

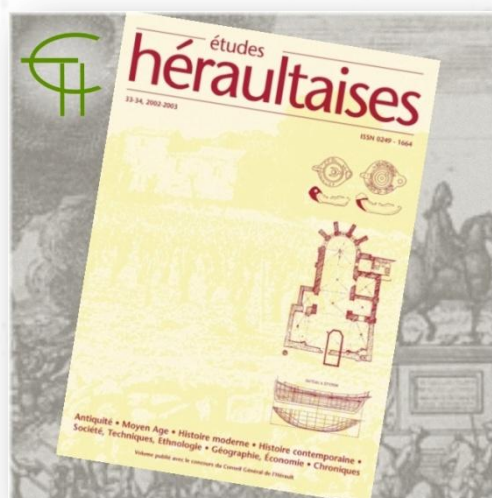
Article : Les belligérants dans le ciel du Languedoc Méditerranéen pendant la Seconde Guerre mondiale 1939-1945



Auteur (s) : Jean ROBIN

Nombre de pages : 8

Année de parution : 2001



Les belligérants dans le ciel du Languedoc Méditerranéen pendant la Seconde Guerre mondiale 1939-1945

Jean ROBIN

Cette note se veut sans prétention, elle tente de rétablir l'ambiance et le climat de l'activité aérienne en R3 pendant la WWII Loin d'être exhaustive, la liste des faits avancés tend à démontrer que cette activité ira crescendo, le pic se situant entre le 16 et le 27 août 1944. Cette activité cesse brutalement lorsque la dernière colonne allemande quitte le département du Gard.

Le 10 mai 1940 met fin à la drôle de guerre. Dès lors, la Wehrmacht et la Luftwaffe déferlent sur la France et le gouvernement acculé, accepte qu'un vieux Maréchal demande l'armistice.

Certains songent à continuer le combat en Afrique du Nord et le Général d'Harcourt donne l'ordre à l'Armée de l'Air de passer la Méditerranée¹. Les terrains de Saint-Laurent-la-Salanque et de Fréjorgues sont envahis par les chasseurs, les avions d'observation et les bombardiers légers. Jusque-là le passage en AFN s'effectuait par la Corse compte tenu du faible rayon d'action des avions de l'époque. Le parcours entre le Bas-Languedoc et l'Algérie varie selon les points de chute de 700 à 950 km. Les Dewoitine 520 et les Curtiss 75A peuvent tenter l'opération à condition toutefois d'être pris en charge par un équipage avec navigateur, les Potez 63-11, les Lioré Olivier 45 et les Bloch 174 remplissent cette condition. Les Morane 406 et les Bloch 151/152 à faible rayon d'action restent sur place. Ainsi du 19 au 22 juin 1940, les envols se succèdent à cadence élevée malgré les difficultés d'approvisionnement. Il faut bien souvent refaire les pleins à la main avec des bidons de 5 litres, les mécaniciens sont débordés. Certains avions en provenance de Saint-Martin-du-Touch et de Toulouse-Blagnac n'ont même pas leur équipement de guerre... Les décollages et les atterrissages se font dans le plus grand désordre par manque d'infrastructures et l'on frôle parfois la catastrophe. Il arrive que les chasseurs soient livrés à eux-mêmes sans carte parce que l'avion guide n'est pas au rendez-vous. Les liaisons radio sont inexistantes et il faut suivre la côte espagnole en dehors des eaux territoriales. En cas d'ennui mécanique il faut accepter le risque d'internement en Espagne².

Si 14 groupes de Bloch et de Morane restent en Métropole (onze groupes seront dissous par application des conditions d'armistice.), dix groupes de Curtiss et de D520 réussissent la traversée..., pour être désarmés à leur arrivée en AFN !, (dépose des hélices et des gouvernails, vidange des réservoirs, etc.). Les autorités de Vichy craignent en effet que certains pilotes tentent de rallier Gibraltar ou l'île de Malte. Ils seront donc peu nombreux à tenter l'aventure car les avions sont surveillés par des sentinelles armées ! Il va sans dire que leur moral s'en trouve fortement atteint, d'autant qu'ils sont déchirés, ne sachant pas toujours où se situe leur devoir ! Avec les événