'était vrai !...

Et les Boches avancent toujours.

Ordre de partir le lendemain pour Lézignan rejoindre des éléments de la 3^{ème} Division aérienne. Le 18 juin au matin, je pars en élément précurseur. Descente de la vallée du Rhône, on voit la mer après Avignon.

À Metz, Fouques-Duparc avait dit en plaisantant :

— *Un de ces jours, nous allons faire la course à la mer ! Le premier arrivé aura le maillot jaune !*
On s'était récriés quand il avait spécifié qu'il parlait de la Méditerranée !

— *Et j'arrivai le premier !*

En passant près d'Aigues-Mortes et du Grau-du-Roi, j'avais les yeux pleins de larmes en retrou-

vant cette région dans de telles conditions et en pensant que bientôt les Boches y seraient. Béziers, Narbonne, Lézignan. Là, dans le mistral, une foule d'avions de tout poil, atterrissant et décollant. Au PC, le général Valin qui me charge de prospecter les cantonnements d'alentour, je passe au château des Rigal, le Grand-Caumont. Après le déjeuner à Lézignan avec le général, j'apprends que nous devons rejoindre Marignane pour passer en AFN par la Corse.

Le Groupe arrive. Je l'avertis du changement de destination et je file sur Marignane, toujours par la région d'Aigues-Mortes. Je vois de près les jetées du Grau-du-Roi, la plage.

A Marignane, encore plus d'avions qu'à Lézignan. Et un fou pour commander la base. Le Groupe arrive. Un Potez cassé par Breton à l'atterrissage, mais on en retrouve un autre que l'on va chercher à Béziers. L'adjudant-chef Jouquant, resté derrière nous à Metz pour une réparation, nous rejoint sur un Potez trouvé en route, le sien étant cassé.

Les Boches sont sur la ligne Vichy-Lyon. Les Martinanches sont-elles occupées ? Tristesse et inquiétude pour la famille que j'espère assez raisonnable pour ne pas bouger. Dîner et coucher à la base.

Le 19 juin matin, préparatifs de départ, mais contre-ordre. Les terrains de Corse ont été bombardés et on ne sait plus si nous passerons. Le Bombardement d'abord, la Chasse ensuite s'en vont de Lézignan et Perpignan sur Alger. On ne connaît pas le but de cette vaste migration.

Notre Groupe I/22 attend les ordres du Grand quartier général-Air et je pars à Salon pour notre desserrement. Je pars seul vers midi. Sur le terrain, des bombes laissées par les Anglais partis précipitamment quand nous avons parlé d'armistice, plus des lance-bombes et des chariots porte-bombes. Le personnel s'énerve dans l'après-midi, surtout Fouques-Duparc qui voudrait me forcer la main et recevoir l'ordre de départ en AFN. Je résiste et je reprends tout le monde en main en promettant que je ne les laisserai pas se faire *faire aux pattes* ! par les Boches, expression chère à Fouques-Duparc. Edel le calme, lui aussi. Mais tout le monde est délivré quand pendant le dîner l'ordre arrive de se préparer à partir le lendemain pour Calvi et Bizerte.

Coucher dans les anciennes baraques de l'École de l'Air. Nous y avons été rejoints par quelques équipages de la 1^{ère} Escadrille. Le lieutenant-colonel Savart doit arriver le 20 juin au matin.

Le 20 juin, départ impossible à cause du mauvais temps sur le trajet. À Salon, pluie. Les gens s'énervent de nouveau, craignant de voir les Boches arriver avant notre départ. Le terrain est lourd. Fouques-Duparc tempête :

— *Nous sommes trahis ! Quel beau camp quand les baraques seront entourées de barbelés !*

Vers Alger

Le 20 juin à 14 h, je quittais Salon pour Marignane sur un *Luciole*, un des avions de tourisme qui nous ont fidèlement suivis et ont rendu bien des services. Réunion où Hautzenberger, vauté dans un fauteuil du bar, donne des ordres au nom du GQG-A : le départ pour la Corse est abandonné et nous devons gagner Perpignan pour traverser la mer en direction d'Alger.

Quelques jours après, à Salon-de-Provence. Les officiers du groupe I/22 déjeunent dans un restaurant provençal. Nous attendons là l'ordre de partir en Afrique pour continuer le combat. Au milieu du repas, la radio fait entendre la voix de Pétain qui annonce l'obligation de déposer les armes. Tous, debout autour de la table, comme autour du cadavre de la France, nous pleurons. Au moment du déjeuner, lecture à la radio du message Pétain qui annonce l'acceptation de la défaite et la demande d'armistice, Nous l'écoutons debout, les yeux pleins de larmes. Les visages sont crispés, c'est le fond de notre douleur de guerriers vaincus.

Par téléphone, j'avertis le Groupe de filer sur Perpignan. Contre-ordre. Il faut attendre à Salon ! J'y pars et je trouve les avions commençant à décoller, je les expédie tous en l'air et je rends compte à Hautzenberger qui, justement, était redécidé à nous envoyer à Perpignan. Je suis les autres sur mon Potez 63, je passe tout près du phare de l'Espiguette. Souvenir. À Sète, je reprends la côte après la traversée de la baie du Grau-du-Roi.

À Perpignan-La Salanque, une foule d'avions de toutes sortes encombre le terrain en désordre. Des avions cassés et en l'air, beaucoup de gens tournent en attendant de pouvoir atterrir. Peu d'ordre, pas d'ordres. Je pousse Savart qui m'attendait à partir le lendemain matin pour Alger. Le temps s'arrange et le commandement semble peu décidé. Un service d'autocars nous emmène dîner au *Homard qui fume* et coucher à Sant-Laurent-de-la Salanque.

Le 21 juin matin, toujours pas d'ordres. Nous décidons le départ, d'accord avec le commandant provisoire de la Base. L'important Hautzen n'est pas venu. Les huit avions du Groupe fourniront deux sections, celle de Savart et la mienne. Comme il n'y a qu'un seul mécanicien pour le Groupe, nous brassons les hélices nous-mêmes. Angoisse en regardant les hélices, vont-elles partir ? Mais tous les moteurs se mettent en route !

La 1^{ère} Section décolle, puis la mienne à 8 h 10. Beau temps. Tout va bien à 3 000 m. Ciel brumeux sur la mer. Pas d'horizon. Nous tombons sur la pointe nord-ouest de Minorque. Je laisse largement Majorque à droite. Y aurait-il là de la chasse allemande ? Au sud de Majorque, je rattrape la section Savart. Nuages, un grain dans lequel nous passons. En sortant du grain, Alger apparaît. Soulagement de trouver la côte d'un pays libre. Un tour sur le cap Matifou et après 2 h 40 de voyage, atterrissage à Maison-Blanche encombré de centaines d'avions. Coup de téléphone au colonel de Brion. Je vais déjeuner à Draria.

Alger

Le I/22 rejoindra Rabat demain, mais le général Pennès me fait aller avec lui à Tébessa comme chef d'État-major du PC avancé des Forces aériennes d'AFN.

Le 22 juin matin, je rejoins Tébessa sur un *Goéland* d'Air-Afrique en liaison régulière. Le général Pennès vient de partir pour Alger où il décide finalement de rester. Le général Bouscat, son adjoint, viendra le remplacer au PC avancé de Tébessa. Avec Venot qui représente le GQG-A, j'attends un avion pour rentrer à Alger. Venot doit préparer l'arrivée éventuelle de son État-major. Le PC-Air installé dans une villa avec des meubles tout neufs en bois blanc fait une impression extraordinaire quand on arrive de France, c'est un décor de fantaisie pour une guerre d'opérette où chacun joue à donner des ordres, s'agite hors de sa sphère et fait du volume. L'échelon le plus élevé actionne un avion. On s'amuse.

La ville est calme, les militaires se promènent bien ceinturonnés, la bricole passée, le pistolet à la ceinture pour les Aviateurs. On ne croirait jamais qu'il y a eu et qu'il y a encore quelque part une vraie guerre avec des morts, des ruines, des paniques. Il fait beau sous le soleil et la vie semble bonne. C'est d'ailleurs la même chose à Alger, ceux qui reviennent de France semblent des intrus, indésirables parents pauvres qu'on accueille par charité. Il y a là une scission entre deux états d'esprit, deux manières de voir les choses et surtout de voir la guerre. Deux clans se forment.

Le 23 juin matin arrivent le général Bouscat et son État-major de la Zone Est. Ils traitent de haut les tristes Africains, colonels Beaune, Bonnamy, Stern et Degurse. L'après-midi, Venot et moi prenons le *Goéland* de liaison par sirocco et fortes rafales de poussière pour rejoindre Alger.

L'État-major est toujours à Draria et tourne à vide. On essaye de se servir des groupes arrivés de France pour faire quelques bombardements puissants sur l'Italie avant l'armistice proche.



▲ *Les Bloch 174 du II/33 à Laghouat, fin juillet 1940* (Denoël)

▼ *Fin juillet 1940, Antoine de Saint Exupéry chez le bachagha de Bir-Rabalou avec les capitaines Gavaille et Duhaze, le commandant Alias et Mme Pélissier* (Denoël)



Voyage en métropole

Le 25 juin, l'armistice était signé, mais on n'en connaissait pas les clauses. On n'avait ni ordres, ni directives. Tout flottait. Personne ne savait où l'on allait ni même où l'on voudrait aller.

Dans cette grande incertitude, le général Pennès décide de m'envoyer à Clermont-Ferrand, en liaison auprès du Ministère replié là. Dans l'impossibilité d'avoir une place dans un avion, il n'y a pas de service régulier, je prends le premier paquebot quittant Alger, c'est le *Général-Chanzy* du 1^{er} juillet. Il part du môle du Commerce, il est sale, ayant transporté des troupes. Il n'y a que sept ou huit passagers autorisés par l'Amirauté dont : MM Claudel, Jules Moch (en capitaine de frégate), le fils Darlan, le capitaine de réserve Freycinet (directeur de la Compagnie de transport Maritime). Trajet calme. On craint d'être arraisonnés par les Anglais, mais rien.

Arrivée le 2 juillet à Marseille, dans un port vid. À la gare, pas d'horaires de trains.

Je vais au Secteur de l'Air où je trouve Meyrieux. Je pars en voiture à Aix voir la Région aérienne. le colonel Carmagnat me dit d'attendre la prochaine liaison du 4 juillet à Clermont.

Départ avec un lieutenant de réserve par Avignon, Donzère, route splendide sur Aubenas et Saint-Dier, où je constate avec joie que tout le monde est resté là, y compris les Dury, réfugiés de Belgique. Le soir, je vais à Clermont au Cabinet du Ministre (général Tarnier, Vauzou, Garnier, Mahieu, etc.). On y parle beaucoup de l'attaque de notre Flotte par une escadre anglaise le 3 juillet à Mers-el-Kebir, la *Bretagne* coulée, la *Provence* et le *Dunkerque* très touchés.

Les bureaux de l'État-major Air sont à Aulnat dans les bâtiments de la base, serrés et mal installés. Les gens ne travaillent pas, ils ne décident rien. Impression lamentable de vide, de découragement et de flottement. Le colonel de Dumast me montre l'ordre des Allemands d'envoyer tout le personnel en permission. On attend, à cause de Mers-el-Kebir. Il me raconte comment le général Bergeret a sauvé notre aviation déjà condamnée au moment de l'entrevue de Rethondes. Faisant ressortir le travail effectué en mai et juin, avec un nombre d'avions allemands abattus égal à celui de nos avions en ligne. Goering, sollicité par télégramme de nous éviter la honte du désarmement et de la livraison du matériel, accepte.

Impression affreuse de voir un équipage allemand prendre son repas dans la salle des officiers, tous les officiers français de l'État-major-Air attendant devant la porte qu'ils aient fini. Et la sortie des Boches qui sentent mauvais, débraillés, les vainqueurs !

Je loge chez Jacques et Élisabeth et je profite de la proximité de Saint-Dier pour y aller 48 heures. À mon retour, pas de précision ni de décision.

Devant l'agression anglaise, on nous laisse un certain nombre de groupes, surtout en Afrique. Un petit GQG-Air se reforme, avec le général Mendigal, Cornillon et les autres. Ils vont aller s'installer à Lapalisse.

Retour à Alger

Le général Vuillemin, de retour d'une inspection en AFN du personnel émigré, a décidé, avec les autres commandants en chef, de monter une action de représailles sur Gibraltar. Il repart donc pour Alger et il m'emmène dans son Dewoitine trimoteur le 10 juillet.

Nuit à Marignane avec départ à 2 h 20 pour passer la mer de nuit, une escadre anglaise croisant vers les Baléares. Minorque est brillamment illuminée, un projecteur nous cherche. Alger au petit jour à 5 h 15, chaude et pelée.

Le général Pennès doit diriger l'affaire de Gibraltar qui se monte avec des unités du Maroc et d'Oranie, à partir de son PC d'Oujda.

Un peu d'ordre a été mis dans le gigantesque troupeau volant qui s'est abattu sur l'Afrique. On ré-appareille le matériel, des groupes avaient en effet ramassé en passant des avions de types très divers.

Les effectifs varient énormément, des élèves d'écoles ont amené des avions, certains échelons roulants ont passé la mer au complet, d'autres n'ont que des véhicules avec quelques conducteurs, des hommes sont venus sans aucun matériel, des élèves d'écoles sont arrivés sans aucun encadrement, etc. Au début, on a casé ce désordre comme on a pu et maintenant on cherche à y voir clair. L'inventaire complet du matériel et du personnel n'a pas pu encore être fait, on ne connaît donc pas les pertes subies pendant cette extraordinaire émigration volante.

Au Maroc

Le 13 juillet, je pars avec le général et Bonnamy pour voir les préparatifs effectués sous la direction du général d'Astier. Le 14 juillet, nous rejoignons Oujda. L'opération est prévue pour le lendemain 15 juillet, commandée, puis décommandée, prévue pour le 17, puis encore suspendue. L'escadre Moraglia est là, sur Farman 222, l'escadrille Ronin sur LeO 45. On charge et on décharge les bombes.

Le 18 juillet, nous rentrons à Alger, l'opération prévue par le fameux Ordre n° 9 n'a finalement pas eu lieu.

Savart passe à Draria, en allant en France. Il me dit que le Groupe I/22 est commandé par Colle. Devant mes protestations, on me donne le Groupe dont j'étais resté commandant en second.

Le I/22 doit se fondre avec le I/52 et le I/35 pour faire le 22^{ème} Groupe de Reconnaissance.

Par le *Goéland* de liaison, je le rejoins le 25 juillet à Rabat-Oulad Okba.

À mon arrivée, le Groupe était stationné sur le terrain d'Oulad-Okba, à 9 km à l'est de Rabat, au bord de la route de Meknès, à la lisière de la Mamora. Le personnel est installé dans des fermes avec celui du I/52 qui a pu être rejoint par son échelon roulant, alors que le nôtre est resté en France.

Le commandant Colle a fait l'intérim du commandement, créant un bureau de démobilisation. La discipline est relâchée, le matériel entretenu de loin, chacun pensant qu'on ne volera plus guère. Mais j'ai obtenu du général Pennès, avant mon départ d'Alger, l'affectation au Groupe de dix-neuf Glenn-Martin 167, en montage à Casa. Fin juillet, ils commencent à arriver, les pilotes vont les prendre à Casa où le capitaine Ladouce leur fait faire un ou deux tours de piste, ou même renonce au bout de quelques jours à tout entraînement.

Les gens prennent les avions, décollent de Casa et se posent à Ouled-Okba. Les Glenn Martin sont incomplètement équipés, pas armés, mais ils remplacent avantageusement les Potez 63 usés par le sable, crachant l'huile et à bout de souffle. Ouled-Okba est en effet très sablonneux, c'est une ancienne piste annexe d'école, sans aucun moyen de vivre et loin de Rabat qui nous ignore. Les gens du Maroc installés pendant la guerre dans leur fromage considèrent comme des intrus ceux qui sont arrivés de France *venus mettre le bordel au Maroc*. Ils disent aussi :

— *Ce n'est pas nous qui avons perdu la guerre, on se serait mieux débrouillés.*

Ils ne nous aident pas, heureux de nos difficultés, le colonel Jeannin, commandant Air-Maroc, à qui je demandais une citerne à essence me répond :

— *Tu n'en as pas besoin ! Vous viviez en France comme des coqs en pâte.*

Malgré tout, on fait tous les jours d'abord, puis tous les deux jours, une reconnaissance sur Gibraltar. Les deux Groupes I/22 et I/52 (capitaine Martre) y vont alternativement. Il s'agit de voir quels bateaux sont dans le port, en prenant des photos. On survole Gibraltar entre 6 000 et

8 000 m. Itinéraire d'approche : l'Océan, au large des côtes du Maroc espagnol, puis le Déroit. Les Potez 63 étant incapables de remplir ces missions (400 km de Rabat à Gibraltar), on utilise le dernier Bloch 174 du I/52, puis on réalise sur les Glenn un montage de fortune des caméras Labrely, les missions se font alors sans aucun armement.

Le 1^{er} août 1940, les groupes I/22 et I/52 forment le Groupe de Reconnaissance 22. On y ajoute quelques éléments (capitaine Neuville, lieutenant Dalemont) venus du Groupe I/35 avec quatre Potez 63.

Ce Groupe 22 est un assemblage hétéroclite de personnel et de matériel :

- cadres excellents du I/52, presque tous d'active,
- peu de cadres d'active du I/22,
- cadres de réserve très bons aussi du I/22, mais tous partent démobilisés naturellement,
- puis la petite bande de Neuville venant du I/35,
- appareils Glenn Martin incomplets, nouvellement arrivés,
- Potez 63 non encore livrés ailleurs,
- Moyens du I/52 : deux Bloch 174, quatre Breguet 693, un Dewoitine 520 (réalisé par Layec sur le terrain), un Potez 631. Au total, 36 appareils éparpillés autour du terrain.

Le personnel troupe est composé de réservistes qui commencent à trouver le temps long. Ils sont dans les fermes des environs, peu encadrés, et deviennent très difficiles à tenir. Ils en arrivent même à un essai de protestation collective au PC du Groupe, ferme Pilayre, mais essai seulement, jugulé immédiatement.

L'administration est une splendeur. Le lieutenant Delahaye, officier de détails du I/22, a soigneusement laissé en France tous ses documents et dans un recoin d'une ferme a tenu une comptabilité de fantaisie, pleine de trous dans les écritures. Mais ce n'est rien à côté de celle que passe le capitaine Robinet-Guillaume du I/52. Expert-comptable à Paris, *Conseiller Financier du Pape*, il a des méthodes dites *commerciales*, il note les entrées et les sorties de fonds sur un agenda de ménagère, barrant les sommes qui se balancent. Ce sera par la suite un rude travail pour y voir un peu plus clair. Robinet-Guillaume travaille d'ailleurs beaucoup et ne quitte guère son bureau de la ferme Pilayre, dans les fleurs de bougainvilliers.

La troupe est sous les arbres, dans des tentes DW. Robinet rassemble les hommes à démobiliser au bas du perron, et leur tient de très beaux discours.

L'amalgame I/22 - I/52 est dur à réaliser, le I/52, triste de perdre son numéro, renâcle dur. Mais la vie commune finit par effacer les aspérités, les gens s'ennuient ensemble, tremblent ensemble pour l'avenir et descendent en même temps à Rabat pour tous les repas. Et puis, on continue les missions, on risque sa vie ensemble.

Nouveau système, il faut voir Gibraltar sans le survoler ! Je vais l'essayer avec Rozès sur un Bloch. De loin, on voit à l'oblique les énormes silhouettes du *Hood* sur la jetée sud et de l'*Ark Royal* sur l'Arsenal.

Nous passons d'abord à 6 000 m, puis à 7 000 m. Le spectacle est magnifique, avec une excellente visibilité, la vue s'étend loin en Espagne et en Afrique. Rien ne bouge, ni chasse ni DCA.

Fin août, nous reversons au dépôt de Stockage de Meknès tous nos Glenn, parce que non équipés, pour toucher à Marrakech au II/63 dissous des Glenn équipés et armés. Au cours d'un de ces convois le 27 août, un équipage s'écrase au sol au décollage de Meknès, les sous-lieutenants Lains et Couraud et l'adjudant Augros sont tués. L'adjudant-chef Henry est grièvement blessé.

Nous envoyons nos vieux Potez 63 et le reste de notre écurie hétérogène à Meknès ou à Marrakech, où elle doit remonter le Groupe I/52 qui se reforme, ou encore au Centre de stockage de Bizerte. C'est un désordre général, aggravé par l'incapacité bourdonnante d'états-majors sans expérience. De temps à autre, alerte pour se préparer au bombardement de Gibraltar, opération destinée à faciliter le passage d'un bateau ou d'un convoi qui va du Maroc à Bordeaux ou à Marseille, et puis tout se calme, le bateau ou le convoi sont passés sans incident.

Incident plus grave pour le Groupe : un des derniers jours d'août 1940, un fermier brûlant des tas de plantes sèches met le feu aux herbes de la piste, un grand vent qui souffle de l'Océan projette des étincelles vers le terrain. Brusquement, c'est l'embrasement brutal des herbes sèches par longues bandes crépitantes, avec d'épaisses colonnes de fumées. Le feu avance plus vite qu'un homme au pas, sur plusieurs axes pointant vers les avions. Les soldats et les Indigènes armés de branches cherchent à limiter l'incendie, mais le feu gagne toujours vers les avions.

Comme j'attends la visite des colonels Jeannin et Mørdes, j'ai fait rester pas mal de personnel sur le terrain, ce qui permet de mettre en route les moteurs des avions. Nous n'avons pas encore expédié tous nos Potez et nos Breguet. Les pilotes les mènent donc les uns après les autres vers les secteurs du terrain les moins menacés. Ils roulent dans la fumée, on entend les herbes grésiller, les oiseaux fuient éperdus en vols zigzagants, ainsi que les sauterelles et les insectes affolés, vols bizarres d'animaux de toutes sortes, spectacle de brousse soudanaise en feu. Une pompe à incendie arrive de la Base de Rabat, une autre de la ville. Le personnel se dépense, couvert de sueur et noir de suie. Martre a les cils brûlés. Le feu est enfin maîtrisé, mais nous avons frisé la grande catastrophe.

À peu près à cette époque, le colonel Jeannin m'annonce que le Groupe va être coupé en deux pour refaire I/22 et I/52, juste au moment où *la mayonnaise commençait à prendre !* J'insiste au près d'Alger pour éviter un désastre. Je conserve finalement mon personnel. Autre idée : on veut nous installer à Salé, terrain en cours de terrassement, installations non terminées, sans eau ni électricité et pas de hangars !

Il faut y renoncer et nous ramener à Rabat, base organisée ou réputée telle, c'est la rentrée en cage après l'aimable campement d'Oulad-Okba, ses grands arbres, ses caisses d'avions, ses fermes éparses, ses abondants transports emmenant les cadres en ville, la liberté un peu particulière de cette période transitoire : démobilisation, reformation, mise en place de nouveaux cadres ! Nous arrivons donc sur une base déjà occupée par le Groupe de Chasse I/5 qui a pris les meilleures places. Nous nous casons petitement pour nous étendre ensuite, mais toujours en parents pauvres de la Chasse. Heureusement que le I/5 est particulièrement sympathique et tout se tasse rapidement. Les reconnaissances deviennent moins fréquentes. De temps à autre tout de même, des alertes avec mises en place des unités. Alors qu'on manque d'essence auto, l'essence avion semble inépuisable !

Malgré quatre changements successifs d'officier mécanicien, notre écurie de Glenn se régularise, le matériel est inventorié et pris en compte, les avions et les moteurs sont dotés d'un état-civil. Mais les rechanges, l'huile Lockheed, les pneus et l'équipement nous manquent. Air-Maroc nous conseille d'aller à la recherche du matériel nécessaire à Casa surtout où restent encore à inventorier de nombreuses caisses venues d'Amérique. Pour le personnel, c'est la même chose : dans la fameuse équipe d'EAR qui fait le fond de ma troupe, un certain nombre d'hommes sont introuvables ! On les a affectés sur le papier et c'est tout. Certains n'existent même pas ! Il faut un bureau social au Groupe pour chercher à éclaircir ce problème des effectifs, l'adjudant-chef Humblot s'en arrache les cheveux !

Les vols d'instruction reprennent après une longue période d'inactivité aérienne imposée par la Commission d'Armistice Italienne, invisible d'ailleurs. De temps à autre, on a une mission de recherche de bâtiments anglais.

Mesures contre les Francs-maçons : le général Roques remplace le colonel Jeannin. Une semaine après, il est brutalement débarqué. Le général Tarnier vient prendre Air-Maroc. On nous fait signer des tas de déclarations sur l'honneur : on n'est pas membre d'une société secrète, on a perdu sa cantine, on sera fidèle au gouvernement, on ne filera pas en avion, etc.

Le 17 septembre 1940 à minuit, coup de téléphone de la Base. L'amiral de Casablanca veut me parler au Central-Auto. Voici ce dont il s'agit : une escadre française, trois croiseurs et trois torpilleurs, vient de passer Gibraltar (nous le savions d'ailleurs, ayant été alertés, puis désalertés la veille !). Mais une escadre anglaise est sortie et a passé à 20 h 45 au cap Spartel marchant route 220°. Les Français font actuellement du mazout à Casa qu'ils vont essayer de quitter avant le jour. Il faut donc essayer de retrouver les Anglais à l'aube en les cherchant vers Port-Lyautey, devant Casa ou plus au sud pour éliminer au plus vite les différentes hypothèses : attaque de Rabat, ou attaque de Casa, ou route sur l'AOF. Courses en auto dans la nuit pour réveiller les équipages. Au lever du jour, trois avions décollent pour battre trois secteurs : nord-est, centre et sud-ouest, dans la zone fixée par l'Amiral. J'ai fait faire des routes particulières, chaque avion suivant dans sa zone des routes parallèles en s'éloignant de la côte à la limite de vue les unes des autres.

A 8 h, message de l'avion du lieutenant Champeaux, il a trouvé les Anglais à hauteur de Safi à 250 km de la côte allant vers le sud-ouest. L'escadre française marche parallèlement à eux entre la côte et l'escadre anglaise, à 50 km de distance. Le message Champeaux étant en clair, notre escadre a pu le prendre. L'après-midi, une reconnaissance va jusqu'aux Canaries (lieutenant Layec), mais ne trouve rien. Les deux escadres sont parties en direction de Dakar.

Le 23 septembre 1940, commencement de la fameuse attaque de Dakar par les Anglais. Au Maroc, prise du dispositif prévu, alerte.

Le 24 septembre après-midi, bombardement de Gibraltar par les forces aériennes du Maroc et d'Algérie, avec contrôle des résultats et reconnaissances par le Groupe I/22. Les bombardements s'effectuent entre 4 500 et 7 000 m par groupes échelonnés théoriquement de 15 minutes à une heure, venant du nord-est et du sud-ouest. Le Chasse assure une protection pendant le temps de passage du Bombardement. Mes avions se tiennent entre 6 500 et 8 000 m, assurant une permanence de deux appareils, ils observent les impacts et photographient. Réaction de DCA sans grand effet, pas de chasse adverse. Le travail des avions de reconnaissance est difficile, car les bombardiers se présentent en désordre par deux ou trois, sauf le Groupe de Bombardement I/32, à des altitudes et des directions fantaisistes ! Les résultats ne sont pas brillants !

Le 25 septembre au matin, je vais voir s'il y a encore des bateaux dans le port, le port est vide, pas d'avions sur le terrain, aucune réaction de DCA ni de la chasse. L'après-midi, deuxième bombardement de Gibraltar, avec contrôle à vue et photos par le I/22. Pas de couverture de Chasse. Les résultats ne valent guère mieux que la veille. Un LeO 45 est descendu dans le Déroit par la DCA. Au cours de ces deux bombardements, la plupart des bombes sont tombées à l'eau, quelques unes sur le Rocher, très peu sur le port ! Les bateaux n'ont certainement subi aucun dégât.

Je passe en octobre 1940 une permission en France, à arracher des pommes de terre !

En novembre et en décembre, rien à signaler. L'instruction reprend régulièrement de manière à porter à son maximum la valeur des équipages. Douze sous-lieutenants de l'École de l'Air arrivent au Groupe en attendant d'aller poursuivre leurs études à Salon. Plus guère de reconnaissances, les Marins les faisant presque toutes.



▲ *Maison-Blanche 1941*

▼ *La Sénia, Ju 52 de la Commission d'Armistice allemande*



1941

Au Maroc (suite)

Le 3 janvier 1941, je vais à Marrakech avec sept avions remettre au nouveau I/52 les fanions de l'ex-I/52 dissous en juillet 1940 et dont les escadrilles avaient en grande partie formé celles du nouveau I/22 constitué en septembre 1940.

Voyage Rabat-Marrakech dans la matinée.

Cérémonie sur le terrain à 11 h, le capitaine Martre remet les fanions au commandant Michel en présence du colonel François, commandant la Base, et de nos équipages formés d'anciens du I/52 et des équipages du II/23 qui rentrent de Dakar.

Retour le lendemain à Rabat.

Le fanion blanc du I/52 avait été donné par la duchesse de Guise, marraine du Groupe, qui vient d'accepter d'être aussi celle du I/22, parce que beaucoup de ses filleuls du I/52 de la guerre sont maintenant à mon Groupe. Une cérémonie doit se dérouler à Rabat en février prochain pour présenter le Groupe à la Duchesse de Guise, à l'occasion de la remise de la Croix de Guerre 1940 au fanion du I/22.

Le 29 janvier, je vais reconnaître Gibraltar, par un temps splendide.

Avant Larache, le Rocher se détache déjà très nettement. Vue d'ensemble splendide sur le Rif ocre et gris, le Détroit tout bleu, les chaînes neigeuses de la Sierra Nevada espagnole.

Nous abordons le Détroit à 7 500 m, beaucoup de bateaux dans le port, cuirassés, deux porte-avions, des croiseurs, des torpilleurs.

Premier passage sud-nord, soleil dans le dos, vers midi. Aucune réaction, mais j'ai l'impression d'avoir mal pris l'axe du port.

Deuxième passage nord-sud, quatre éclairs aux batteries des docks, la salve est bonne en altitude, à 200 ou 300 m à gauche.

Immédiatement après, un coup sous l'avion, je sens l'odeur de l'explosif. Mon pilote, l'adjudant-chef Guyot, me demande, très digne :

— *Mon commandant, est-ce que je peux commencer à manœuvrer ?*

Dès la fin des prises de vues photo, car il ne faut pas perdre la face en ayant l'air de fuir, quelques changements brusques d'altitude nous éloignent des éclatements. Nous avons reçu au total 70 à 80 coups. Le mitrailleur me téléphone être couvert de poussière, il voit un trou dans les tôles.

À l'atterrissage, on constate quatre trous, trois dans le fuselage, un près du réservoir de l'aile droite.

Le surlendemain, un Glenn de la Marine est touché en survolant le port à 200 m d'altitude, l'enseigne-observateur a le bras traversé par une balle.

Le 6 février, premier voyage d'escadrille au cours duquel se font des reconnaissances, des exercices radio et du vol rasant. Les sous-lieutenants apprennent la géographie aérienne. Sept avions, après des parcours divers par le Rif, Ouarzazate ou par l'itinéraire direct, font escale à Ksar-es-Souk. Retours individuels en poursuivant les exercices.

Le lundi 10 février, l'avion N° 114 de la 1^{ère} Escadrille (commandant d'avion : sous-lieutenant Girardon, pilote : sergent Brugger, mitrailleur : adjudant Vavasseur) ne rentre pas d'une mission photo à haute altitude au-dessus de Rabat. Craignant un accident, je fais faire des recherches aux environs par un avion. Le lendemain mardi, mauvais temps. Le mercredi, encore des recherches,

sans succès. Le jeudi 13, coup de téléphone d'Air-Maroc, l'attaché de l'Air à Madrid, le lieutenant-colonel Malaize, rentrant de Rabat, a eu des nouvelles de l'avion en passant à Algésiras. Il télégraphie que mon Glenn est arrivé à Gibraltar le 10 février après-midi. Le sous-lieutenant Girardon et le sergent Brugger se sont ralliés au parti gaulliste. L'adjudant a demandé son rapatriement et va rentrer par Tanger.

Le 13 février après-midi, j'apprends que le sergent-mécanicien Descarpenteries sait quelque chose, le lendemain, après de multiples interrogatoires, je découvre que lui et un autre mécanicien, le sergent Gallichet, détaché à Casa et venu dépanner un avion à Rabat, sont complices de la désertion. Avec un camion du parc auto, ils ont tenté de rejoindre un terrain-école désaffecté près de Port-Lyautey, ils emportaient les valises de Brugger qui devait atterrir là et les prendre à la place du sous-lieutenant et du mitrailleur, qui n'étaient pas prévenus de l'intention de Brugger d'aller à Gibraltar. Mais comme ils ont eu des pannes avec leur camion, ils sont arrivés après l'heure fixée et ont quand même étalé un drap, personne n'est venu. Ils sont rentrés. Après une semaine d'interrogatoires par la Sûreté, les deux sergents ont avoué : Brugger était venu du I/52 de Marrakech au I/22 en novembre 1940 pour faire un convoi de Glenn au Levant. Il était mal vu à Marrakech. Naturalisé depuis deux ans seulement, de parents suisses d'origine anglaise, ses pièces d'identité ne m'étaient parvenues qu'après sa désertion. Il n'était pas allé au Levant en janvier 1941 avec les autres équipages parce qu'il n'était pas entraîné au vol de nuit. Je l'avais remplacé au dernier moment par Roullin, et gardé provisoirement à Rabat. Beau cadeau de Michel ! La période qui suit est une attente extrêmement pénible pour tout le Groupe, avec des perspectives de dissolution, de destruction du matériel et de mise en congé du personnel. Et pour moi, de traduction devant un Conseil de Guerre allemand !

Naturellement, plus question de cérémonie pour la marraine du Groupe. Et puis, atmosphère lourde de suspicion chez beaucoup de gens de la Base, colonel de Moussac en tête, qui considéraient mon personnel comme prêt à partir en bloc !

Arrêt des vols, désarmement des avions. Dans le Groupe par contre, attitude parfaite de tous, beaucoup d'officiers venant prendre leur repas du soir avec moi ! Même attitude du I/5 et du commandant Murin en particulier, des Marins, du colonel Kœchlin-Schwartz et du colonel Labaurie. Aucun soutien du général Tarnier ! Tout ceci s'entend du point de vue moral, je n'ai pas à savoir ce qui se fait officiellement. À signaler, une séance très pénible dans le grand amphithéâtre, avec un discours odieux du général Odic, flétrissant surtout les sous-lieutenants devant les sous-officiers ! Vers le 20 février 1941, prise d'armes. Par suite de certaines erreurs matérielles, le colonel de Moussac n'a pas en mains le texte de la citation du Groupe et donc il ne décore pas le fanion !

Le 23 février, retour de Gibraltar de l'adjudant Vavasseur qui raconte son aventure :

— *Dès le décollage de Rabat, Brugger prend 5 000 m d'altitude en allant sur la mer, puis longe la côte à 30 km. Dans le Déroit, il descend en dessous des nuages à 500 m. Il avait coupé son téléphone. Après avoir contourné le Rocher au ras de l'eau, il se présente train sorti, de loin, et se pose sans avoir été tiré.*

Très bien reçu par les officiers anglais, l'équipage est emmené dans un corps de garde. Brugger se déclare décidé à passer aux Gaullistes. Les autres non. Brugger part, les autres restent, surveillés. Au bout de 24 h, le sous-lieutenant décide de rester, craignant une sévère sanction s'il rentre au Maroc. Il sort alors lui aussi en ville. L'adjudant reste au corps de garde jusqu'à son embarquement sur un remorqueur qui l'amène à Tanger,

Le 26 février, le Groupe organise une prise d'armes particulière au cours de laquelle je remets

moi-même la Croix de Guerre au fanion que j'ai fait faire, tout le personnel du Groupe l'ayant payé ! Cérémonie très simple, profondément émouvante, suivie de mes adieux au Groupe.

Retour en Algérie

Je suis en effet affecté à la Base de Stockage d'Oran, et je passe le commandement au capitaine Suère.

Le 28 février 1941, je quitte Rabat, laissant le Groupe dans l'attente d'une décision sur son sort. Je l'avais connu sous sa forme de guerre, j'avais fait retraite avec lui, j'avais contribué à le maintenir après l'Armistice, je l'avais reformé et j'avais la sensation de le voir prendre sa véritable forme d'unité solide, moulée par moi ! Quelqu'un a prononcé à mon départ ce qui résumait bien tout ceci :

— *Peut-être que le sacrifice qu'on vous impose est pour vous la meilleure façon de servir, si votre départ sauve l'existence de notre Groupe !*

Alger - le 20 juillet 1941

À Oran, je suis adjoint au commandant de la Base, d'abord le colonel de Turenne, puis le colonel François. Il y a énormément à faire, c'est un désordre d'organisation et un désordre matériel. De la saleté, du manque de tenue et de discipline. L'action est difficile parce qu'on est noyés sous un déluge de papiers, ce doit être la forme du nouvel esprit dans l'Armée !

Malgré tout, des résultats tangibles sont atteints, mais il faut lutter sans cesse contre l'indiscipline des commandants d'unités, la force d'inertie générale et le fonctionnarisme généralisé chez les militaires. Une Base n'a pas de moyens propres, on les prélève sur les unités, c'est donc une lutte de tous les instants qui absorbe une énergie considérable, pourtant bien utile ailleurs ! Malgré tout, c'est un travail très proche de l'exécution, dont les effets sont visibles facilement.

Pourtant cette situation me donne l'impression d'un exil, d'un abaissement, qui représente un temps de purgatoire et je saisis la première occasion pour en sortir, fin mai, Piollet passe, allant à Vichy au Secrétariat de Coordination. Il me propose de l'y rejoindre. J'accepte, mais le jour même 31 mai, le colonel Léchères m'apprend que le colonel Carayon, chef d'État-major d'Air-Supérieur à Alger, m'a demandé pour remplacer à son 3^{ème} Bureau le commandant Faye, compromis dans une affaire gaulliste et en prison !

Le 1^{er} juin, un télégramme d'Alger m'enjoint de rejoindre immédiatement l'État-major du Commandement Supérieur de l'Air en AFN. Je pars le 3 juin après-midi en *Goéland* avec Edouard Jozan. Depuis Rabat, je n'avais volé qu'une seule fois, pour aller en *Simoun* d'Oran à Blida avec le colonel de Turenne.

L'État-major Supérieur comprend :

Chef d'État-major : colonel Carayon

Sous-chef : Lieutenant-colonel Gibbon-Guilhem

1^{er} Bureau : commandant Bodet, capitaine Jenny-Clarke, capitaine Dürr, lieutenant Cougouille.

2^{ème} Bureau : commandant de Chassey, capitaine Marchal, puis capitaine Longuet.

3^{ème} Bureau : moi - capitaines Martre, Clause, Debernardy (transmissions).

4^{ème} Bureau : commandant Marchal, capitaines Crosnier, Sigler, Guerrier.

Chancellerie : capitaine Morin.

Infrastructures : capitaine Chiari, lieutenant Juin.

Intendance : intendant Perret, capitaine Trottereau.

Santé : médecin lieutenant-colonel Clerc

FTA : colonel Puig, capitaine Tranier, capitaine Peynaud, lieutenant Dartoux.

Marine : commandant Lambert, commandant Marinier.

J'entre en fonctions le 4 juin, sans prendre aucune consigne naturellement.

Le 8 juin, se déclenche l'affaire du Levant. Grande agitation, envoi de renforts : le I/25, le II/3, (le III/6 étant déjà parti). Départ d'unités de la Marine : flotilles 6B, 7B, IT. IAC. On convoie des avions de renforcement : dix LeO 45 de Tunisie, dix Glenn du I/22 qui a subsisté et qui revole.

Les unités partent avec des avions de transport emportant les six tonnes de matériel de chaque groupe par l'itinéraire Tunis-Brindisi-Athènes-Rhodes-Alep. Quelques avions restent en route : un LeO 45 à Brindisi, deux Dewoitine 520 à Rhodes, un Glenn en Turquie, un Glenn à Rhodes. En définitive, les mouvements ne se sont pas mal passés. Nos gens sont correctement reçus par les Italiens et les Allemands. Ils sont intéressés par ce qu'ils voient à Athènes, d'où partent des avions attaquant la Crète, et à Rhodes.

L'affaire syrienne dure un mois, aucun renfort ne peut aller à l'Armée de Terre et petit à petit nos troupes reculent vers le nord. Nos groupes se battent bien, mais leur action ne peut que retarder la progression des Britanniques. En juillet, nos unités aériennes se replient par le même itinéraire et rejoignent l'AFN, elles ont perdu la moitié des avions engagés.



Maison-Blanche 1942, Dewoitine 520 du GT III/3

Réflexions sur la période de l'Armistice au Débarquement

En 1940 et 1941, au Maroc comme à Oran, la vie dans le cadre limité d'une unité ou d'une base ne permettait pas de voir dans son ensemble la situation difficile faite par l'Armistice à l'Armée d'Afrique du Nord et d'ailleurs à l'ensemble de l'Armée Française : contrôles par les Commissions d'Armistice, instruction vue de très près, autorisations à demander pour la moindre chose, limitation des heures de vol, interdiction de faire des exercices de cadres, de créer des terrains, d'entraîner les pilotes, d'avoir des écoles, obstacles au passage des rechanges et des renforts de la France en Afrique, interdiction des voyages et des vols dépassant 25 km, puis 50 km, autour des terrains. Accords à demander pour tout, lenteurs voulues, chinoïseries en tout genre, visites de contrôle avec des questions sans fin !

Pourtant, il nous fallait impérativement voir plus loin, se débattre, et surtout chercher à durer, à maintenir quelques forces et à conserver du personnel entraîné.

Au milieu des difficultés croissantes de cette vie, on gardait des bases où tout de même volaient quelques avions. On conservait un bien faible potentiel pour essayer de se battre au moins quelques jours si l'AFN était attaquée. On faisait des plans, on mettait sur pied une organisation qui tirait le maximum de nos tristes moyens. On voulait surtout conserver le moral de nos gens pour le jour où il faudrait faire appel à eux. Il en a fallu de la persévérance et de la foi pour ne pas se laisser abattre, pour ne pas écouter ceux qui voulaient limiter leur idéal à la satisfaction quotidienne de leurs besoins matériels. Il fallait certainement penser au remplacement de l'essence des voitures par du bois pour les gazogènes, au ravitaillement en bons de chaussures. Que de problèmes angoissants posaient la dotation des hommes en bandes molletières ou le reemplément du mess en assiettes ! Mais trop de gens avaient tendance à limiter là leurs espoirs, et on a vu à cette époque des officiers s'installer dans l'Armistice, calculer leur avancement, leurs décorations et leur retraite future comme s'ils devaient finir leur vie dans ces temps provisoires !

Pendant cette période d'activité réduite, j'ai pensé nécessaire de maintenir et même de remonter le moral du personnel, j'estimais qu'on pourrait bien avoir bientôt besoin de cadres solides et décidés, au caractère bien trempé. Un excellent moyen d'y arriver me parut être la pratique de la montagne et j'ai lancé fin 1941 un Centre de ski dans le Djurdjura. Je ne le considérais pas comme destiné à la simple pratique d'un sport, et je me rapprochais là de la conception qu'en avait le Club Alpin Français. Je pensais trouver dans les organisations de jeunesse un esprit nouveau, une flamme qui pourrait se communiquer à notre personnel, des méthodes inédites de raidissement moral et d'éducation du caractère. Auprès des Chantiers de jeunesse ou de l'École des cadres d'El-Riath, j'ai cherché cet esprit de révolution nationale dont on parlait tant. Je voulais animer nos propres organisations pour élever nos jeunes au dessus d'eux-mêmes et les préparer à leur futur rôle de chefs. Mais je n'ai malheureusement trouvé partout que des mots, des formules creuses et des attitudes de fantoches orgueilleux ! On exploitait la jeunesse comme on tire des avantages matériels d'un bel enthousiasme savamment provoqué ! On avait encadré cette jeunesse avec surtout des laissés pour compte de l'Armée d'Armistice ! Croyant y trouver des avantages moraux, j'avais monté notre Centre de montagne avec l'École des cadres d'El-Riath. Ce fut une suite de désillusions !

J'avais heureusement l'appui du Club alpin français grâce à mon ami Pierre Lung, son secrétaire-général à Alger. Nous nous sommes parfaitement entendus et avons réussi à faire travailler ensemble en montagne et en bonne harmonie, civils du Club alpin français et militaires de l'armée de l'Air ! Comme au fond, on a toujours su, dans l'Armée, s'occuper du moral des hommes et qu'il y avait chez nous quelques instructeurs convaincus, notre Centre a bien marché.



▲ *Le GT 2/15 dans le Djurdjura*

▼ *Activité sportive du GT 1/3 sur la côte oranaise*



De janvier à mai 1942, se sont succédé des stages d'une cinquantaine d'officiers et sous-officiers, dirigés par le lieutenant Cuffaut (du Groupe de Chasse II/3), assisté d'excellents moniteurs comme l'adjudant Chaix. La réussite d'une telle organisation m'intéressait d'autant plus que je voyais un ensemble apparaître dont le Centre de montagne faisait partie. En effet, un Centre de perfectionnement des sous-officiers, d'abord installé à Relizane, puis à Fès, cherchait aussi à élever le moral de nos cadres en durcissant les corps. D'autre part, dans les unités on commençait à sortir les gens de leur moule bourgeois en leur imposant des *sorties-camping*. Tout cela se heurtait à des difficultés sans nombre, matérielles, parce que de plus en plus on manquait de tout et qu'on vivait sur nos réserves morales et parce que beaucoup de gens ne suivaient pas, ne voyant partout que des difficultés et ne cherchant en fait qu'une vie facile dans un chemin tout tracé. D'autre part, les esprits et les opinions s'étaient divisés, les uns penchant vers le Gaullisme, les autres allant jusqu'à une collaboration très poussée avec l'Axe. On parlait beaucoup de Révolution Nationale, mais on ne voyait aucune révolution : bien des gens restaient en place qui avaient une large part dans notre défaite de 1940. La Légion des Combattants, la fameuse Légion, tournait à l'organisation politique nationale à une entreprise de police et de délation, elle donna naissance au SOL (Service d'Ordre de la Légion), les SS français, imitant les méthodes du nazisme !

On se sentait dans un tunnel très sombre dont on ne voyait pas le bout, nous n'avions plus de lumière vers laquelle marcher et pas de chefs capables de nous montrer le chemin à suivre. Tout flottait, chacun essayant dans son coin de se fabriquer un idéal, plus ou moins haut ! Nous, nous avions au moins un but à poursuivre, cette préparation de la défense africaine. Seulement nous étions beaucoup à nous sentir honteux de notre inaction au milieu d'un monde en guerre et nous comparions tristement notre vie confortable à celle des combattants, mais sans aucune flamme. Je souffrais bien souvent de notre honteuse existence bourgeoise en pensant aux innombrables prisonniers dans leurs camps et aux gens des pays occupés. Pourtant je n'ai jamais eu cette religion du prisonnier, marque de ce temps de lâcheté générale. Il y a de tout dans les prisonniers, des bons et des mauvais, des courageux et des froussards, mais je trouvais révoltante cette différence de vie entre des gens d'un même peuple ! À mon sens, plus que jamais il fallait réagir, ne pas se laisser entraîner dans ce courant de douceur française, de bien-être facile et de désarmement des esprits. Des signes se montraient qui indiquaient un début de réaction, par exemple, on entendait un prédicateur exalter la Sainte Violence ou des jeunes se révolter contre leur terne avenir de vaincus. Comment créer l'enthousiasme dans cette ambiance de désastre, chez une Armée humiliée ? La seule solution était pour certains de maintenir *haut les cœurs*, de croire contre toute vraisemblance, d'espérer contre toute évidence ! Et donc de préparer les autres à renaître et à refaire des hommes libres, prêts à être de nouveau des soldats, des vrais cette fois-ci ! On est alors arrivés à exalter une vie rude et la force physique, on s'est mis à prendre la route et à gravir les montagnes. Je crois que dans ce domaine, l'Aviation a bien travaillé ! C'était le temps des couleurs et des shorts. Ce n'est pas si mal que ça !

Et les mois ont passé, les avions ont continué à voler. Grâce au *Grand Passage* de l'armée de l'Air en Afrique en juin 1940, les dépôts de stockage ont pu alimenter nos unités. Le nombre réduit d'heures de vol a ménagé le matériel, et les groupes ont pu se maintenir en état. C'était assez difficile de continuer à vivre presque sans moyens, mais cette volonté de durer était la marque chez certains de leur espérance. Pendant ces mois de *léthargie active*, des gens sont passés, le général Mendigal a remplacé le général Odic, Marchal, Bodet, le colonel Carayon et d'autres sont partis. Fayet est venu, puis reparti. Et j'ai pu éviter d'être affecté à Vichy ! Là-bas d'ailleurs, on ne semblait pas comprendre, et le train-train avait repris ! On voulait revenir aux règles du



▲ *École des cadres d'El-Riath à Birmandreis*

▼ *L'École des cadres d'El-Riath est dirigée initialement par Jacques Duchêne Marullaz (au centre), né à Coléa en 1900, représentant Potez et fondateur et animateur de l'Aéro-club Jean Mermoz à Hussein-Dey de 1930 à 1939, officier-pilote de réserve au GC 1/6, abattu en flamme le 20 mai 1940. En septembre 1941, il prend, avec succès, la direction du Centre de vol à voile du Djebel-Diss puis, après le Débarquement, il commande l'Escadron d'entraînement au pilotage de Kasba-Tadla (Maroc). Il est pilote au Groupe Lafayette en avril 1943. Il est ensuite détaché, comme capitaine, à la Mission militaire de Téhéran*



temps de paix empêchant les officiers de rester trop longtemps hors de France ! Voilà un exemple splendide de fonctionnarisme indéracinable et de totale incompréhension de la situation issue de notre défaite ! Pendant tout ce temps, j'ai circulé, allant du Maroc en Tunisie pour toujours garder le contact, seule méthode efficace d'aider le Commandement.

Avec le colonel Carpentier, chef du 3^{ème} Bureau du général Weygand, puis du général Juin, je faisais tous les exercices de cadres d'AFN, dont le dernier s'est déroulé fin octobre 1942 à Tunis. Les avions qui nous transportaient avaient la couleur jaune imposée par les Commissions d'Armistice, marque ridicule de notre abaissement ! Les appareils de nos unités avaient dû aussi recevoir un barbouillage jaune et rouge sur le nez des moteurs, les plans fixes et les gouvernails. C'était pénible, sur nos propres terrain, de voir des avions à croix gammée ou à faisceaux de projecteurs circuler en maîtres ! Ils venaient assurer des liaisons ou se réfugiaient chez nous à l'issue d'un combat. Des quantités d'avions longeaient nos côtes, Anglais sur le littoral nord, allant de Gibraltar à Malte, Italiens et Allemands sur le littoral est de la Tunisie, circulant entre l'Italie et la Tripolitaine. De temps en temps, des engagements avec des Britanniques venant survoler de trop près la côte. On se sentait en bordure de la guerre, comme sur une plage encore tranquille léchée par les vagues.

Vichy nous disait ses inquiétudes, qui se portèrent surtout en 1942 sur Dakar. Le général Mendingal disait que nous ne risquions rien au Maroc tant que les Canaries n'auraient pas été occupées. En octobre 1942, il m'avait parlé des renseignements du général Bergeret suivant lesquels les Anglo-Américains attaqueraient d'abord Dakar pour remonter ensuite vers le Maroc, je lui objectai que cela conduirait automatiquement l'Axe à occuper immédiatement la totalité de l'AFN. Je lui disais que je pensais qu'au contraire le débarquement se ferait au Maroc, en même temps qu'à Dakar.

En tous cas, il paraissait indiscutable que l'Afrique servirait aux Alliés de plate-forme pour des opérations ultérieures en Europe. Depuis 1941, la campagne perdue des Balkans avait enlevé aux Britanniques l'espoir de garder un pied en Europe. Le perte de la Crète les en avait éloignés pour longtemps !

On pouvait penser même, à ce moment, que l'avance allemande à l'est de l'Europe et son attaque contre la Russie, parallèle à ses succès en Libye, allait menacer très sérieusement Suez et le Proche-Orient. Aucune ambition ne semblait trop haute pour l'Allemagne qui voyait certainement assurée sa marche triomphale vers les Indes dans un avenir rapproché ! D'autant plus que les succès japonais dans le pacifique et en Birmanie complétaient avantageusement les succès allemands en Europe et en Afrique.

Mais en automne 1942, les Américains reprirent l'initiative des opérations dans le Pacifique, après avoir stoppé l'élan des Japonais sur l'Australie. De leur côté, les Russes reprenaient aussi l'initiative dès les premiers froids de l'hiver russe, et les Anglais en Libye, après avoir bloqué les Allemands à El-Alamein, arrivaient à enfoncer les positions de l'Axe.

Nous, nous avions toujours les yeux fixés sur Dakar. Vichy ne voyait que l'AOF et estimait le danger moins grand sur l'AFN. On parlait de forces anglaises importantes massées en Gambie, prêtes à faire irruption vers le Sénégal. Et à tous les échelons, on étudiait la parade à opposer aux commandos et à une opération plus étoffées du genre *Dieppe*.



▲ *Le GB II/62 à Blida en 1942*

▼ *LeO 45 du GB II/33 à La Sénia en 1941*



Le Débarquement

Depuis hier, le 7 novembre, on sait qu'une armada anglaise très importante est sortie de Gibraltar, les renseignements recueillis aujourd'hui montrent que des convois continuent à passer le détroit pour aller vers l'est. Un paquet de bateaux est sorti le 6 à 18 h, un autre à 24 h, ils comprennent des transports, des cuirassés, des porte-avions, des bateaux de guerre légers. On évalue à 200 au moins le total des bâtiments de guerre et de commerce. Les avis sont partagés sur leur destination probable, les uns croient qu'il va y avoir un débarquement sur les arrières de Rommel, pressé par la 8^{ème} Armée britannique depuis quelques jours et en retraite vers l'ouest, d'autres voient un renforcement de cette 8^{ème} Armée, certains croient simplement à un ravitaillement important de Malte. C'est la thèse officielle du général Bergeret, venu de France pour voir *la bataille du canal de Sicile*, qui ne va pas manquer d'être livrée. Moi, je n'y crois pas et l'échelonnement en profondeur des convois montre que, demain, ils seront répartis d'Alger à Oran, je dis au colonel Léchères qu'ils peuvent faire *à droite* ! tous à la fois et débarquer sur toute la côte.

— *Mais non, mon vieux !* répond-t-il.

Sur ordre de Vichy, on prend en Algérie et en Tunisie le régime *Célestin*, alerte sans maintenir le personnel la nuit sur les terrains. Dans l'après-midi, le II/52 envoie un Bloch 174 reconnaître la force navale située alors devant Oran. L'avion ne rentre pas. J'insiste pour qu'on alerte le Maroc. Le général ne veut pas, j'obtiens seulement que, le lendemain dimanche, Air-Maroc fasse prendre l'horaire de travail de la semaine, pour qu'on puisse toucher les gens si la situation évolue. Pas de reconnaissances là-bas, rien de la Guerre, je téléphone à Savart qui paraît étonné de mes questions. En quittant le bureau, je préviens le personnel de rallier l'État-major en cas de coups de feu la nuit. Tout me fait penser à un débarquement. À la maison, je fais acheter des bougies.

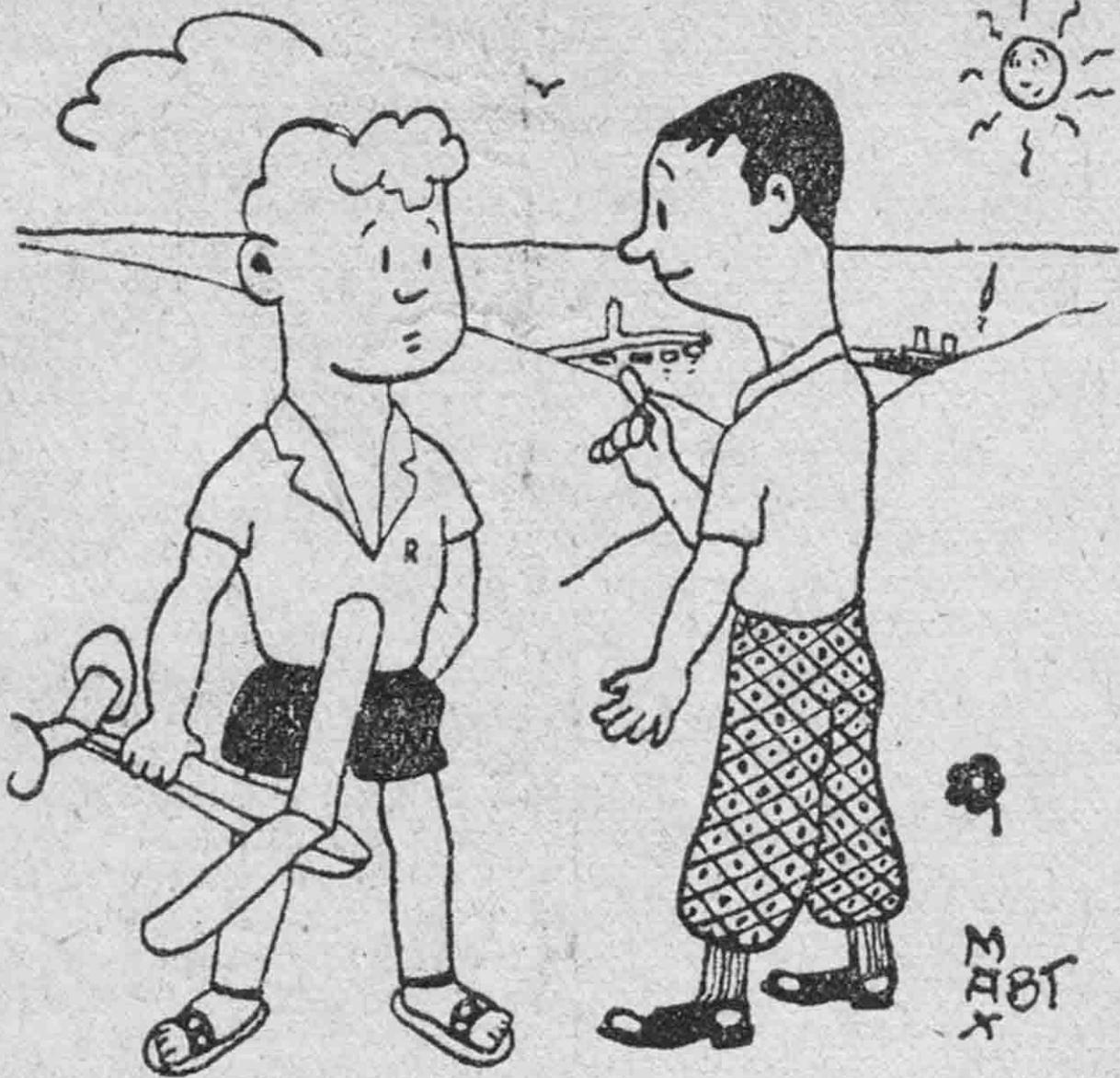
Le 8 novembre, à 3 h du matin, je suis réveillé par des hurlements de chiens, comme dans le bled autrefois quand une colonne passait, cris continus partout. Et puis dans cette nuit où normalement ne passe aucune voiture, on entend crisser les pneus de nombreuses autos prenant vite les tournants. Je suis inquiet et j'écoute la nuit. À 3 h 15, quelques coups de feu isolés. À 3 h 25, j'essaie de téléphoner à l'État-major. Rien. Coupé.

Je m'habille rapidement en grommelant, je l'avais bien dit à Léchères qu'ils débarqueraient partout à la fois. Je mets mon imperméable et je prends pistolet et casquette dessous, pour ne pas être arrêté si je suis rencontré par des éléments d'auto-protection. Encore des coups de feu. La sirène mugit, les enfants pleurent. Adieux. Je file vers 3 h 30 par un itinéraire détourné, escaliers et chemin La Rochelle, petits chemins, Colonne-Voirol, Bois-de-Boulogne, pensant qu'il y a du Gaulliste dans l'air. Approche prudente de l'Olivage. Tout est fermé, nos hommes veillent. Il disent avoir vu des civils armés en brassard blanc marqué VP qui voulaient les relever. Ils les ont envoyés promener. J'entre. La grande porte est battue par une mitrailleuse au fond du chemin d'entrée. Au poste de police, téléphone avec la Villa Gaultier, siège de l'État-major. Le capitaine Forget est de service. Le capitaine Jenny-Clarke, qui habite à côté, l'a rejoint. Ils disent qu'un groupe de civils se trouve devant la porte du bas, armés et brassards VP, ils ont essayé sans succès le coup de la relève. Le poste de derrière est libre. Les coups de fusil, de mitrailleuse et de canon continuent vers le port.

Je donne l'ordre d'expédier par derrière à la villa quatre FM, 15 hommes et des munitions. Je file avec le caporal Domengine, secrétaire de mon bureau, par les jardins, car on voit des phares

LES ALARMISTES

par MAX ABT



— Va y avoir un coup dur à Alger au début d'Octobre.

— ???

— La rentrée des classes.

Prémonition en 1942

circuler sur les chemins. Nous sautons un mur (c'est la première fois que je saute le mur d'un quartier !), une grille, et j'arrive sans encombre au portail de la cour d'honneur, derrière la villa. Je suis trempé tant j'ai couru.

De mon bureau, je téléphone au commandant Gras, 3^{ème} Bureau de l'amiral Sud, il me dit que l'attaque du port a échoué, mais que d'importants débarquements sont en cours à l'est et à l'ouest d'Alger. J'envoie des radios de renseignement à Tunis, Rabat, Oran et Vichy. Je téléphone au colonel Cathal, commandant le Groupement mixte 26 qui a rejoint son PC de l'Amirauté. Les lignes spécialisées ne sont pas coupées, j'ai Rabat encore calme, Tunis où il ne se passe rien. Je n'ai pas La Sénia. Les officiers des environs arrivent, je donne le commandement de l'Olivage au capitaine Cougouille, avec le lieutenant Romatet, celui de la Villa à Jenny-Clarke. Les FM, les hommes arrivent. La défense s'organise. On fait prisonniers nos gardiens, bien calmes : sept hommes, 28 fusils, des munitions, un car, une camionnette. Leur chef se présente :

— *Lieutenant X, tout va bien, toutes les dispositions sont prises.*

Son adjoint :

— *Je suis le secrétaire de Pierre Weiss ! Éclats de rire...*

On essaie de téléphoner au général. Impossible. Des voitures sont parties chercher les colonels. Il n'y avait ni consignes, ni plan de ramassage à l'État-major !

Vers 5 h 30, Gras me demande pour le lever du jour :

- Une reconnaissance à 50 milles de rayon autour d'Alger,
- Un bombardement de la flotte, dans l'ordre de priorité : transports, troupes en cours de débarquement, porte-avions.

Je téléphone au colonel Cathal qui monte l'affaire de son PC, mais me prie de prévenir Blida qu'il ne peut pas avoir au téléphone, coupé. Au bout du fil spécialisé, le colonel Montrelay semble sidéré de l'ordre préparatoire donné. Il me demande :

— *Mais contre qui se défend-t-on ?*

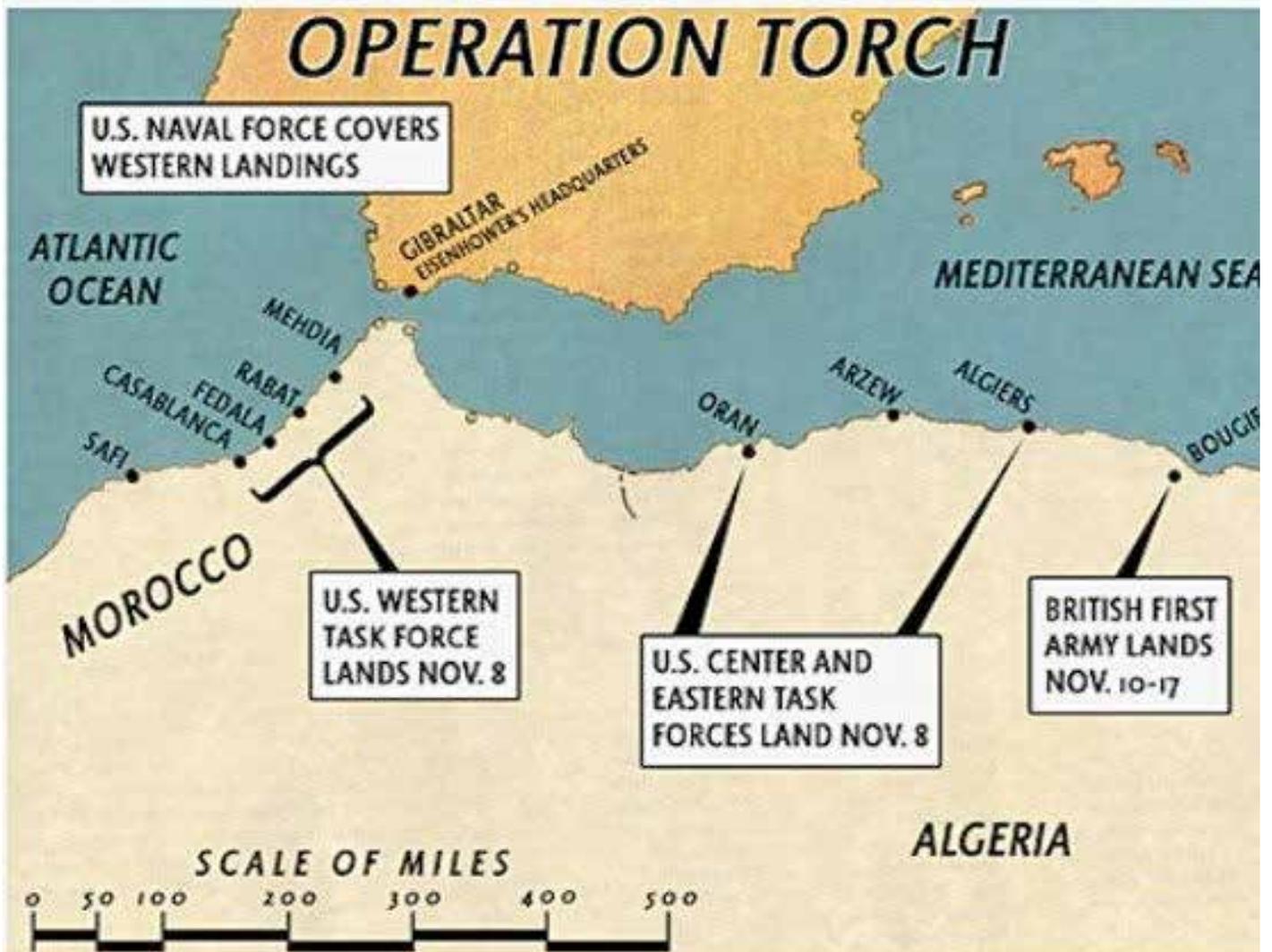
J'apprends que les Tirailleurs ont occupé le terrain et tiennent le colonel enfermé dans son bureau. Le général de Montsabert est passé à la dissidence et tente de persuader les Aviateurs qu'il s'agit d'un ordre général. Je lui précise la situation. Des officiers arrivent toujours à l'État-major, les uns, rares, armés (Cougouille, Jenny-Clarke, Romatet, de la Rivière), les autres avec des valises, colonel Gibbon-Guilhem en tête. Lui, il a trouvé la proclamation de Mast qui annonce l'arrivée du général Giraud et ordonne à ses troupes de bien accueillir les Américains. Certains viendront seulement vers 8 h, heure du bureau, parmi ces fonctionnaires parfaits, Bréard, qui trouve ça tout naturel.

Au lever du jour, le colonel Cathal me prévient qu'il y a de la brume au sol à Maison-Blanche, les quelques pilotes qui ont pu rejoindre des environs ne peuvent pas décoller. Ils sont peu d'ailleurs, le ramassage à Alger ayant été empêché par les VP. Je prévient Gras qui veut le bombardement quand même, sans chasse. Je refuse.

Seul, l'avion de reconnaissance a décollé de Blida au jour. Il est descendu en flammes à Fort-de-l'Eau (capitaine Couillau). Les Américains, profitant du brouillard, commencent à occuper Maison-Blanche, guidés par des Français de l'armée de Terre. La Tunisie est calme. À Oran, une attaque du port au jour a échoué. Deux bateaux américains sont coulés dans le port. Mais de gros débarquements se font à Arzew et aux Andalouses. Au Maroc, débarquements à Fédala et à Rabat. Le colonel Léchères arrive vers 9 h. Le commandant Bordes nous ravitaille en sandwiches. Le général ne répond toujours pas. J'ai la possibilité de faire monter une valise par Chabot qui des-



▲ *L'immense armada*



cependant chez lui. Je refuse, préférant me contenter de mon pistolet, réflexe de combattant qui me fait plaisir, au milieu de gens qui préparent leur captivité.

Vers 10 h, la situation s'améliore en ville. Le Central protégé est rouvert. Le colonel Léchères et moi serions d'avis de partir vers l'intérieur pour essayer d'avoir encore une action sur les bases aériennes. Le général Beaune, qui remplace provisoirement le général Mendigal, ne veut pas décider et demande l'avis de l'amiral Moreau :

— *On n'abandonne pas un bateau qui coule !*

Voilà les Marins ! L'action remplacée par une attitude.

Je peux téléphoner à la maison, heureusement, car il y avait inquiétude à mon départ. Un peu après, le général fait savoir qu'il a été dégagé, il est à Fort-l'Empereur avec le général Juin, bloqué puis dégagé lui aussi. Tout l'État-major doit le rejoindre, ne laissant qu'un détachement de gardiennage à la Villa (Mr Lustaud) et à l'Olivage. Ça pétarade toujours vers le port, des avions survolent la ville. Des *Swordfish* piquent sur le musoir nord où ils bombardent la DCA.

L'atmosphère morale est lourde. Les gens paraissent accablés, des officiers du voisinage se joignent à nous (lieutenant-colonel Bordes). On prépare le départ en camions et en voitures. On emporte l'armement : mitrailleuses, FM. C'est long, ça traîne. Certains partent par voitures isolées.

À la fin, je m'en vais dans une voiture qui en suit une des FTA. J'ai avec moi Dürr, La Rivière et Bréard transportant le chiffre. En sortant du Bois-de-Boulogne sur la Colonne-Voirol, je vois la voiture des FTA arrêtée au milieu d'un groupe de civils à brassards, d'agents de police, avec un capitaine de cavalerie casqué. Tous ont des revolvers au poing.

Je fais rapidement reculer notre voiture sur le boulevard Foureau-Lamy. La Rivière va voir, on l'entoure, des revolvers braqués sur lui. Je fais avancer la voiture sur la route du Bois-de-Boulogne, à l'abri du talus. J'envoie Bréard voir au coin du boulevard ce qui se passe. La Rivière et lui reviennent en courant, sautent dans la voiture qui démarre. Le chiffre ne sera pas kidnappé !

Retour à la villa Gauthier. Compte-rendu au colonel Léchères qui décide de rester là. Mais le général réitère son ordre de rejoindre Fort-l'Empereur qui manque de défenseurs. Nous décidons de forcer le passage de la Colonne-Voirol s'il le faut. Dispositif : à pied devant, une section en armes avec deux FM 24/29, derrière, des voitures légères et des cars suivant par bonds avec le reste du personnel. Départ vers 11 h 30, les colonels Léchères et Gibbon-Guilhem, moi en tête. En éclaireur à bicyclette, l'ingénieur Allemand, de l'AIA, en civil naturellement. Des gens rentrent de la messe, des obus éclatent vers Fort-l'Empereur.

La Colonne-Voirol est libre. Nous continuons à pied jusqu'à El-Biar, les voitures suivent par bonds nos petites colonnes qui longent les maisons, à cause des avions. De la place d'El-Biar, on entend des coups de feu vers Châteauneuf où sont les Américains. À 200 m avant la villa des Oliviers, des gardes mobiles.

Arrivée au Fort-l'Empereur à 12 h 30. La ville paraît calme. Quelques chars arrivent par la Route-Moutonnaire, un gros incendie sur le port de commerce, avec un immense panache de fumée sur la ville, sous un ciel splendidement bleu. Notre personnel est intégré dans la défense, commandée par Pillon. Nous allons déjeuner.

Après-midi lamentable, nous traînons, désœuvrés, entre la cour et le PC enterré où les états-majors sont rassemblés. Des tas de généraux dans les coins, c'est pénible. De temps à autre, quelques renseignements téléphonés d'Oran, de Tunis, du Maroc. Dans une pièce, le CR continue à marcher :

— *Un bâtiment dans le 60 du cap Matifou, il tire une salve, la batterie répond...*

Et les généraux discutent. Nous cherchons avec Fay ce que nous allons devenir :



▲ Rideau de fumée et barges de débarquement

▼ Débarquement vers Aïn-Taya



— *Mon pauvre Hartemann, vous vivez vos dernières heures de liberté !*

Moi, je me demande ce que je déciderais si on me pose la question :

— *Voulez-vous vous battre sous les ordres du général Giraud ou rester fidèle au gouvernement de Vichy en restant prisonnier, ou rapatrié en France ?*

La réponse est simple : je ne cherche pas à être logique mais, sentimentalement, je demanderai à me battre. Cette détermination prise, au milieu du panier de crabes, je vais faire un tour dehors. Le général Juin décide, vers 17 h, d'aller à Mogador. On lui conseille de se dépêcher, le fort étant presque complètement entouré d'Américains. Ce départ de quelques officiers va faire une impression lamentable ! On y renonce. Je brûle des papiers dans la cuisine du mess. Le fort est encerclé. Nous montons à l'observatoire, le colonel Léchères et moi, pour voir progresser dans les arbres les Américains maintenant tout près. On nous dit de descendre, parce que la batterie va tirer. Des balles claquent sur les murs. Dans la petite cour, au bas de la rampe, devant l'entrée du PC enterré, nous discutons avec le lieutenant-colonel Bordes, Clausse et Charlon. Certains veulent descendre chez eux, en civil. Les deux capitaines partent vers le mess. Le colonel Bordes, sa valise jaune à la main, nous dit au revoir. Nous nous dirigeons vers le PC.

Soudain, éclatement brutal ! Je ne sens plus mes jambes et j'ai l'impression d'être trahi par mon corps. Je vois de la fumée me passer devant, en rouleaux. Je tombe à l'entrée du couloir. Je me relève et je cours dans le couloir vers le poste de secours installé par le médecin-colonel Clerc au premier coude avec les moyens de son centre médical : infirmières, infirmiers, matériel, quatre lits. Je tombe, je cours, je retombe. Mais je veux arriver vite, parce que mon sang coule en ruisseau, les souliers font l'impression d'être pleins d'eau. J'arrive sur un des lits. Affolement autour de moi. Les gens ne savent pas quoi faire. Je sens ma vie s'en aller, tout est clair, lumineux, mon esprit dans une étrange brume éclatante, des cloches sonnent. Je dis :

— *Garrot !*

On serre la jambe droite.

— *À gauche !*

On serre la jambe gauche.

Je sens la vie revenir. Piqûres. Pantalon coupé. Pansements. Ça fait mal.

Chanson, qui commandait le groupe PC au fort, m'ayant vu sur ce lit, pendant des jambes et de la tête, les yeux révoltés, m'a cru mort. L'aumônier, me trouvant exsangue, ne tenant plus ma tête, m'a administré. À ma droite, un artilleur, blessé à l'épaule. À ma gauche, le colonel Léchères, blessé, et Bordes qui est mort sans reprendre connaissance. On nous charge, le colonel Léchères et moi, dans l'ambulance de l'Air supérieur, le commandant Bordes (l'autre Bordes) portait mon brancard, devant.

Départ à 16 h 40, sous l'œil de nombreux spectateurs. Certains, trop délicats, ont reculé devant ce spectacle de boucherie (*Je ne peux pas supporter une horreur pareille !* dit le colonel Gibbon-Guilhem). Descente rapide à l'hôpital Maillot. Les chars américains se rangent pour nous laisser passer. Cahots. Souffrance. Léchères ne dit rien, en dessous de moi. Nous traversons les rues pleines de promeneurs dominicains. Drôle de journée !

Désordre inouï à Maillot. Pansement dans une salle où se voient toutes les couleurs et nations : Arabes, Français, Américains, Nègres, Anglais, Allemands (d'un avion descendu), Italiens (d'un sous-marin coulé). Je dois me défendre pour garder mes chaussures trouées près de moi.

— *Pauvre petit, disent les gens, il n'est pas brillant !*



▲ *Le matériel arrive en nombre*

▼ *Les Américains débarquent à Alger*



Je suis faible, donc petit. Piqûres de toutes sortes. Lit au Pavillon des Officiers, tous les deux dans la même chambre. Ce que c'est bon un lit, à ce moment-là ! Mes jambes saignent toujours, les pansements, l'alèse et le drap rougissent. L'infirmière regarde de temps à autre et hoche la tête. Léchères n'a pas toute sa connaissance et appelle :

— *Maman, j'ai mal !*

J'ai l'impression d'avoir les mollets noués, comme après un effort de saut ou de course trop violent. Lui aussi. À 23 h, l'infirmière, inquiète de me voir toujours saigner, dit à une autre :

— *S'il continue, il va perdre tout son sang !*

Elle me demande :

— *Voulez-vous que j'appelle le chirurgien ?*

Celui-ci, consulté, me demande :

— *Pourquoi ne vous a-t-on pas opéré ?*

C'est splendide ! L'infirmière veut que je la renseigne sur les piqûres faites ! Quelle boutique ! Et il s'agit de la vie des gens !

Descente à la salle d'opérations, porté par moments la tête en bas, par des Indochinois maladroits. Ils me couvrent la tête. Je ne suis pas encore mort ! Il faut se serrer pour ne pas dépasser le brancard en franchissant les portes trop étroites de cet hôpital non adapté à son rôle. Anesthésie locale. On nettoie et on recoud le mollet gauche et la cuisse droite où un tendon est à nu. Au total, plus de 50 éclats dans les pieds, les jambes, les fesses, le plus haut au milieu du dos.

Et puis, des moments durs, avec cette impression de mollets noués. Nous ne dormons pas. Léchères souffre énormément et nous discutons. Comme on craint pour lui la gangrène, on lui fait un traitement sévère, avec sulfamides toutes les heures. Alors, une infirmière ouvre chaque heure la porte, c'est l'horloge de Strasbourg !

Le vendredi 13 novembre 1942 à 11 heures, le général Bergeret et DeFrance viennent nous voir, ils annoncent que l'amiral Darlan a décidé de marcher avec les Alliés et que le Maréchal et Laval ont approuvé par télégramme (avec une grille spéciale). Joie immense. On reverra l'Alsace !

Tous les matins, réveil au jour pour voir s'éclairer la très jolie cour mauresque : galerie arabe, des arcades sur des colonnes torsées. Au-dessus, de longues bandes horizontales de céramique jaune, avec des bandes verticales semblables descendant sur les colonnes. Entre les colonnes, une barrière de bois vert clair à jours. De hautes portes de bois vert foncé sont rabattues sur les murs, ouverts par des fenêtres grillagées rouge foncé. La patrouille de l'aube dans un ciel encore pâle. Les réactions aériennes allemandes ont été presque nulles contre les convois en cours de débarquement dans le port : un bombardement le dimanche 8 soir et le lundi 9.

Nous ne pouvons naturellement pas bouger et rien n'est d'ailleurs prévu. Puis, plus rien pendant près d'une semaine. Une série de six nuits avec des bombes et c'est de nouveau un calme à peu près absolu. Certainement, avec d'impuissance aérienne de l'Axe.

Nos journées se passent à lire, dormir vaguement, recevoir des visites. Les premiers jours, les gens de l'État-major nous ont laissé tomber. J'apprends qu'on nous considère comme hors de combat pour longtemps et qu'on s'est attribué nos places : Gibbon-Guilhem, chef d'État-major, et Georges de Chassesey dans mon fauteuil.

Les débarquements continuent, les troupes américaines et anglaises poussent vers l'est. Les Allemands et les Italiens ont débarqué en Tunisie du Nord, d'abord par avions à El-Aouina, puis par bateaux. Bizerte ne s'est pas défendue, obéissant aux ordres de Vichy.



▲ *Les Américains progressent sur les hauteurs d'Alger*

▼ *Les Spitfire Mark V du 322th Wing de la RAF atterrissent à Maison-Blanche l'après-midi du 8 novembre*



Le 13 dans la nuit, je rêve que le sort de Bizerte dépend de moi, je vois un mur avec une petite fenêtre par où apparaît le panorama aérien du lac de Bizerte, avec le djebel Achkeul. Par cette ouverture, j'essaie de passer une main tenant un papier qui porte : *L'Amiral doit résister aux Allemands*. Chaque fois que j'avance la main, la porte se ferme. Cauchemar affreux. Le lendemain matin, je réalise difficilement. Je m'estime fou d'avoir cru pouvoir influencer le sort de Bizerte. Or, pendant que je me rase, assis dans mon lit, Paulette arrive pour me dire :

— *Hier soir, vers 22 heures, Édouard Jozan a téléphoné de Bizerte en demandant à vous parler. Apprenant que vous étiez blessé, il m'a chargée d'aller vous demander au plus tôt quelles étaient les instructions du bon vieillard de l'autre côté de l'eau. Et il ajoutait : Je suis comme Lucienne, mais avec ceux du Nord !*

Paulette a téléphoné au général Mendigal qui a répondu :

— *Mais Jozan a des chefs !*

Il a tout de même alerté l'Amirauté d'Alger qui a téléphoné toute la nuit à Bizerte. Mais ce n'était pas ce que voulait Édouard qui ne croyait plus aux ordres officiels contradictoires, il désirait un avis sûr d'une personne de confiance, pour sortir de l'indécision régnant dans son État-major. Voilà comment Bizerte aurait pu résister, alors que l'amiral Derrien, poussé par le capitaine de frégate du Jonchay, commandant l'Aéronavale, s'est mis d'accord avec les Boches pour tenir un secteur à côté d'eux ! Depuis, j'ai appris qu'Édouard Jozan (mon beau-frère) avait tout fait pour décider l'Amiral à la résistance. Il a même un moment enlevé la décision, faisant paraître un Ordre du Jour anti-allemand, annulé quelques heures plus tard par l'Amiral et probablement par l'influence de du Jonchay. Ensuite, Édouard a pu passer les lignes et voir le général Barré, commandant les troupes de Tunisie, vers Béja, pour lui soumettre l'ordre de résistance à Bizerte. Le général a refusé de signer et le pauvre Édouard est rentré à Bizerte. C'était fini, les pro-allemands avaient gagné. Édouard a été expédié en France où il est étroitement surveillé.

Le sixième jour, je me lève et je commence à circuler, très difficilement, accroché à une chaise. Je souffre beaucoup des muscles des mollets. Je me sens diminué d'une manière épouvantable. Le neuvième jour, on m'enlève les agrafes. Le onzième jour, je quitte l'hôpital où on ne me donnait pas de soins en dehors des pansements refaits tous les deux ou trois jours. Mes jambes reprennent forme, se nettoient, alors que jusqu'à présent c'était un champ de bataille de cratères, de peau arrachée, de bourrelets, avec du sang coagulé, des ecchymoses. C'était horrible ! Ayant perdu beaucoup de sang, je suis encore faible, malgré mon appétit formidable qui a commencé à me tenailler dès le 9 au matin.

Le lendemain, 20 novembre 1942, je vais à l'État-major voir le général. Et lorsque Gibbon-Guilhem et Chassemy me voient, ils ont l'air consterné de gens qui reçoivent un hôte non invité au partage du gâteau. Petit à petit, je passe plus de temps au bureau dont je reprends la direction complète à la fin du mois. Je me traîne, ne me déplaçant qu'en voiture, mes fesses sont cuisantes. Au cours d'une convalescence de huit jours à Djelfa pour Noël, je recommence à marcher lentement, mais presque normalement.

Il y aurait beaucoup à faire pour remonter l'aviation d'Afrique, près de 500 avions ont été détruits au sol et en vol, les 8, 9 et 10 novembre. Les Américains ont pris presque toutes nos bases, nos groupes ne volent plus, installés en Algérie dans des cantonnements sans terrains. Les esprits sont en ébullition, beaucoup de gens n'acceptant pas le changement d'orientation politique. C'est d'ailleurs chez moi un défilé constant de gens à cas de conscience. J'essaie de les éclairer, de poser le problème sous son vrai jour, de montrer combien c'est simple de revenir à notre attitude anti-allemande normale.

Je vois les délégués de l'AOF, capitaine de frégate Parion, général Rignot, qui sont venus voir, comme les mages, si le nouveau Dieu était réellement né et ils repartent convaincus. Scène pénible avec Gérardot qui s'est replié sur Alger avant ses unités, pour ne pas retomber aux mains des Boches en Tunisie. Les groupes de Tunisie se sont repliés sur l'Algérie, on avait tenté de garder en ligne les groupes II/7 en Dewoitine 520, et II/33 en Bloch 174, mais Gelée, commandant le II/33, est revenu un jour de reconnaissance encadré par deux Messerschmidt et on a tout retiré de la zone de combat, sauf trois sections de défense de terrains prêtées à l'Armée de Terre.

L'armée de Terre française s'est engagée en Tunisie avec ses moyens d'armistice. Comme L'Axe ne se dépêche pas d'envoyer des troupes en Tunisie, on a pu pousser du monde en avant de Med-jez-el-Bab et sur la Dorsale Est, ligne de hauteurs dominant la plaine. Gafsa a pu être réoccupée. L'Axe n'a que des éléments très légers en face de nos troupes. Pendant ce temps, l'Aviation ne fait rien, le général Mendigal, conseillé par Gibbon-Guilhem et Guyot, a pris une position logique mais humiliante pour nous. Il déclare que nous n'avons pas les unités, le matériel voulus pour nous battre et qu'il vaut mieux conserver ce personnel pour former plus tard des unités solides sur matériel américain. Je dis un jour à Guyot :

– *Nous sommes de pauvres types, des saligauds, de ne pas nous battre !*

Grande scène de protestation et d'indignation ! Nous faisons de beaux discours et des plans d'opérations avant novembre, nous avons engagé nos unités contre les Alliés pour le débarquement, et maintenant nous ne faisons rien contre l'Axe. Résultat : atmosphère de suspicion chez les Alliés. On ne nous donne pas de matériel, ou si peu que c'est une triste plaisanterie. Et puis, petit à petit, le général se laisse convaincre d'engager du monde dans l'affaire de Tunisie qui dure, d'abord, le trop fameux Groupe *Lafayette*, unité mal commandée, mal soudée et qui perd d'entrée de jeu deux pilotes désertant en France ! Et puis, le Groupement de Faye qui, d'Aïn-Oussera (Paul-Cazelles) d'abord, puis de Biskra, exécute une série de bombardements sur Nefta, Tozeur puis Sfax et le Nord. On le renforce même avec des détachements venus d'ailleurs. Ça se passe très bien, mais c'est trop tard, l'atmosphère désagréable pour l'Aviation est créée. Nos gens se désespèrent sur leurs terrains du Sud, presque sans avions : Bou-Saâda, Aïn-Oussera, Laghouat, Colomb-Béchar, Beni-Ounif, Aïn-Sefra. Le moral est bas, on discute intensément, et ce manque de matériel sert d'argument aux protestataires, aux gens à tendances vichysoises. Comme on ne prend pas de mesures contre eux, cet état d'esprit se répand et s'amplifie. Ça se sait et on tourne dans un cercle vicieux. Le bruit se répand : l'Aviation ne veut pas se battre. L'afflux à Alger de commandants d'unités et d'officiers bavards et sans cervelle donne des bases à ces racontars. Seul palliatif : les bulletins et les discours idiots de notre 2^{ème} Bureau qui n'a jamais renseigné personne et qui s'est toujours trompé sur tous les points. Les tournées de Chassey provoquent des crises de gaieté dans les unités. C'est déjà un résultat !

La campagne de Tunisie se déroule, les Américains s'engagent au sud, les Anglais au nord, les Français restant au centre, mais on ne leur donne toujours aucune Aviation française. À l'État-major, on bâtit des plans de réorganisation de l'Aviation, sans même savoir comment est composée l'Aviation des Alliés. On spéculé, on discute, on élabore des projets fumeux, alors qu'il serait si simple de prendre la formule américaine ou anglaise. Je crois que nous serons obligés de nous engager dans le cadre allié, notre Aviation ne sera jamais assez forte pour travailler seule et nous avons intérêt à nous intégrer dans le système anglo-américain. De plus, comme nous sommes obligés de commander aux Américains notre matériel sous la forme des nécessaires à des unités constituées américaines, il est impossible d'imaginer qu'on accepte de démolir les ensembles reçus pour en doter des unités fantaisistes dont l'organisation n'est pas sérieuse.

1943

Janvier 1943 - Parachutiste à Fès

Je suis désigné pour commander le Groupement d'aviation de débarquement, parachutistes et avions de transport. Quand il faut commander le matériel, j'applique mes idées en commandant ce qu'il faut pour l'effectif de Parachutistes que nous pouvons instruire et qui correspond à un régiment américain à deux bataillons. Ensuite, j'obtiens ce que donne aux Parachutistes l'organisation américaine. Premier succès.

Quand on organise pour travailler dans le cadre allié les Groupes II/5 (*Lafayette*) et II/7, je réussis à faire donner au II/5 qui a des P-40 américains la forme d'un *squadron* américain, et au II/7 qui reçoit des *Spitfire*, la forme anglaise. Mais on considère ça comme une exception dont il faudra revenir bientôt et on conserve les tableaux d'effectifs qui font des Groupes sans échelon roulant, avec un équipement territorial lourd et sans souplesse. Le nombre des bases équipées est trop faible pour permettre la moindre manœuvre et le système est indéfendable, d'autant plus qu'on a séparé le commandement territorial de celui des unités. C'est partout une foire complète et on se demande comment le service du réarmement pourra équiper ce puzzle en distribuant le matériel américain. On nage en pleine fantaisie.

Dégoûté, je ne m'intéresse plus à rien de ce que fait cet État-major qui tourne à vide. Je demande à partir commander mon Régiment parachutiste. Bonne occasion que la mise sur pied de l'État-major du Corps expéditionnaire aérien, destiné à diriger l'Aviation française qui appuiera nos grandes unités terrestres. Le général Gama, venu d'AOF, le commande, avec Léchères passé général, comme chef d'État-major. Et voilà une double organisation, avec deux états-majors superposés qui s'écrivent à 50 m de distance.

Les Américains, méfiants, ne donnent que peu d'avions, des P-39 *Airacobra*, des Vultee A-35 de piqué, quelques Cessna C-78 *Bobcat* de transport léger. C'est maigre et les groupes continuent à se morfondre dans le Sud. De temps en temps, en allant à Laghouat ou à Aïn-Oussera, je m'arrête à Djelfa, lieu de repli de la famille.

15 mars 1943

Je suis muté officiellement au Groupement de débarquement. Je vais à Fès de temps en temps prendre contact avec mes gens. Il font beaucoup de parachutisme et peu d'infanterie. Venus de l'Air, des Chantiers de jeunesse, et un peu de l'armée de Terre, ce sont tous des volontaires au moral magnifique. L'encadrement, d'abord assuré par l'ancienne Compagnie de l'Air 601, se renforce d'éléments de la l'armée de Terre.

Avril-mai 1943

Je passe à Fès deux fois une semaine, et je fais trois sauts en parachute. Au second, je m'oriente mal et suis plaqué la tête au sol. Évanouissement d'une demi-heure et perte de mémoire de deux heures. Puis, je vois double pendant plusieurs semaines.

Le 13 mai, je rejoins enfin le Régiment que je commande en même temps que la base de Fès. Difficultés avec Sauvagnac qui croyait être le patron. Je fais une série de neuf sauts en onze jours, pour avoir rapidement mon brevet. Plusieurs fois, je fais deux sauts en 20 minutes. Les sauts commandés sont moins désagréables que les autres, on n'a pas la sensation d'aller vite, on s'éloigne de l'avion et on se ramasse au moment de l'ouverture. En cinq mois, le Régiment a fait 11 000 sauts, il a eu cinq morts.



▲ Maison-Blanche, le 9 janvier 1943, les généraux Doolittle, Bergeret et Spaatz inspectent le Groupe Lafayette

▼ Les glorieux combats du 1^{er} Régiment de Chasseurs-Parachutistes (hemaridron.com). Le 1^{er} RCP voit le jour le 1^{er} juin 1943 à Fès sous les ordres du commandant Sauvagnac. Il est le seul régiment français encore en activité à avoir participé à la libération du territoire nationale. Il s'illustre dans les Vosges puis dans la poche de Colmar au prix de sanglants combats. Ce sera ensuite l'Indochine et l'Algérie.



Je me mets en liaison avec la 5^{ème} Armée américaine et la 82nd *Airborne Division*. J'obtiens notre rattachement aux Américains pour l'instruction. De temps en temps, quelques Douglas viennent donner à nos unités l'occasion de sauts d'avions plus modernes que les vieux Potez 540. On attend toujours le matériel dont l'arrivée est toujours retardée. Les Américains en manquent pour eux-mêmes et nos hommes sautent toujours en treillis déchirés et souvent en short et sandales.

Pendant le début de l'année 1943, les opérations en Tunisie ont montré d'abord une série de revers, perte de la Dorsale-Est, de la région de Gafsa, et même forcément reprise par les Allemands de la Dorsale-Ouest à Kasserine. Heureusement, une contre-attaque britannique arrête les boches devant Tsala et Kalaa-Djerda et les Alliés reprennent Gafsa.

La 8^{ème} Armée britannique poursuit son avance en Libye, prend Tripoli, puis force la ligne Mareth. Les Boches ne tiennent pas longtemps au nord de Gabès, sur le Tebaga, et comme prévu dans nos nombreux exercices sur la carte, perdent d'un coup toute la plaine de Sfax-Kairouan.

La 1^{ère} Armée britannique progresse lentement en avant de Medjez et vers Pont-du-Fahs. Rommel se retranche devant Bizerte, Tunis et le Zaghouan.

En mai, les Boches attendent l'attaque sur ce massif, les Anglais les trompent par de faux chars, des mouvements de troupes bien couverts. Puis, c'est brusquement le coup de boutoir entre Medjez-el-Bab et Pont-du-Fahs, une poussée de deux divisions, avec l'appui massif de l'Aviation, 1 600 avions opérant sur zones successives et hachant tout.

La percée vers Tunis surprend les Boches, les Britanniques et notre Corps franc atteignent Bizerte, les troupes françaises encerclent le Zaghouan. Les 180 000 Boches et Italiens, dans l'impossibilité de se replier, sont faits prisonniers. 60 000 Français ont pris 40 000 Allemands.

À Alger, le général De Gaulle est arrivé, après de longues démarches sur place par le général Catroux et à Londres par le général Bouscat, et je suis rappelé au 3^{ème} Bureau. Fini mon beau commandement et mes projets de débarquement en Europe à la tête de mon régiment.

Le général Gama est venu me remettre le drapeau du Régiment. Le 14 juin, j'ai présenté le Régiment à son drapeau, sur le terre-plein, devant le mât du pavillon.

Retour à Alger

Le 15 juin au matin, je suis parti pour Alger, sur mon *Simoun*. Quelques jours auparavant, les vols ont dû être interrompus, un Potez 540 s'est cassé en vol, en revenant d'une liaison technique à Meknès, en faisant six morts. Le matériel n'est toujours pas là.

Fin juin, première liaison en Tunisie, pour voir les groupes II/5 et II/7 à Sidi-Ahmed, le I/25 à Thélepte et Tunis. Peu de traces de combat. Quelques véhicules allemands brûlés dans la région de Bizerte. Tunis presque intact, sauf le port. Bizerte démoli. Sidi-Ahmed a été durement bombardé. Beaucoup de constructions détruites. Des débris d'avions à croix noire. Autour de Thélepte, beaucoup de mines qui éclatent au passage des troupeaux et des indigènes.

Deux décisions le 1^{er} juillet :

- Un seul état-major rassemble ceux de l'Aviation française d'Afrique et ceux du Corps expéditionnaire, morts avant d'avoir vécu.

Gérardot est chef d'État-major, Chassin et Guyot sous-chefs. Xavier de Chassey reste au 1^{er} Bureau, le commandant Gros, venu de France par l'Espagne, prend le 2^{ème} Bureau, Plon garde le 4^{ème} Bureau.

- Le 25, je suis nommé lieutenant-colonel.

DATE	FONCTION A BORD	GRADE, NOM ET FONCTION DES AUTRES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE ET DES PASSAGERS	TYPE ET NUMÉRO DE L'AVION	ALTITUDE MAXIMA	DISTANCE ET NOMBRE D'ATER-RISSAGES	DURÉE	NATURE DU SERVICE AÉRIEN	OBSERVATIONS
<i>D'Ors de</i>				<i>D'Ors 1943</i>				
16-2-43	Pilote	Aé Payer S ^r Kauffmann S ^r Casauboy	P540 N° 220	500	2	1.10	Lancer 20 Parachutistes	
16-2-43	C ^{ad} d'Avion	"	"	"	1	0.45	10	
20-2-43	Pilote	S ^r Bèpp	P540 N° 25	"	2	1.05	20	
22-2-43	Pilote	A ^c Mausecour S ^r Guénard S ^r Mathias S ^r Kauffmann	P540 N° 25	"	2	0.30	18	
23-2-43	C ^{ad} d'Avion	A ^c Mausecour S ^r Kauffmann S ^r Casauboy	P540 N° 220	"	1	0.55	11	vol de nuit
24-2-43	"	A ^c Payer S ^r Kauffmann S ^r Casauboy	"	600	1	0.30	10	
24-2-43	"	A ^c Payer. S ^r Kauffmann	"	600	1	0.30	10	
24-2-43	"	A ^c Mausecour S ^r Kauffmann	"	600	1	0.25	10	
24-2-43	Pilote	A ^c Mausecour S ^r Kauffmann S ^r Casauboy	"	600	1	0.35	10	
24-2-43	"	A ^c Payer S ^r Kauffmann	"	600	3	0.40	31	
24-2-43	C ^{ad} d'Avion	"	"	600	1	0.15	10	
24-2-43	"	A ^c Mausecour S ^r Kauffmann S ^r Casauboy	"	600	1	0.50	10	vol de nuit
26-2-43	C ^{ad} d'Avion	S ^r Payer S ^r Guénard S ^r Casauboy	P540 N° 220	600	1	1.10	Lancer 10 parachutistes	
26-2-43	Pilote	S ^r Kauffmann S ^r Casauboy	"	600	2	0.45	22	
26-2-43	"	A ^c Mausecour S ^r Kauffmann S ^r Casauboy	"	700	1	1.25	10	
27-2-43	"	S ^r Kauffmann. S ^r Casauboy	"	700	2	0.40	20	
28-2-43	"	S ^r Casauboy	"	600	2	0.40	20	
2-3-43	"	S ^r Mathias S ^r Guénard	P540 N° 25	600	1	0.15	11	
3-3-43	C ^{ad} d'Avion	A ^c Mausecour. S ^r Kauffmann	P540 N° 220	700	1	0.25	9	
3-3-43	Pilote	S ^r Kauffmann. S ^r Casauboy	"	700	2	0.50	20	
3-3-43	"	S ^r Kauffmann S ^r Casauboy	"	700	1	0.15	5	
4-3-43	"	A ^c Payer. S ^r Casauboy	"	700	1	0.25	Fes. Meknes	
4-3-43	C ^{ad} d'Avion	"	"	700	1	0.30	Meknes. Fes	
4-3-43	Pilote	S ^r Kauffmann S ^r Bèpp. S ^r Armand	P540 N° 25	400	1	0.10	Enl' avion	
5-3-43	"	S ^r Bèpp. A ^c Michaux	P540 N° 220	600	1	0.25	Entraînement	
5-3-43	"	S ^r Kauffmann	"	600	1	0.15	Lancer 12 Parachutistes	

Le carnet de vol du capitaine Henri Fouques Duparc, officier-pilote réserviste du Groupe de transport 2/15, pour le mois de mars 1940, avec les vols de largage de parachutistes à Fès en Potez 540

La remise en état de l'armée de l'Air

- À l'État-major, gros travail pour hâter la mise en condition des groupes en cours de réarmement : III/6, I/4, I/5, I/3 de Chasse, I/32 de Piqué, I/25, II/23 de Bombardement lourd.

Le corps aérien expéditionnaire a montré peu d'activité. Grosses remises en place. Changements dans le personnel par abaissement des limites d'âge et relève des commandants d'unités trop mous. Le général Bouscat a réussi à faire l'union des Aviations du général Giraud et du général De Gaulle en étant leur chef d'État-major Air à toutes les deux.

Dans l'armée de Terre et la Marine, on reste séparés. Le général Juin, chef d'État-major de Giraud, le général de Larminat pour le général De Gaulle. Même séparation subsistant avec la Marine, avec les amiraux Collinet et Auboyneau.

Le Comité de la libération nationale, présidé par les deux généraux, fait exécuter ses décisions militaires et réorganiser l'armée par un Comité de Guerre permanent dont font partie tous les chefs d'état-majors généraux. La reprise directe des groupes ex-gaullistes, dits à *Croix de Lorraine* n'ira pas sans difficultés. Ils sont depuis trop longtemps livrés à eux-mêmes et ils ont d'ailleurs un rude besoin d'être aidés, pour la plupart, à se rénover.

Les unités aériennes d'AFN sont basées pour l'été dans le nord : Martimprey-du-Kiss, Sidi-Bel-Abbès, Noisy-les-Bains, la Mitidja. Les groupements mixtes ont subsisté, mais vont se vider petit à petit.

Pendant un mois, depuis le 10 juillet, conquête de la Sicile par les Anglo-Américains. Les forces française, pas encore prêtes, n'y ont pas pris part, sauf quelques Goumiers.

Notre Aviation est longue à mettre sur pied. Depuis la fin du règne Mendigal, on a tout effacé dans les plans d'armement et il a fallu tout remettre sur pied, suivant de nouveaux principes, soufflés d'ailleurs par l'air vice-marshall Wigglesworth, faire ce que nous pouvons avec notre personnel en ligne et en réserve. Tout proportionner à nos possibilités de cet ordre. Au lieu de faire des projets tactiques sans savoir ce que nous pourrions réaliser, accepter de travailler d'abord dans des ensembles alliés, puis essayer de rassembler ensuite les unités françaises réarmées.

Premiers jours d'août

Des officiers venus de l'*Air Ministry* mettent au point avec nous l'envoi de personnel en Angleterre afin de mettre sur pied et entretenir ensuite deux groupes de *Heavy Bombers* et pour alimenter nos groupes déjà là-bas : *Alsace* et *Île-de-France*, armés en *Spitfire*, *Lorraine* en *A-20 Boston*.

Je les ai rencontrés à La-marsa, PC de l'air chief marshal Tedder, commandant le *Mediterranean Air Command* (MAC), les bureaux de l'État-major sont installés dans des villas, des voitures, des remorques, des tentes, sur la plage de Gamart. Malheureuse et maladroite intervention du général Kœchlin-Schwartz. Là, se décide une conférence interalliée du réarmement aérien français, qui se tient le 8 août à l'hôtel Saint-George d'Alger, sous la présidence de l'air chief marschall Tedder. Il en sort des conclusions vagues à concrétiser par un Comité présidé par le général Saville, chef d'État-major du MAC. Je suis le représentant français. Nous mettons sur pied un programme : nombreuses conférences, discussions et liaisons à La-Marsa où est installé l'État-major du général Spaatz, commandant les NAAF (*Northwest African Air Forces*). Le général est dans la somptueuse villa Erlanger à Sidi-Bou-Saïd, sur des terrasses dominant la baie de Tunis.

Les Américains ne travaillent pas comme nous, la première fois que j'ai vu le général Spaatz, il était étalé dans un grand fauteuil, devant une table couverte de verres et de bouteilles, dans une petite pièce simple, il dictait des ordres à une sténo-lieutenant et à côté de lui, un jeune homme blond était assis sur une marche donnant sur la terrasse, en caleçon de bain, c'était le général



Les lieutenants-colonels Debernardy et Hartemann à l'État-major

Norstadt, chef du 3^{ème} Bureau. Le général Saville, qui présentait notre plan, était accroupi près du fauteuil. L'après-midi, le général Spaatz et trois officiers sont allés en jeep amphibie prendre leur bain, puis ont discuté de graves questions sur la terrasse, en caleçon de bain. Le soir, cinéma. L'État-major est dans un hôtel et de nombreuses villas, avec une foule d'officiers et de secrétaires. Tout est simple, pièces nues, meubles de campagne.

Cette première liaison s'est faite en B-25 *Mitchell*, la seconde en Douglas C-47 de transport. Retour avec le général Spaatz qui dormait, étendu sur une banquette. À l'aller, une quinzaine d'officiers américains, criant, lisant, fumant, dormant. On se sent dans un autre monde, bien loin de notre formalisme et de notre bureaucratie poussiéreuse. Ces gens-là traitent la guerre comme une affaire où seul le rendement compte. L'agrément de travailler avec eux est la possibilité de se mettre d'accord instantanément, sans papiers. Au contraire, certaines affaires sont gênées par des lettres officielles.

Alger - le 27 septembre

Je viens de faire au Maroc un voyage rapide, en Douglas, avec le général Saville et le lieutenant-colonel Spicer, Marrakech : école de perfectionnement et École de l'Air, Agadir : École des mécaniciens, radios, mitrailleurs, Kasba-Tadla : pilotage, Casablanca : centre du personnel navigant se préparant à partir en Amérique et en Angleterre, Rabat, Meknès, Fès, où les Parachutistes sont habillés en américains, mais non armés. Belles réceptions pour créer une atmosphère favorable chez les Américains, diffa chez le pacha de Fès. Nos écoles font des merveilles avec des moyens limités, vieux avions rafistolés, pas de matériel américain au sol. Il faut faire la soudure entre le temps actuel et les sorties des élèves des écoles alliées. Les Alliés nous demandent d'assurer la fourniture d'un personnel nombreux pour nos unités réarmées, par exemple, pour les deux groupes lourds d'Angleterre, à 16 avions par groupe, il faut 50 équipages de première mise et 150 pour un an !

Ces prévisions de pertes limitent notre programme de réarmement qui vient d'être approuvé par Washington. Mais notre *Joint Air Commission* a du mal à mettre sur pied les détails d'exécution du plan de base.

Nous nous réunissons au moins une fois par jour à l'État-major Interallié (AFHQ) du Saint-George, L'hôtel est devenu une fourmilière de gens kaki, officiers, hommes, femmes, MP. Circulation intense de voitures, comme dans toute la ville, d'ailleurs. La physionomie d'Alger a changé depuis novembre 1942, avec une vie fiévreuse, des Américains, des Anglais en masse, les points d'argent brillant des ballons sur le port, les bateaux nombreux en rade ou dans les bassins. C'est un mouvement incessant, une activité intense, le déménagement de l'Amérique qui déverse ici ses caisses, ses ballots, ses gens.

Sur toutes les routes aux environs d'Alger, des camions apportent des munitions, rangées serrées sur les bas-côtés. C'est pratique, mais notre service de l'Artillerie aurait fait des bonds terribles si nous avions voulu installer ainsi nos munitions.

Rien ne s'est passé et aucun bombardement n'a fait sauter tout ça. D'ailleurs, les attaques aériennes sont de pus en plus rares. On n'entend plus ces pétarades coupées ou ininterrompues, d'une demi-heure à 2 ou 3 heures. Le ciel était alors splendide, strié de balles et d'obus, les boules rouges semblant monter doucement, les projecteurs en convergence sur un avion étincelant.

Les attaques se faisaient par piqués, par tirs à haute altitude ou en vol rasant, tout a été essayé, mais sans résultats pratiquement utiles. Ces séances faisaient de l'effet sur les nerfs, les éclats pleuvaient, on entendait les avions piquer, des sifflements de bombes, l'orchestre varié de la

Outre les 175.000 prisonniers 1.000 canons, 250 tanks un très important matériel roulant

et des
équipements
de toutes sortes
sont déjà
comptés

Le dénombrement du butin
demandera de longs jours
annonce
le général ALEXANDER

LONDRES. — Au cours d'une réception familière qui groupait les membres de son état-major, le général Alexander a remercié chacun du magnifique travail accompli pendant la campagne d'Afrique du Nord. Il a déclaré que « la victoire remportée restera comme l'une des plus grandes de l'Histoire ». Le dénombrement du butin demandera de longs jours. On compte d'ores et déjà 175.000 prisonniers, 1.000 canons, 250 tanks, un très important matériel roulant et des équipements de toutes sortes.

« Il y a trois mois, a poursuivi le général, j'ai été appelé de l'armée du désert pour prendre le commandement des opérations. Le rassemblement des forces, la formation d'un état-major ont été fort malaisés, car l'ennemi nous attaquait alors sans répit. Le 17 février pourtant, nous étions prêts.

« Si je vous ai réunis aujourd'hui, vous tous, officiers d'état-major, officiers de renseignements, officiers des services techniques et de la police, c'est pour exprimer ma gratitude pour la besogne excellente que vous avez fournie à tous les échelons et ma certitude que chacun sans exception a noblement pris sa part de notre effort commun. Que chacun, aujourd'hui, trouve également sa part de notre gloire commune et de notre allégresse. »

17 GÉNÉRAUX dont 13 allemands capturés par les Alliés

Alger. — 175.000 prisonniers, tel est le dernier chiffre donné ce matin. Dix-sept généraux, dont 13 allemands et 4 italiens, se sont rendus aux commandants des armées alliées.

Le dénombrement du matériel pris à l'ennemi se poursuit. Un nombre considérable de véhicules divers est acheminé vers des parcs de rassemblement.

Suite page 2.



Les derniers ennemis retranchés dans Bizerte sont faits prisonniers par une patrouille du Corps Franc d'Afrique (Service photographique de l'armée). (Y.W. 51.022).

Les dernières forces allemandes se rendent au général Giraud

PAR
Pierre LYAUTEY

Le 19^{me} Corps d'Armée, devant lequel plusieurs divisions allemandes et italiennes ont capitulé, vient de faire plus de trente mille prisonniers. Le dernier acte de cette campagne victorieuse est marqué par trois offensives : celle de la dorsale orientale ; celle du Mansour ; celle du Zaghouan s'est jouée à l'instant, à Zriba, en présence du général Giraud. Zriba est une douce bourgade dans un cirque de montagnes au sud du Zaghouan. Le redoutable massif, qui, partout ailleurs, supplante avec majesté la plaine tunisienne, apparaît ici aussi dentelé que les Rocheuses. Au delà de ce cirque une dernière barrière et, là-haut, quelques bruits sourds de Minenwerfer et de canon : la bataille continue encore. Ce sont ainsi les Tabors marocains qui, au sud, auront eu l'honneur de vaincre les derniers Allemands de la montagne.

« Vraiment, déclarera un commandant de l'Afrika Korps au moment de rendre l'épée, Rommel n'avait pas à nous faire faire 5.000 kilomètres pour en arriver là. »

La colonne est auprès d'un lieu sis sur la route nationale de Tunis à Djérid et appelé la ferme-village Laineau, de sinistre mémoire, qui fut copieusement bombardé et contre-attaqué lors de notre offensive du 4 mai. Sous les obus, on évoquait alors les rudes heu-

res de la guerre 1914-1918. A vive allure, plutôt courant que marchant, nos Tabors gagnent Zriba en six heures et c'est à la fin du jour qu'ils raflent près de 2.000 prisonniers.

Suite page 2.

DCA, mais on ne remarque pas en ville de traces voyantes des quelques centaines de bombes reçues depuis novembre.

Rien ne prouve d'ailleurs qu'Alger est maintenant tranquille. La Luftwaffe peut encore l'attaquer en venant de France et les appareils fumigènes se mettent toujours en place le soir. Seulement, il est moins intéressant maintenant pour les Boches d'attaquer un port qui n'est plus une des rares bases des opérations possibles, comme Alger l'est resté plus de six mois. L'intérêt se porte plus à l'est, le Maroc est presque évacué par les Alliés, on va directement en Sicile, en Italie, en Sardaigne, en Corse.

L'affaire de Corse a été curieusement engagée. Elle a commencé au moment où la situation des Américains était dangereuse à Salerne. C'est le vendredi 10 à 22 h que le général Bouscat m'a fait appeler pour me parler du coup de théâtre de Corse et de la séance de 21 h chez le général Giraud. Le soulèvement des patriotes était prévu seulement pour le jour où se ferait le débarquement en Corse et voilà que tout se déclenchait trop tôt, à cause de l'attitude italienne, devenue hostile aux Allemands depuis la signature de l'armistice Eisenhower-Badoglio. On a vu là une répugnance des Alliés à profiter d'une occasion fortuite, une gêne à modifier des plans rigides établis sur d'autres hypothèses. Ce qui semblait une imprudence française a réussi. L'envoi des deux premiers torpilleurs le lundi 13 paraissait une folie et pourtant le Bataillon de choc est parfaitement arrivé sur ces bateaux et sur les deux sous-marins. Les Alliés pensaient voir rapidement couler la *Jeanne-d'Arc* et le croiseur a pu heureusement faire des transports sur l'île.

Notre envoi de deux *squadrons* de *Spitfire* leur a semblé aussi une folie, mais il fallait que les cocardes françaises soient les premières à se montrer et que l'Aviation française soit là, sur une terre française, avec les Terrestres et les Marins. Nos avions ne sont d'ailleurs restés que 24 h et ils sont rentrés à Bône après un ravitaillement difficile. Le capitaine Aubry de notre 3^{ème} Bureau était allé là-bas sur le premier torpilleur pour traiter sur place les questions d'aviation, mais il a dû trouver de grosses difficultés. Maintenant, les Alliés se sont intéressés de plus près à l'affaire et ils envoient sur place les moyens d'équipement au sol indispensables. C'est que l'engagement de l'Aviation ne se fait plus comme autrefois et nous n'avons pas les moyens de l'assurer.

Alger - le 8 octobre

La *conquête* de la Corse est terminée depuis quelques jours. On n'en connaît pas encore le détail. Je crois que la pénurie d'armement lourd et la lenteur des transports ont empêché les patriotes corses et nos faibles éléments réguliers de gêner beaucoup l'évacuation de la Corse et de la Sardaigne par les Allemands. Deux groupes de *Spitfire* français sont installés à Ajaccio. Ils ont en 48 h descendu treize Boches et en ont endommagé cinq. Ils ont une côte énorme chez les Alliés. Peut-être arrivera-t-on à les sortir du *Coastal Command* pour les passer au *Tactical*. Nos sept groupes de chasse engagés sont dans le *Coastal* et il sera difficile de les en sortir.

Notre politique actuelle consiste à grouper nos unités sous des commandements français et à leur faire faire un travail plus intéressant. Ce n'est pas commode, il faut neutraliser une certaine méfiance des Alliés qui considèrent leur personnel comme supérieur au nôtre.

Le I/22 devenu bombardier moyen s'entraîne sur B-26 au *Training* américain, à Chateaudun-du-Rummel. On se donne un mal terrible pour faire débiter nos écoles avec un matériel fatigué. La question la plus difficile à résoudre est maintenant celle du personnel. Il y aura quelques mois difficiles à passer pour faire la soudure avec les sorties d'écoles alliées.



▲ *La Joint Air Commission*

▼ *En corse en 1943, le colonel Hartemann et l'ambassadeur de Grande-Bretagne sur la tombe d'un pilote anglais*



1944

Alger - Janvier 1944

Le moment est d'autant plus favorable à une mise au point générale que cette fin d'année marque plusieurs modifications d'ordre général dans le déroulement de la guerre et d'ordre particulier dans la vie de notre armée de l'Air.

À la suite des conférences entre les *Gros Alliés*, tenues récemment à Moscou, au Caire et à Téhéran, l'orientation donnée à la conduite des opérations est très certainement en train de changer. D'abord, l'équipe de commandement de la Méditerranée se transporte en Angleterre pour diriger l'invasion de l'Europe, le général Eisenhower, avec comme *deputy* l'air vice marshall Tedder, qui retrouvera très certainement là-bas son adjoint, l'air vice marshall Wigglesworth, déjà parti depuis deux mois, le général Montgomery, le général d'aviation américain Doolittle et j'oubliais le général Spaatz. Tous les ténors de la Méditerranée s'en vont, avec leur expérience et l'importance de ce théâtre décline.

J'ai l'impression que la mise en ligne de divisions françaises en Italie marque la fin de l'effort allié en Méditerranée. Maintenant, il s'agit de donner l'assaut à l'Europe au printemps de cette année. Peut-être y aura-t-il diversion par le sud, mais sans grosses opérations.

La vie même du port d'Alger montre cette diminution d'importance, moins de bateaux de guerre, presque plus de convois. Souvent, la rade est vide et reprend son air endormi de l'Armistice. La guerre mord moins sur Alger. Partout l'AFN se vide. Au Maroc, presque plus d'Américains et d'Anglais. En Algérie, peu de terrains conservés par eux. En Tunisie même, le nord seul garde quelques souvenirs de la densité d'il y a quelques mois.

Les Alliés ont de plus en plus tendance à confier aux Français la défense aérienne de l'AFN, maintien de la plupart de nos groupes de chasse dans la *Mediterranean Coastal Air Force*, hâte de confier le maximum de la sécurité générale à nos gens, d'où les écoles nécessaires et le passage de la Terre à l'Air des effectifs indispensables, mise en œuvre immédiate des services de l'Air français pour alimenter nos unités de combat.

Du point de vue français, on vient de voir des commissariats à la Guerre, à l'Air et et à la Marine coiffer les commandements militaires. Chez nous, le rodage est pénible, après le fameux discours Le Troquer, le général Bouscat a donné sa démission, non acceptée par le général De Gaulle. À mon avis, il s'est vu plus menacé qu'il ne l'est, surestimant les manœuvres du général Valin et sous-estimant l'appui des Alliés.

Dans l'armée de l'Air, des changements importants : Gérardot quitte le poste de chef d'État-major, remplacé par de Vitrolles, le général Léchères cède sa place à Gérardot, car le commandement aérien de la Corse est exercé par un colonel américain qui ne peut pas avoir un général comme subordonné. Nous en tirerons des avantages, si Gérardot peut devenir le *deputy* au sens allié, exerçant une part de commandement. Il lui faudra faire de la diplomatie, et ce n'est pas son fort. Les questions de personnel sont d'ailleurs très difficiles à résoudre, à cause des menaces d'épuration qui pèsent sur pas mal de gens. On aurait besoin de stabilité pour avoir une continuité acceptable dans le commandement. Qu'on se décide une fois pour toutes.

Changement encore, qui nous intéresse directement : le départ en Italie du général Saville, président et représentant américain dans la *Joint Air Commission*. Il fait tout son possible pour faciliter notre réarmement. Il a pris nos affaires à cœur et son voyage actuel en Amérique doit assurer l'exécution en 1944 du plan établi en accord avec lui et les Anglais.



1944 - Pilote de Spitfire du GC II/7 Provence à Taher

Les négociations avec les Américains sont toujours pénibles à cause du peu de netteté des décisions et des incompréhensions entre les différentes autorités. Nous nageons toujours dans les questions de fonctionnement des services à notre profit, de réparation, de ravitaillement en avions neufs. Même les affaires d'entraînement du personnel au *Training Command* de Constantine, de transformation d'unités sur B-26 et bientôt P-47, offrent une succession de difficultés agaçantes. Le I/22 est au point et en cours de déplacement sur la Sardaigne, *Bretagne* est avancé dans son entraînement et les chasseurs sont débités avec une régularité suffisante. Dans les écoles, la situation s'améliore d'ailleurs, les Anglais s'y intéressent, donnant *Hurricane* et *Wellington*, leurs instructeurs sont en place depuis quelques semaines déjà. Le matériel est renfloué par les C-78 de transport, avions de transformation sur bimoteurs, et les monomoteurs A-24 qui remplacent les Curtis P-36 et North American, à bout de souffle. À Kasba-Tadla, Marrakech, Agadir, il y a plus de 300 avions, avec 450 mécaniciens. Marrakech est tellement saturé qu'il a fallu transporter à Meknès la division de chasse. Elle se complète maintenant d'un OTU (*Operation Training Unit*), pour préparer les pilotes destinés aux groupes de *Spitfire* d'AFN, en leur donnant une instruction tactique.

Ces trois groupes sont les seuls armés par les Anglais en AFN. Les autres, ceux d'Angleterre, sont faciles à alimenter, nous envoyons là-bas le personnel *ab initio* et le personnel de remplacement nécessaire pour attendre la sortie d'entraînement des *ab initio*. Les unités sont alimentées, armées, équipées par la RAF, sans intervention de notre part. Le Groupe de chasse I/2 vient de partir en Angleterre et le II/2 va suivre. Ceci portera les forces aériennes françaises en Grande-Bretagne à sept groupes :

- Quatre de chasse : *Alsace*, *Île de France*, I/2, II/2.
- Deux de bombardement lourd : I/25 et II/23.
- Un de bombardement léger : *Lorraine*.

Il en a fallu des décisions et des télégrammes pour en arriver là. Wigglesworth nous a immensément aidés et nous a permis de créer ici des unités : I/7 *Provence* et I/3 *Corse*, en accordant lui-même des *Spitfire* sans aucune formalité et sans papiers ! Son homme de confiance, le wing commander, puis group captain, Sevastopoulo, lui aussi a travaillé énormément pour nous. Chef de la section *War Organization*, il a tout fait pour favoriser nos affaires. Du côté anglais, les choses sont réglées complètement quand une décision est prise, les groupes acceptés dans le *Target Force* britannique sont équipés et ravitaillés exactement comme des *squadrons* anglais.

C'est beaucoup plus compliqué chez les Américains où nous devons constamment lutter pour arriver à des solutions qui nous paraissent claires. Que serait-il arrivé sans Saville ? Grâce au fameux Plan, nous avons pu régler les départs et l'entraînement en Amérique, nos sorties d'écoles d'AFN, la transformation du personnel sur matériel américain (P-39, P-40, P-38, B-26), les commandes de matériel à terre, les prévisions en personnel à instruire dans toutes les spécialités à mobiliser. Ce Plan comprend non seulement les unités de combat, mais les services, la sécurité générale et les transmissions. Il a fallu travailler au milieu de mille difficultés pour obtenir le matériel de remplacement d'Amérique, régler les formes et le volume des réquisitions correspondantes.

Autres difficultés encore, françaises celles-là, la fusion entre les ex-FAFL et les autres, le Levant est resté un îlot autonome, à esprit particulier, avec Morlaix en tête, *Bretagne*, dont l'esprit ne veut pas admettre le contact avec le I/22, chez les sous-officiers surtout, la Grande-Bretagne avec des gens qui reconnaissent difficilement le commandement unique et ont tendance à travailler en isolés.

La presse algéroise adopte trois groupes de l'Aviation française d'Afrique

Les grands quotidiens d'Alger désirant témoigner à l'aviation française d'Afrique leur chaleureuse sympathie, au moment où ses ailes reprennent sur les champs de bataille une place digne de son passé, ont décidé d'adopter chacun une unité de notre Armée de l'Air.

Le groupe de chasse 2/5 (escadrille La Fayette) sera désormais le filleul de « La Dépêche Algérienne » ; le groupe de chasse 2/7 reçoit le parrainage de « L'Echo d'Alger » et le groupe de bombardement 1/25 celui des « Dernières Nouvelles ». — (F.A.)

Il a fallu aussi faire l'inventaire des colonies, AEF, Madagascar, Djibouti, régler les questions des unités françaises en Russie. Là, rien de clair encore, parce que l'Aviation n'a pas de représentant de poids. C'est le général Petit qui règle tout et comme la seule unité française est le Groupe de chasse *Normandie-Niemen*, il a une fâcheuse tendance à vouloir se substituer à l'Aviation.

Tout de même, il faut constater en fin d'année une nette amélioration de la situation depuis la prise de commandement du général Bouscat :

- Fusion faite à l'Air avant les autres armées.
- Bonnes relations avec les Alliés.
- Plan établi et réalisé en commun pour le réarmement, l'instruction et l'entretien des unités.
- Amélioration du moral par ce réarmement, nous n'avons plus de groupe de chasse sur matériel ancien et il ne reste plus que trois groupes de bombardement qui attendent au Maroc leur transformation sur B-26 *Marauder*.
- Les élèves partent rapidement aux USA et en Angleterre.
- Toutes les unités sont engagées dès qu'elles sont prêtes.
- Remise en ordre et retour vers des règles uniformes pour toute l'armée de l'Air.

Naturellement, il y aurait mieux à faire, mais tout ne dépend pas de nous. Nous sommes sous le commandement allié qui n'engage jusqu'à présent nos unités d'AFN que dans le travail côtier. Le but à rechercher est de nous faire donner des missions de combat et de prendre une part de plus en plus grande au commandement effectif à tous les échelons. Il serait très important d'y arriver pour l'attaque de l'Europe. Pour le moment, nous n'avons en Italie que l'escadrille de P-38 du GR II/33, employé en reconnaissance stratégique sur le sud de la France. Le reste du groupe est à Saint-Donat, en cours de transformation en unité de reconnaissance tactique sur monomoteurs (*Spitfire* ou P-63). En Corse, toujours les deux groupes de *Spitfire*, formant maintenant la 1^{ère} Escadre. Bientôt le GBM I/22 *Maroc*, et le GBM II/20 *Bretagne* dans un mois, seront certainement engagés. L'arrivée prochaine de P-47 qui armeront le Groupe *Lafayette* (P-40) et le II/3 (*Hurricane*) permettront, j'espère, d'employer ces unités de manière plus intéressante. J'espère que l'arrivée du général Saville au commandement du XIIth *Support Command* pourra faciliter l'utilisation sur le front d'Italie de quelques unités aériennes françaises.

Tout ceci est lourd à mener, parce que l'État-major général de l'Air n'a pas la valeur qu'il faudrait. La plupart des officiers ne connaissent pas leur travail et sont mal formés, les chefs de bureaux manquent en général d'initiative, de largeur de vues, de ténacité. La presque totalité des gens ne pense qu'au service courant, attendant des instructions. Tout est long, on oublie, on ne suit pas les questions. Il y a trop d'officiers inutiles, surtout dans les grades les plus élevés. Je sais qu'à la Guerre, c'est la même chose et le général de Lattre de Tassigny qui forme son État-major d'Armée, a dû fortement secouer le panier de crabes de l'État-major général de Guerre. Seulement, on n'a pas le temps de former les gens, manque constant de personnel.

Le 16 janvier, contact entre le général Bouscat, que j'accompagnais, et le nouveau commandant des MAAF (*Mediterranean Allied Air Forces*), le général américain Eaker. Venant de commander la 8th *Air Force* qui bombarde l'Europe depuis plus d'un an, le nouveau commandant en chef aérien succède à l'air chief marshall Tedder. Il ressemble au général Eisenhower, en plus rablé, et donne une impression de solidité et de vivacité d'esprit. Entrevue rapide, à laquelle assistait le général Timberlake, chef des Plans, et le lieutenant Sheeline.



▲ En Corse le 30 août 1944, équipage d'un B-26 Marauder du GBM I/22 Maroc, pilote : Georges Henry

▼ En 1944, B-26 Marauder du GBM III/52 Franche-Comté sur l'Italie



Alger - Février 1944

Tout en continuant la réalisation du Plan VII de réarmement, la JAC entreprend de régler l'emploi des Forces aériennes françaises. Elle propose plutôt au commandement l'entrée de nos unités de combat et des services dans les *Tactical Air Forces*. Ceci a été déclenché par l'entrevue Churchill-De Gaulle à Marrakech, en janvier.

Démarches à Londres par l'entremise du général Valin et ici directement, visite du général Bouscat au général Wilson, commandant en chef le théâtre d'opérations, un anglais haut en couleurs, gros, aimable et parlant français. Accord de principe. Entrevue plus longue avec le général Eaker. Nous obtenons satisfaction sur le principe.

Dès le 15 février, il est décidé d'affecter à la MATAF (*Mediterranean Allied Tactical Air Force*) le Groupe de bombardement moyen I/22 et les suivants, on en constituera des escadres à trois groupes. Pour la chasse, on va voir, et prendre les *Spitfire* rapidement. Importance des services. Le général Bouscat va voir l'air marshal Slessor le 26, décision de nous représenter à l'État-major de la MATAF. Ce sera le lieutenant-colonel Chassin.

Sur le théâtre Nord, nos groupes de chasse vont être employés sous forme d'unités légères, uniquement volantes, basées sur un *air field*, notre ancienne formule du terrain d'opérations. Pour le bombardement, pas de question, nous avons la base des quadrimoteurs et *Lorraine* est seul comme bombardiers légers. Restent à régler les questions de commandement.

La semaine dernière, voyage au Maroc, en Cessna *Bobcat*, retour par temps de grains, souvenirs des passages ardues au Touhar sur Potez 25. Avant de réussir l'après-midi, tentative ratée le matin, demi-tour à Khemisset dans un grain de neige et de grêle. Sportif et intéressant. Au même moment, trois autres avions se posaient en campagne dans la région, dont un *Goéland* écrasé près de Taza. Je revois les dates prévues dans le Plan pour les formations d'unités. Nous avons un retard de plusieurs semaines dû aux livraisons de matériel américain. Le général Saville a été remplacé à la JAC par le colonel Gardiner, ancien président de la JRC (*Joint Rearmement Committee*), le lieutenant Sheeline est relevé par le lieutenant Stern.

Liaison sur le front d'Italie

Caserte, la plaine de Naples. Canaux. Arbres. Vignes accrochées aux branches. Des terrains vides. Des villages. Au pied des montagnes nues, de très petites villes en chapelet. Celle de Caserte est dominée par la masse jaune du château des rois de Naples, sous la longue ligne droite en pente des bassins descendant d'une colline boisée. Dans la plaine, tout près, le terrain de Marchianese. Un bout de route droite, des tentes sur les bords, grosse circulation. Place devant le château, immense bâtisse jaune à hautes fenêtres. Entrées en voûtes. Grandes cours dallées entre les trois corps de bâtiment. Des voitures, des Anglais, des Américains. Activité de fourmilière. Grandes salles voûtées peintes. Cloisons de bureaux. Le QG d'Alexander et celui d'Eaker.

Salle des opérations, cerveau des forces aériennes de Méditerranée qui attaquent tout le sud de l'Europe, depuis le milieu de la France jusqu'à la Roumanie. Des tableaux, des schémas, des statistiques, des cartes. On voit vivre là une partie de la bataille aérienne pour la conquête de l'Europe. Le commandement est installé dans le parc, en haut. Des baraques confortables en bois, avec eau courante, lumière, terrains de sport. Bar tapissé de roseaux, allure d'une cabane nègre. Un grand confort sous les arbres. Des bassins, des piscines, des tentes.

Des postes radio relient Caserte à tous les PC qui conjuguent leur action avec celle des MAAF (*Mediterranean Allied Air Forces*). Des télétypes, des téléphones, un réseau serré de transmissions excellentes. Impression d'ordre, de force dirigée, de richesse dans les moyens.



Le général Bouscat en Italie en 1944

Le Débarquement vu par un enfant

J'avais 12 ans, Papa nous raconte un jour que le grand air et la marche à pied dans le vent des montagnes ou la brise de mer sont nécessaires au sport et à la régénération des corps pour avoir des âmes bien nettes et bien propres. Qu'est-ce qu'il veut dire au juste ? Quelle est cette invention inattendue ? Veut-il nous embarquer dans des marches à pied, comme chez les Scouts ? Qu'est-ce qu'il mijote ?

Nous apprenons quelques jours plus tard que c'est d'un scoutisme un peu particulier qu'il s'agit, les *scouts* étant en fait tous les officiers et les sous-officiers de l'État-major de l'Air à la Redoute, requis ou volontaires désignés d'office, on ne sait pas trop, qui doivent participer au moins une fois par semaine, à partir de septembre 1942, à des *promenades genre scout* sur les plages de Sidi-Ferruch et autres stations balnéaires des alentours d'Alger sous les ordres du chef du 3^{ème} Bureau, c'est-à-dire lui-même en tête de l'expédition ! Ils seront tous là, les joyeux membres de l'État-major Air d'Alger en tenue adéquate : shorts, chemisettes, bérets, sacs à dos, chants de marche, déplacements à la boussole, lecture de cartes, jeux de piste, lever des couleurs à l'étape, etc. Toute cette activité débordante de sport viril et de joie saine a sûrement pour but de continuer les effets très bénéfiques des stages en montagne réservés aux aviateurs *volontaires* qui ont lieu déjà depuis l'été 1941 dans le massif du Djurdjura, au-dessus de Tikjda : escalade ou ski, selon la saison, en collaboration très efficace avec les responsables du Club alpin français à Alger, aidés par plusieurs officiers de Chasseurs Alpains qui se trouvent là tout à fait par hasard (capitaine Faure) ou de civils comme Jean Frison-Roche !

Grandes sorties à l'air libre, stages pour les futurs chefs des combats que certains espèrent prochains d'une Armée enfin remise en guerre, camouflés pour l'instant en braves alpinistes ou en crapahuteurs de plages. En fait, cela ressemble furieusement à une sérieuse école de cadres pour les Aviateurs un peu inoccupés en Algérie de cette pauvre Armée d'Armistice.

L'Armistice n'est pas la Paix ! aime d'ailleurs à répéter Papa d'un air sibyllin.

On a compris longtemps après ce qu'il voulait dire : ces joyeux bien qu'assez âgés et souvent bedonnants scouts étaient bel et bien de véritables *éclaireurs* pour l'armée de débarquement américaine de l'opération *Torch* (commandée par le général Clark et discrètement pilotée et mise au point depuis de nombreux mois par le vice-consul américain à Alger Robert Murphy, que Papa rencontrait discrètement de temps en temps, comme nous l'avons appris des années plus tard).

La mission de ces Scouts-Aviateurs était de relever les hauteurs de marée, la pente des plages, le grain du sable, sa texture, sa solidité, l'emplacement des trous d'eau, les amers remarquables et les points de repère sur les plages et à l'intérieur des terres, afin que les barges chargées de troupes puissent atterrir facilement et juste au point prévu, etc. Le tout en chantant *La vieille maison*, ou *Les Allobroges*, ou n'importe lequel des autres refrains entraînants bien connus des enfants de ces Éclaireurs adultes et musclés !

Pendant ce temps, je faisais moi aussi du scoutisme, le Groupe Saint Dominique continuait ses activités régulières, réunions du jeudi au local près du Sacré-Cœur, sorties du dimanche, camps d'été, répétitions de la Mané (avec préparation de concerts à la salle Pierre-Bordes ou de Messes chantées sur un bateau de guerre ou à l'hôpital Maillot).

A cette époque, je suis passé de la meute Saint Gabriel à la Troupe Saint Dominique, patrouille des *Gazelles*. Le chef de patrouille devait être Alain de Raemy.

En octobre, j'entre en 6^{ème} au lycée Gautier. Classique : latin, allemand.

Le Débarquement, vu du 175, chemin du Télémy

Dans la nuit du 7 au 8 novembre 1942, grands bruits de canonnade en mer. Il est environ deux ou trois heures du matin, tout le monde se réveille. Inquiétude, léger affolement. Papa dit que c'est sans doute un grand convoi anglais qui passe, en route vers Malte ou l'Égypte. Il décroche le téléphone, et dit curieusement :

– *Ça y est ! C'est un coup des gaullistes !*

Je ne comprends pas ce que cela veut dire et il ne nous explique rien. Mais le téléphone ne marche plus. Notre téléphone (Mogador 13-17) est branché sur le central téléphonique militaire. Je revois l'appareil noir sur le coin gauche de la table-bureau de Papa, dans la salle à manger, à droite de la porte-fenêtre donnant sur le balcon où Maman cultivait des géraniums rouges et roses en caisses. Vers 4 heures du matin, coup de sonnette, des ombres en imperméables : René Grosjean, André Zeller et quelques autres officiers habitant le quartier, en imperméables couleur de muraille, sans coiffure.

Papa s'habille en vitesse en uniforme bleu marine et enfile un imper sans marque ni galons par dessus. Il ne prend pas sa casquette, mais met un béret, curieux ! Et tous filent comme des conspirateurs dans la nuit noire, en nous demandant simplement d'attendre de leurs nouvelles, surtout de ne pas bouger et de ne pas faire de lumière. On les voit monter l'escalier de la montée en face de l'immeuble et disparaître dans la nuit.

Inquiétude de la famille qui imagine n'importe quoi.

On s'habille et on se tasse dans un coin, toujours des bruits de canons de marine au large.

Autres coups de sonnette dans la nuit, conciliabules chuchotants d'adultes, ombres discrètes dans les rues le long des façades sombres.

Toujours au large, des canonnades de plus en plus distinctes de navires inconnus.

La journée du dimanche 8 novembre 1942

À l'aube, un étrange calme, pas comme d'habitude. On retient son souffle, on attend quelque chose. Mais qu'il arrive enfin quelque chose, que l'on sache ce qui se passe.

Des gens arrivent, repartent, des bruits circulent, des bobards enflent dans le quartier :

– *Les Allemands ont débarqué à Sidi-Ferruch.*

– *Non, ce sont des Anglais au cap Matifou.*

Mes copains Alain et Richard Laurent (qui habitent dans l'immeuble) arrivent :

– *Viens vite, on va chez Madame Chamska. Elle a appelé, elle voit plein de bateaux devant le port et des avions qui piquent sur l'Amirauté.*

Maman accepte, j'y vais. Chez Madame Chamska, au 9^{ème} étage, tout en haut, sur la façade de l'immeuble regardant la ville et le port, un balcon avec des tabourets nous attend pour assister au spectacle. D'autres garnements du quartier sont là : Alain et Hubert de Raemy, Jacques de Fontclare, les frères Watin, etc.

Nous sommes aux premières loges. On est tous alignés sur nos tabourets, accoudés à la rambarde, bouche bée, et pour une fois aphones. On se dispute une seule paire de jumelles avec des cris excités.

Etc'est un sacré spectacle. La baie d'Alger, pourtant gigantesque, est quasiment pleine de bateaux de guerre gris, petits, grands, cuirassés, porte-avions, escorteurs, destroyers, croiseurs, cargos, pétroliers, remorqueurs, etc. Des centaines de bateaux tous surmontés d'une ou deux *saucisses*

au bout d'un long câble, sortes de ballons captifs en forme de dirigeables gris métallisé brillant, prisonniers et piaffant au bout de leur longe.

Des avions passent, surtout des *Swordfish* anglais qui viennent des porte-avions croisant au large pour pouvoir opérer et qui piquent joyeusement sur les môles extérieurs et les quais du port en mitraillant et en lâchant des torpilles par ci par là.

Vers 9 heures, un destroyer recule à toute vitesse dans les filets qui ferment la passe nord, près de l'Amirauté. Il s'empêtre, avance, recule encore, et enfin passe.

Des bombes et des torpilles éclatent dans tous les coins et font des geysers d'eau et des nuages de fumée de cordite.

Ca sent le baroud. L'odeur monte jusqu'à nous. Pour nous, enfants, quel spectacle inouï. On y est, on voit tout, on s'en met plein les yeux, les oreilles et les narines.

Madame Chamska nous apporte des orangeades et des sandwiches. Merci, Madame, mais on y touche à peine tellement on est captivés. Des parents arrivent :

— *Allez, à table. C'est l'heure.*

Non, non, on reste. On ne verra plus jamais ça de toute notre vie, alors on regarde jusqu'à plus soif. Du coup, ils restent aussi.

Derrière nous, dans la journée, on voit sur la colline vers El-Biar des petits hommes verts ramper, marcher, courir, se cacher, progresser, des véhicules verts aussi avancer prudemment. On dit que ce sont des Américains.

Vers 13 heures, en plein milieu du port, un bateau accoste au quai de la centrale électrique, des hommes sautent à terre. D'ici on entend des coups de feu, des rafales d'armes automatiques. Grosse fumée sur le tas de charbon du quai de la centrale. Ça sent jusqu'ici le charbon qui brûle. Puis, les coups de feu s'arrêtent. Grande pagaille partout, gros bobards :

— *Ils sont là, non, ici, mais je te dis que... Mon père a entendu... Mais, non, le mien...ta...ta...ta..., bla...bla...bla..., etc.*

Je redescends. Maman est aux quatre cents coups, inquiète, on n'a eu aucune nouvelle de Papa depuis son départ dans la nuit, Tante Marinette tourne en rond :

— *Mon Dieu, que faire ? Que faire ?*

Et toujours pas de téléphone.

On a retrouvé Papa !

La nuit arrive, difficile, inquiète. Insomnies, cauchemars. Le jour pointe doucement en ce lundi 9 novembre. Plus de combat, tout est maintenant calme en ville, sur le port ou sur les collines. Puis enfin dans l'après-midi, brutal, strident, un coup de téléphone de l'État-major de l'Air. Tiens, ça remarque.

— *Bonjour, Madame. On sait où est le Commandant. À l'hôpital Maillot. Il a été blessé, mais maintenant ça va. Il est au Pavillon des Officiers, on l'a opéré. Il avait des éclats d'obus dans les jambes. Mais on ne peut pas passer en ville pour aller le voir, la situation est encore trop confuse, il n'y a pas de tramway et certaines rues ne sont pas sûres. Je vous rappellerai quand vous pourrez descendre à l'hôpital.*

Inquiétude et soulagement mêlés. Qu'est-ce qui a bien pu arriver ? Dans quel état est-il ?

— *Mais a-t-il assez à manger dans cet hôpital ?* demande Tante Marinette, toujours pratique.

A tout hasard, Maman commence à préparer un couffin de nourriture et de vêtements (pyjama, affaires de toilette, fruits secs, biscuits, oranges et mandarines, etc.).

Il est prévu que j'accompagnerai Maman en tram, s'il n'y a pas de voiture militaire pour nous descendre, et que Tante Marinette restera à la maison avec les petits. Rouspétance immédiate des susdits. Mais Maman reste intransigeante. Et moi, je suis très excité par notre future expédition. Le lendemain mardi 10 novembre, enfin un coup de fil d'un des officiers de La Redoute dans la matinée :

— *Ça y est ! Vous pourrez passer, le tram fonctionne jusqu'à Bab-el-Oued sur toute la ligne. Je suis navré de ne pas pouvoir vous envoyer de voiture, mais elles ont presque toutes disparu dans la nature. Ici, à La Redoute, c'est la pagaille la plus infernale, tout le monde court dans tous les sens, personne ne commande plus, personne ne sait rien de ce qui se passe, à qui obéir, certains malins disent qu'ils savent tout, on se bat pour un bureau, on se claque les portes au nez : Gaulliste, Collabo, Pétochard, etc.*

Ah! Que c'est beau l'Armée française en cas de crise !

Avec Maman, nous fonçons comme des bolides vers le terminus du tram, au Plateau, et nous avons la chance de trouver un direct Bab-el-Oued qui part 10 minutes plus tard. Trajet longuet, nous sommes sur des charbons ardents, mais nous regardons avec avidité le spectacle des rues : la ville pleine de soldats et de marins américain et britanniques qui déambulent sur les trottoirs, seuls ou en groupes, assaillis par des gamins tendant la main pour obtenir chewing-gums ou cigarettes, des véhicules militaires filant en tous sens ou qui sont en position aux carrefours et sur les places. Mais tout cela a quand même un certain air bon enfant.

Enfin, après la rue Michelet, la Grande Poste, la rue d'Isly, l'Opéra, la rue Bab-Azoun, la Cathédrale et la Place du Gouvernement, Bab-el-Oued et enfin terminus à l'hôpital Maillot. Presque une heure de route.

Pagaille gigantesque à l'entrée de l'hôpital, personne ne sait rien. Enfin, on y est, c'est le principal, on va se débrouiller tous seuls.

On se renseigne. Le Pavillon des Officiers ? c'est par là. Je traîne mon couffin plein en soufflant comme une bête, Maman file devant.

Il est dans une chambre à deux lits, au bout de ce couloir.

Enfin, la bonne chambre. Pénombre et odeurs d'hôpital. Quelqu'un geint vers le fond :

— *Maman, j'ai mal ! Maman, j'ai trop mal.*

Je me dis que ce n'est pas possible, ce n'est pas le genre de Papa de piauler comme ça. Ce doit plutôt être son voisin de lit, là-bas dans le fond, dans l'ombre. On entend, venant de l'autre lit, comme un bruit indistinct. Nous nous penchons tous les deux sur la forme allongée, inquiets, et nous croyons entendre :

— *J'ai faim ! J'ai faim ! Bon Dieu, que j'ai faim.*

Je dis à Maman :

— *Je crois bien que c'est Papa qui est là, celui qui a faim.*

En effet, c'est bien lui. Ouf !

On réveille le dormeur assoupi, quelque peu agité et cauchemardeux. C'est bien Papa. Il est encore dans les vaps. Il a faim, effectivement. Il ne le dit pas, il le hurle presque. Embrassades, pleurs, et rapidement ouverture du couffin.

Papa dévore les figues sèches, les bananes séchées, je lui épluche une orange, Maman pleure en sortant les affaires de toilette qu'elle range près du lavabo. Une infirmière passe la tête à la porte :

— *On n'a pas le droit d'apporter de la nourriture de l'extérieur.*

Papa lui rétorque sèchement qu'elle lui envoie illico presto le directeur pour qu'il lui explique ce qu'on est censé faire dans son hôpital en temps de guerre. Ou si l'on cherche ici à faire crever d'inanition les blessés de guerre en ne leur donnant que des bouillons claires, des légumes bouillis sans saveur et quasiment pas de viande. Elle fuit, épouvantée. On ne la reverra plus.

Et Papa remange.

Quelqu'un apporte un peu plus tard deux plateaux pour le déjeuner. Effectivement, c'est plutôt spartiate et fort peu appétissant.

Papa mange tout le sien et on entend une petite voix à côté, celle du voisin, le colonel Lechères :

— *Si vous voulez ma part, Hartemann, allez-y, je ne peux pas manger ! J'ai trop mal.*

Je vais prendre le plateau et je le passe à Papa qui derechef enfourne tout ce qu'il y a dessus, je me demande s'il ne va pas aussi avaler la vaisselle et les couverts. Non, il s'arrête, et dit :

— *Ça va mieux, enfin. Cela faisait deux jours que je mourais de faim, et que personne ne voulait rien me donner.*

Maman et moi restons encore un petit moment à son chevet et voyant qu'il pique du nez pour une petite sieste, nous nous sauvons en promettant de revenir le lendemain avec encore du ravitaillement.

Maman pleure de joie maintenant en remontant en tram au Télémy. Quelle expédition ! Les autres, anxieux, nous accueillent avec des hurlements de joie :

— *Racontez, racontez.*

Au bout d'un moment, nous repartons aussi sec dans tout le quartier pour raconter notre aventure et surtout celle de Papa et en profiter pour récolter quelques produits d'alimentation *pour un grand blessé de guerre*. On revient une heure après avec nos *prises de guerre* pour l'expédition du lendemain. Ce coup-là, tout le monde ira.

Que s'était-il donc passé à partir de cette fameuse nuit du 7 au 8 novembre ?

Papa nous le raconta le lendemain, dans une position bizarre, couché sur le ventre, la tête tournée de côté pour nous parler.

Etant parti de la maison avec ses copains conspirateurs, il était monté vers la Colonne Voirol par les hauts d'Alger. De là, il avait vu des gens en armes, genre *patriotes armés*, c'est-à-dire des Gaullistes à mines patibulaires, en semblants d'uniformes, portant des brassards, sans doute recrutés un peu n'importe où. Il s'était prudemment éloigné du carrefour pour passer discrètement un peu plus loin entre les arbres du Bois-de-Boulogne et rejoindre la route de crête menant à la Redoute, siège de l'État-Major de l'Air. Arrivé là, il voit d'autres *patriotes armés* qui grenouillent autour des bâtiments et qui bloquent l'entrée principale. Il pénètre discrètement par une porte latérale, non surveillée évidemment par ces vaillants guerriers. Il arrive jusqu'à son bureau, vide. Les couloirs, déserts. Il trouve enfin quelques soldats, officiers et sous-officiers bien perplexes dans un bureau du fond. Immédiatement, il prend le commandement, organise la défense des bâtiments de l'État-Major, fait éteindre les lumières, place des gardes armés à toutes les issues, fait baisser les volets des fenêtres et construire une barricade dans l'entrée de devant.

Quelqu'un vient lui dire qu'à l'entrée de derrière, il y a un canon de 75 et des Sénégalais. Mais qui commande ce truc ? On le sait cinq minutes plus tard, car une voix dans la nuit s'annonce en criant :

— *Je suis le secrétaire du général Pierre Weiss. Vous êtes encerclés par tout un bataillon de Sénégalais. Je vous somme de vous rendre immédiatement.*

Enorme éclat de rire dans tout l'État-Major :

— *Ah ! Ah ! Ah ! Elle est bonne, ce cinglé de Pierre Weiss est en train de faire la guerre.*

On lui répond :

— *Allez-vous-en, avant que l'on ne vienne vous donner la fessée. Avez-vous seulement des munitions pour votre pétoire ? Et qui sait s'en servir ? Par quel bout on met l'obus ? Reculez, ou on vous tire dessus.*

Finalement, la guerre de La Redoute n'aura pas lieu.

On n'entend plus rien, ils ont dû se replier sur des positions préparées à l'avance, enfin on le suppose. En tous cas, plus rien ne se passe.

Papa fait charger une voiture de documents secrets, les codes, plus quelques armes et munitions, et il désigne trois sous-officiers pour l'accompagner. Il remet le commandement de l'état-major à un officier présent, en lui disant de n'obéir qu'à lui seul lorsqu'il l'appellera au téléphone (en lui précisant une phrase-code), ou qu'il lui fera passer un message écrit signé de sa main.

Puis on pousse à la main la voiture en roue libre pour filer discrètement sans bruit par devant où, semble-t-il, il n'y a pas de Sénégalais.

La voiture n'est démarrée que 200 mètres plus bas et l'équipage prend la route de crête, direction la Colonne-Voirol, El-Biar, puis le Fort-l'Empereur, destination finale, lieu où d'après les consignes doivent se regrouper tous les états-majors d'Alger en cas de crise grave.

À la Colonne-Voirol, les Gaullistes de tout à l'heure sont toujours là. Ils ne font rien, mais ils bloquent le passage. Si on se montre, ils sont bien capables de tirer sans sommation, ces andouilles. Par simple trouille. Avec les amateurs qui jouent à la guerre, on ne saurait trop se méfier.

Donc, crochet vers Hydra, puis El-Biar, tranquille, pas un chat, enfin le Fort-l'Empereur où règne une grande pagaille, un affolement gigantesque.

Sont présents les états-majors du général Juin, du général Koeltz, etc. Enorme panique. Personne ne sait rien, des tas de bruits contradictoires circulent, ambiance désagréable de suspicion, fumée énorme des cigarettes, odeurs diverses et pénibles. Nuit éprouvante.

Au matin, Papa monte sur une terrasse pour respirer un peu d'air frais. Il est avec deux autres Aviateurs, le colonel Lechères et le commandant Bordes. Ils ne sont pas là depuis cinq minutes que Papa entend un bruit caractéristique de départ de mortier, juste face à lui, venant de la pente au-delà de la muraille du fort, un froissement de l'air, fort et doux en même temps, qui s'élève rapidement en l'air. Ses anciens réflexes d'officier de Tirailleurs marocains de la guerre du Rif en 1926 lui reviennent instantanément :

— *Départ de mortier droit devant, à 50 mètres ! Demi-tour. Partons.*

Crie-t-il en se retournant et en se précipitant vers l'escalier tout proche.

Il n'y est pas encore arrivé que l'obus arrive sur la terrasse et éclate. Surpris, Bordes est tué sur le coup, Lechères prend des éclats dans le ventre et les jambes, Papa reçoit d'autres éclats dans le dos, les fesses et les jambes. Le souffle le précipite en bas des escaliers, avec une fumée acre de cordite, pissant le sang par tous les impacts, ses souliers faisant floc-floc dans son sang qui s'écoule rapidement. Stupeur, puis hurlements des officiers affolés et des autres témoins. Pagaille, affolement, bordel inouï. Quelqu'un appelle quand même le service de Santé. Les infirmiers et les docteurs tournent en rond :

— *Que se passe-t-il ? Où sont les blessés ? Laissez-nous passer, Bon Dieu.*

Quelqu'un enfin écarte les inutiles et s'occupe de Papa qui perd son sang en abondance par un tas de trous et qui se sent partir. Garrots, pansements sommaires. La foule continue de bruire et de se presser et manque étouffer les blessés.

Certains officiers sont venus avec une valise pour aller en camp de prisonniers, on n'est jamais trop prudent par les temps qui courent. Ah ! les beaux guerriers.

Papa n'a qu'une seule pensée à ce moment-là : ne pas se faire voler ses chaussures, denrée d'un prix exorbitant à l'époque à Alger. Dans une demi-inconscience, il demande qu'on les attache à la tête de son brancard par les lacets, toujours pratique. Il les conservera jusqu'à l'hôpital.

Enfin, on charge les deux blessés et le mort dans une ambulance qui arbore un grand drapeau de la Croix-Rouge. Départ sur les chapeaux de roue, direction l'hôpital Maillot, en bas à Bab-el-Oued. Et on bute sur un convoi américain qui monte vers le fort. Rapidement, des MP à moto, gesticulant et soufflant dans leurs sifflets de police, font s'écarter les autres véhicules, l'ambulance peut passer à fond de train et filer derrière les deux motards de la Military Police qui se sont fort gentiment placés en tête et qui font riper sur les bas-côtés les chars, les half-tracks, les GMC, les jeeps, les fantassins, etc. à grands coups de leurs sirènes beuglantes.

Arrivée en catastrophe à l'hôpital Maillot. Les deux civières sont déposées n'importe comment aux urgences chirurgicales, dans un capharnaüm indescriptible, des gens courent partout, d'autres, affolés hurlent, des médecins hagards, des infirmières dépassées, des gens qui n'ont rien à faire là, des soldats qui se précipitent n'importe où pour ne rien faire ou faire n'importe quoi. Les deux blessés attendent dans un coin, hébétés et quasi inconscients, se vidant toujours de leur sang. On les oublie. Puis deux infirmières passent à côté :

— *Ils n'en ont pas pour longtemps, ces deux-là ! Regarde comme ils perdent leur sang.*

Papa, du coup, a un sursaut salvateur. Rassemblant ses dernières forces, il tente de hurler, mais son cri ne doit pas être bien puissant, mais suffisamment cependant pour obtenir un résultat quasi instantané :

— *Vous allez me foutre sur un billard tout de suite et m'opérer, nom de Dieu. Qu'est-ce que c'est que ce bordel. Les blessés ne sont pas opérés dans ce merdier. Que font ces abrutis de chirurgiens ? Allez me chercher un responsable, et au galop.*

Les infirmières, hagardes, foncent comme le vent et reviennent avec un médecin couvert de sang, l'air ahuri de celui qui n'a pas dormi depuis deux jours. Elles l'ont d'ailleurs trouvé couché sur une table d'opérations, tentant de récupérer. Elles viennent de le réveiller en sursaut. Le chirurgien, tétanisé, hurle :

— *Au trot, ces deux officiers, sur le billard, en salle d'Op. Immédiatement. Exécution.*

Des brancardiers indochinois sont là par magie et trimbalent les civières en salle d'opération en les bousculant n'importe comment dans les escaliers étroits et les couloirs bondés. Les blessés ont à peine la force de crier... faiblement. Ils souffrent le martyre, mais on ne les entend pas. Cependant, tout va bien se terminer, mais il était temps. Une demi-heure après, c'eût été trop tard. La nuit suivante, Papa se réveille, il a mal partout, ça le pique, ça le gratte du dos au bas des mollets. Il est couché sur le ventre et ne peut pas se tourner. Il a des crampes continuelles dans les muscles contre lesquelles il ne peut rien. Il a aussi des cauchemars, à la suite de l'anesthésie sans doute. Il voudrait bien faire prévenir sa famille de ce qui lui est arrivé, mais il n'y a personne à qui passer la consigne. Au matin, enfin, il peut faire appeler l'État-Major qui a retrouvé un semblant de calme, afin de prévenir Maman. Maintenant, il va devoir patienter, attendre tout le long des jours et des nuits que sa santé s'améliore. Les médecins lui pronostiquent un mois ou deux

d'hôpital, avant une convalescence de deux ou trois mois ensuite. Il écume de rage de se voir cloué au lit pendant que la guerre enfin redémarre comme il l'espérait depuis si longtemps. Il est là, inutile, oublié par ses camarades, par ses chefs et par tout le monde. Il décide donc de sortir de là le plus vite possible. Pour cela, il lui faut recouvrer suffisamment de forces, donc manger, manger, manger. Il rêve de beefsteaks grands comme des assiettes, de choucroutes énormes, de plats de purée monstrueux, de saucisses par douzaines, de gigots gros comme ça, avec de la moutarde et des épices. Mais l'ordinaire de l'hôpital est si maigrichon qu'il n'y arrivera jamais. Il va falloir que la famille se débrouille pour apporter le complément de ration indispensable. Pas facile, mais on y arrivera.

Quand nous le voyons pour la première fois sur son lit de douleur, après ce récit de ces dernières heures et de sa blessure, il nous raconte une histoire étonnante et étrange. Il a rêvé dans la nuit que l'Oncle Edouard Jozan, qui est à Bizerte sur la Base de la Marine, essayait de lui parler à travers un petit trou dans un énorme mur. Papa ne voyait pratiquement que son œil et n'entendait rien de ce que l'Oncle disait. Cela avait pourtant l'air bougrement important et urgent, l'Oncle Edouard faisait des efforts désespérés pour se faire comprendre. Papa essayait de son côté de tendre l'oreille du mieux possible, mais ses blessures l'empêchaient de trouver la bonne position. Puis, au bout d'un moment, la vision disparut dans un brouillard, pour ne plus revenir. Suffoquée, Maman lui répond qu'effectivement l'Oncle Edouard a appelé au téléphone de Bizerte la veille au soir. Il voulait parler personnellement à Papa de la part de l'amiral Derrien, commandant supérieur des troupes à Bizerte, pour savoir ce qu'il convenait de faire en face de l'agression des Italo-Allemands qui se développait sur l'Arsenal et les différentes bases du périmètre de défense de l'énorme Base maritime. Il ne voulait pas du tout parler à un quelconque zigoto de l'État-Major d'Alger, car vue de Bizerte, la situation algéroise était extrêmement confuse, on ne savait pas qui était avec qui, qui était contre qui, qui tirait sur qui, etc.

Il voulait une réponse claire et nette, sa préférence étant la résistance absolue à l'envahisseur teuton, alors que l'amiral Derrien et certains de ses officiers penchaient pour une négociation conduisant à une mise de Bizerte sous contrôle allemand.

Maman dit alors à l'Oncle que Papa avait été blessé, qu'il était à l'hôpital Maillot, et qu'il pourrait peut-être essayer de lui téléphoner directement. L'Oncle Edouard jura un bon coup et dit qu'il allait essayer. Puis on n'entendit plus du tout parler de l'Oncle Edouard de toute la guerre. Qu'était-il devenu ? Finalement, on ne le sut qu'après la fin de la guerre, en 1945, à son retour de captivité en camps de concentration en Allemagne. Il n'avait pas pu arriver à avoir Papa au téléphone et finalement l'amiral Derrien s'était rendu aux Allemands (la honte) et lui avait été embarqué avec quelques autres dans un avion de transport Ju 52 pour l'Allemagne et jeté dans un camp de prisonniers d'où on l'avait extrait pour le mettre dans un camp de concentration pour *savants mathématiciens* devant faire des calculs pour ils ne savaient quoi. Il a su après la guerre que ce devait être pour les fusées V2 de Von Braun.

Trois semaines à peine après sa blessure, Papa sortait de l'hôpital, à la stupéfaction totale du corps médical, cependant bien content que cet emmerdeur s'en aille un peu plus loin. Il marchait difficilement avec deux cannes et avait besoin d'un gros coussin sur le derrière pour pouvoir s'asseoir. Mais, volontaire et têtu, il voulait marcher, et il marchait. Il rentra à la maison en voiture de l'armée de l'Air, commandée discrètement à un membre de son 3^{ème} Bureau, complètement éberlué de l'entendre au téléphone. Son pantalon d'uniforme, percé comme une écumoire, sera illico installé par Maman à la fenêtre du salon, comme une œuvre d'art. Par temps clair, on apercevait en effet les dizaines de trous, de la grosseur d'une tête d'épingle à celle d'un petit pois, qui

constellaient le tissu bleu marine comme autant d'étoiles sur un ciel d'été. Chaque trou équivalait à une blessure. Pendant des années cela le grattera, des morceaux de métal reparaitront à la surface de son dos, de ses fesses et de ses mollets. Ce fond de pantalon était devenu un spectacle ahurissant et très recherché pour les voisins du quartier et les invités venant admirer la chose.

Deux jours après sa sortie de l'hôpital, Papa, n'y tenant plus de rester là à pester et à grogner, en convalescent difficile, demanda une voiture et monta à l'État-Major de la Redoute. Là, stupeur. Il est revenu, il n'est pas mort, il est là. Merde alors ! Papa clopina jusqu'à son bureau, où il eut le plaisir de voir son adjoint assis à sa place. Tête du gars. Les yeux ronds, la bouche ouverte. L'air complètement hagard.

— *Mon Commandant, si vous voulez prendre votre place.*

— *Bien sûr que je veux, rétorque Papa, sèchement, et convoquez-moi tout le 3^{ème} Bureau ici dans un quart d'heure. On a du travail, beaucoup de travail. Qu'est-ce que vous avez foutu pendant que j'étais absent ?*

— *Oui, mon Commandant, tout de suite, mon Commandant. On a fait ce qu'on a pu, compte tenu des circonstances.*

— *Allez, dépêchez-vous ! Exécution.*

Aux échelons supérieurs, ce n'était pas mieux. La pagaille régnait, les esprits chauffaient, les coteries se disputaient les postes et les responsabilités, personne ne savait ce qu'on aurait à faire dans l'avenir. Les Gaullistes intriguaient, les Giraudistes aussi, les Rien-du-tout étaient coincés dans leur indécision et devaient rapidement prendre une position quelconque, dilemme insurmontable pour beaucoup. Le vrai souk. Et Papa qui débarque là au milieu : stupeur et consternation, ce presque Aviateur, ce Fantassin, ce Tirailleur qui n'a ses ailes de pilote que depuis deux ans, qu'est-ce qu'il vient foutre chez les vrais Aviateurs, les artistes du manche à balai ?

Puis le 24 décembre 1942, veille de Noël, eut lieu le dramatique assassinat de l'amiral Darlan, tout près de chez nous, au Palais d'Été. Jean Hourcade, son officier d'ordonnance, ami intime des parents, est blessé à la cuisse par l'assassin, Joseph Bonnier de la Chapelle.

Le lendemain, jour de Noël, clopinant, Jean vient à la maison. Je me souviens que les parents et lui s'étaient enfermés dans le salon. Il pleurait à fendre l'âme et Papa et Maman le consolait. C'était horrible. Je n'avais jamais entendu un homme solide comme lui pleurer comme un enfant, des sanglots déchirants et si longs. Un moment après, la porte s'entrebâillant, je le vis couché sur le divan, Maman à ses côtés lui tenant la main, Papa allant lui chercher quelque chose à boire.

Heureusement, rapidement, le général Bouscat, commandant l'Aviation, va remettre de l'ordre dans le cirque aviateur de La Redoute et des bases aériennes d'Afrique du Nord et le travail efficace va pouvoir commencer.

Par *Le journal d'Alger*, nous apprenons que les lycées et écoles *vaqueront*. Est-ce que cela veut dire que ça s'arrête ou au contraire que ça refonctionne ? Finalement, ce sera la première solution, des grandes vacances forcées en hiver, car il y a des militaires partout et de tous les pays. Ils réquisitionnent à tour de bras. Nous, les gamins, nous sommes ravis, bien sûr. Vive la guerre ! Les parents sont nettement moins contents. Que va-t-il se passer pour les études des enfants ?

Quelques jours encore, nouvel avis dans le journal. Les élèves du lycée Gautier sont priés de se présenter au lycée Fromentin, un lycée de filles situé dans les hauteurs, au milieu de grands pins, vers La Redoute. Chouette, on va chez les filles ! Au jour dit, on y va tous, énorme foule de gamins uniquement de sexe masculin. Où sont donc passées les filles ? Arrivés sur place, nous nous faisons virer avec pertes et fracas par des militaires grognons et armés jusqu'aux dents. Les

sentinelles, un peu affolées par la marée juvénile, ne sont pas du tout au courant de cette invasion. Finalement, un gradé quelconque nous dit de rentrer chez nous et d'y attendre les ordres. On sera prévenus par les journaux ! Aussitôt dit, aussitôt partis, et en vitesse. On ne se le fait pas dire deux fois. Tête des parents ! Nous, nous sommes ravis de cette conclusion avantageuse qui va nous permettre de poursuivre nos expéditions quotidiennes sur les nombreux et immenses camps militaires des environs où nous grapillons des tas de produits que nous donnent les soldats ou que nous chipons au passage : cigarettes en boîtes métalliques rondes, bonbons acidulés, boîtes à munitions vides, etc.

Encore quelques jours et nouvelle convocation. Zut alors ! Cette fois, je dois aller, comme tous les élèves de 6^{ème} du lycée Gautier, dans une petite école du bas de la Casbah, derrière la cathédrale Saint Philippe, juste au-dessus de la place du Gouvernement. Les potaches s'y retrouvent donc et voient avec intérêt et quelque perplexité de curieuses files de troufions américains et autres stationnant devant des maisons aux fenêtres desquelles se penchent des tas de femmes très maquillées et assez peu vêtues. Il y a de grands bruits et des piailllements divers dans la rue étroite, certains soldats jouent sur la chaussée à des jeux d'argent, sans doute pour gagner quelques places dans la file. On en voit qui sortent des maisons en se reboutonnant le pantalon et en se rafistolant la tenue, l'air hilare. Qu'est-ce que c'est que ce truc ? Mes copains et moi sommes vraiment étonnés. Quand je rentre à la maison à midi et que je raconte ça à Maman, elle est suffoquée. Je ne comprends pas très bien ce que j'ai pu dire d'inconvenant. Mais elle n'a pas l'air du tout d'apprécier. Elle téléphone aussi sec à d'autres mamans du quartier et ces dames décident de téléphoner dès 14 heures au proviseur du lycée qui a un bureau provisoire au lycée Bugeaud à Bab-el-Oued et même d'aller lui dire en personne ce qu'elles ont sur le cœur. Ça va barder pour ce vieux machin. En attendant, ces dames décident unilatéralement que les garçons resteront chez eux et ne retourneront donc plus dans cette école. La même après-midi, les coups de téléphone furibards des mères de famille font immédiatement revenir le proviseur sur son organisation, il décide courageusement qu'il est urgent d'attendre et de ne rien faire en laissant les élèves et leurs parents se débrouiller tout seuls. Confirmation par le journal du lendemain. Ouf ! On a eu chaud ! Grande joie chez les cancre et tous les autres aussi, les faux-jetons qui ne voulaient pas prendre position et qui craignaient des ripostes diverses des adultes. Donc, c'est encore *campo* ! Mais Papa ne l'entend pas de cette oreille, il m'inscrit aussi sec à un cours par correspondance, Tante Marinette étant supposée superviser la chose. Même chose pour ma sœur Odile. Didier, trop petit encore, y échappe.

Quelques jours après, comme les Aviateurs allemands et italiens lancent des bombes sur Alger et qu'il y a des alertes aériennes plusieurs fois par nuit, Papa décide de nous envoyer tous au vert au milieu du désert, loin au sud d'Alger, tout au bout d'une ligne de chemin de fer qui s'arrête à Djelfa où il a justement des amis, les frères de Bonnault, Henri et Joseph, dont la maison est assez grande pour accueillir notre petite famille. Là-bas, il n'y a pas de Luftwaffe, c'est beaucoup trop loin, et qu'est-ce qu'ils viendraient faire au milieu de rien, avec de l'alfa à perte de vue, des gazelles et des dromadaires en foule ? Là, c'est calme ! Et là, on ne verra plus la guerre !

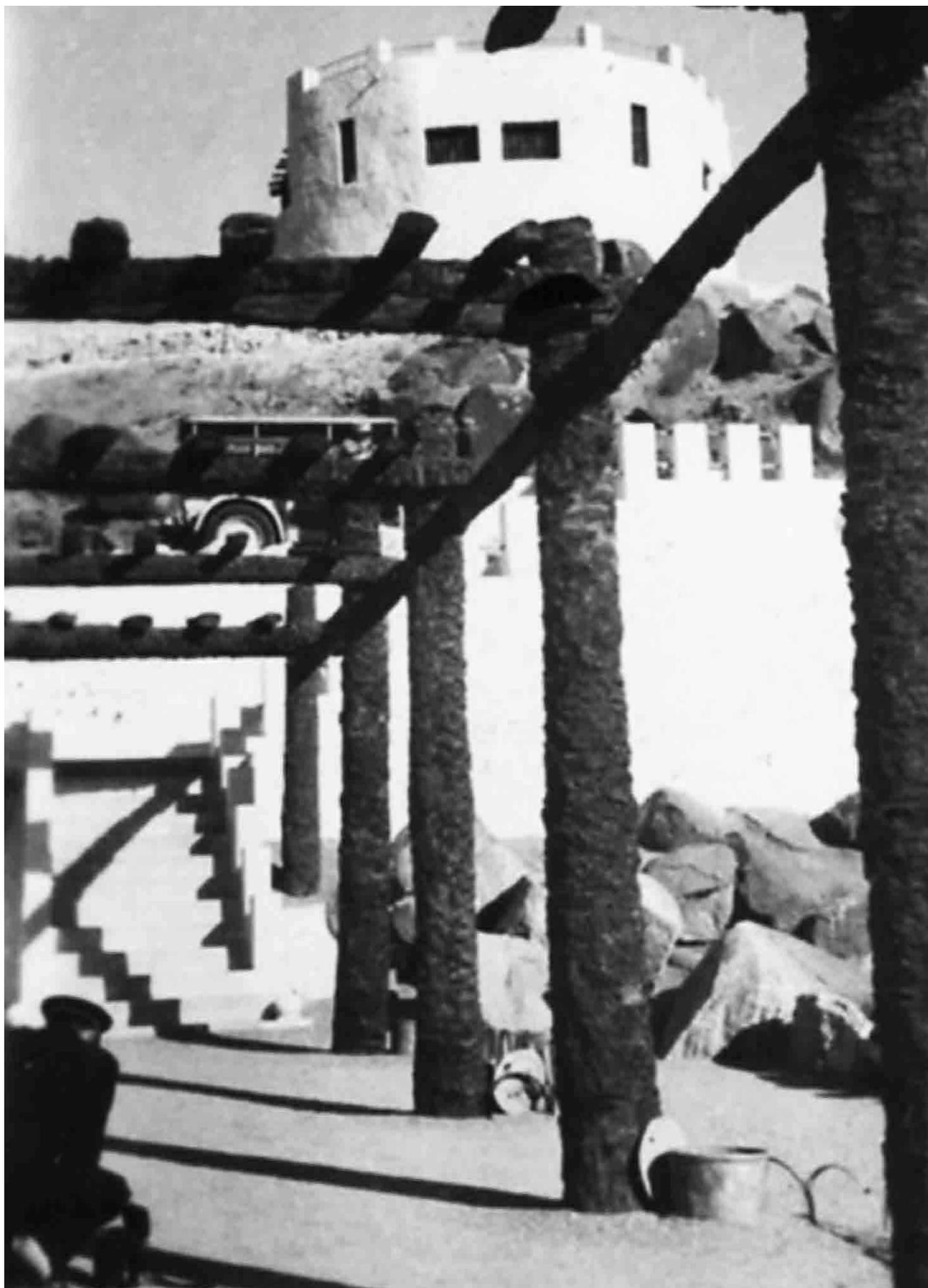
Philippe Hartemann

Album photos

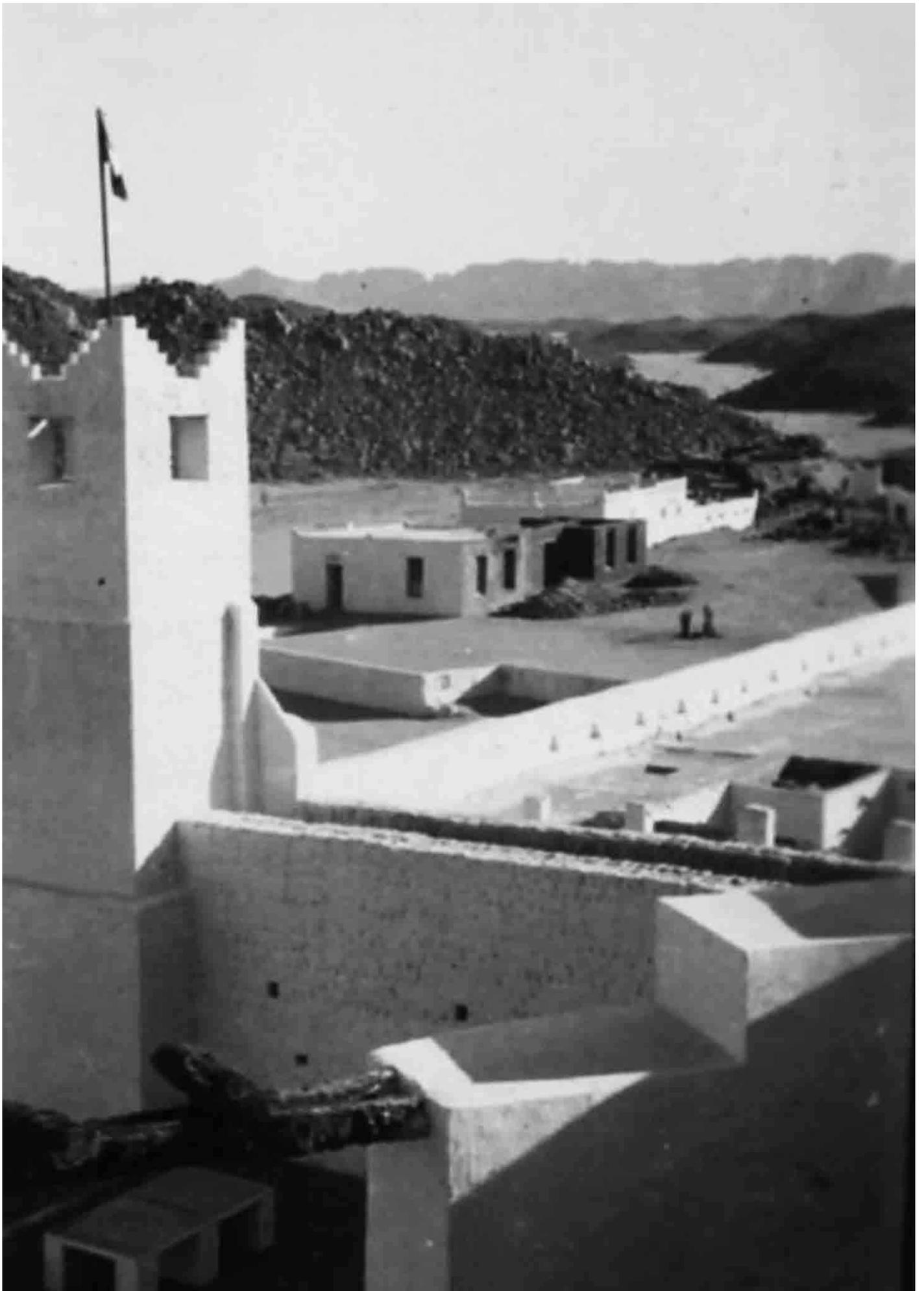


▲ ▼ *Alger et le Gouvernement général - 1936*





Djanet, janvier 1936 - Terrasse du Dar Diaf vue vers le poste



Djanet, janvier 1936



▲ Fort-Flatters 1934 - Ajustage du parachute du général Armengaud, commandant la 5^{ème} Région aérienne

▼ El-Goléa, le 20 janvier 1932, voyage du Gouverneur général Jules Cardes en Potez 25. Jules Cardes à gauche, le colonel Pierre Weiss à sa gauche





▲ *Changement de moteur d'un Potez 25 à El-Goléa en 1935*

▼ *Camion Renault de ravitaillement en essence-avion en 1936 - 7 500 litres, 20 tonnes de poids en charge*





▲ *Arrivée du ravitaillement à Fort-Lallemand en 1936*

▼ *Les commandants Rozanoff et Stehlin, du Groupe Lafayette, à Thélèpte (Tunisie) en janvier 1943*





Le général Berger en Italie - 1944



**LA VICTOIRE DES NATIONS UNIES
EST MAINTENANT CERTAINE**

Histoire de l'aviation en Algérie

Déjà parus :

- L'aviation légère en Algérie (1909-1939) (Pierre Jarrige)
- L'aviation légère en Algérie (1945-1962) (Pierre Jarrige)
- Le vol à voile en Algérie (1862-1962) (Charles Rudel, Pierre Jarrige)
- L'ALAT en AFN (Alain Crosnier, Pierre Jarrige)

Déjà parus en publications numériques :

- Bidon 5 (Georges Estienne - Réédition augmentée)
- Paris-Dakar-Tombouctou-Alger (Ludovic Arrachart - Réédition augmentée)
- Mémoires d'Albert Chaillot (Henri Chaillot, Pierre Jarrige)
- L'Aviation Militaire en Algérie (1912-1918) (Pierre Jarrige)
- Ceux de 14-18 (Pierre Jarrige)
- Les ERALA d'Algérie (Pierre Jarrige)
- Bulletin d'information des Réservistes de la 5^{ème} RA (Réédition)
- 1^{er} PMAH 20^{ème} DI (Daniel Rougeau, Claude Leroy, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- Livre d'Or du Djebel-Oum-Settas (Reproduction)
- L'ALAT vue par les dessinateurs (AA.ALAT-Languedoc-Roussillon, Pierre Jarrige)
- Pilote à Touggourt (Gustave Camlièri, Pierre Jarrige)
- Maison-Blanche (André Heinzelmann - Réédition augmentée)
- *Nanard fais nous un dessin !* (AA.ALAT-Est, Pierre Jarrige)
- PMAH 19^{ème} DI (Francis Beaulier, François de Pitray, Jean-Pierre Meyer, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- Médecin en hélico (Jean Massière, Pierre Jarrige)
- A grands coups d'aile vers l'Afrique missionnaire (Léon Bradfer, Henri Bradfer)
- Les insignes de l'ALAT en AFN (Christian Malcros)
- Parachutisme prémilitaire à Mostaganem (Bernard Faucher, Claude Marcellin, Jean-Claude Palisser, Pierre Jarrige)
- Nord 3400 dans l'ALAT (Christian Malcros)
- Pilotes de la Promo 56Ebis (Pierre Binet, Pierre Jarrige)
- Max Hoste MH 1521 *Broussard* dans l'ALAT (Christian Malcros)
- Pilote de T-6 (Pierre Binet, Pierre Jarrige)
- Sikorsky H-19 dans l'ALAT (Christian Malcros)
- Emile Contant, pilote de la Grande Guerre (Simone Gassier, Pierre Jarrige)
- Westland WS 55 dans l'ALAT (Christian Malcros)
- Biroutage à Arzew en Piper L-18 (Jean-Claude Maillot, Pierre Jarrige)
- Piper L-21 dans l'ALAT (Christian Malcros)
- PMAH 10^{ème} DP (Jean Gervais, Amédée Arzel, Claude Mourlanne, Joseph Estoup, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- Stampe SV4C dans l'ALAT (Christian Malcros)
- *Alouette II* SA318C dans l'ALAT (Christian Malcros)
- Piper PA22 dans l'ALAT (Christian Malcros)
- André Costa (Pierre Jarrige)

- **La soufflerie de l'AIA d'Alger** (Marc Rapin, ONERA)
- **La véritable histoire de l'hélicoptère** (Yves Le Bec)
- **Pilote à El-Oued** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote à Tébessa** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote à El-Goléa** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote de la SGAA** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote de l'Escadrille Mercure** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **NC 856 Norvigie dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Hiller UH-12 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Nord 3202 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Observateur-Pilote de l'ALAT** (François Bard, Pierre Jarrige, AA.ALAT-Languedoc-Roussillon)
- **Bell 47G-1 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Bell 47G-2 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Mes vingt ans en Algérie** (Ulysse Pérodeau, Pierre Jarrige)
- **Cessna L-19 Bird Dog dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Joliot-Golf** (Yves Le Bec)
- **Djinn dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Meeting National - Alger 1951** (Reproduction)
- **Meeting National - Oran 1952** (Reproduction)
- **Meeting National - Alger 1953** (Reproduction)
- **Meeting National - Alger 1959** (Reproduction)
- **Meeting National - Constantine 1953 - Bône 1954** (Reproduction)
- **L'album du lieutenant Bleubéret** (Yves Le Bec)
- **Commandant de PCA** (Lieutenant-colonel Louis Andlauer, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste prémilitaire** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 1** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 2** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 3** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Piper L-18 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Gyrafrique** (Pierre Jarrige)
- **8 mois au 584^{ème} BT** (André Amadeuf, Pierre Jarrige)
- **Commando au 10^{ème} BCP** (Alain Garriguet, Pierre Jarrige)
- **SE 3130 Alouette II dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Les premiers pas d'Ariane** (Yvon Chauchard, Pierre Jarrige)
- **De Pérignon à Tindouf** (Claude Millé, Pierre Jarrige)
- **Il était une fois l'aventure** (Pierre Charade, Pierre Jarrige)

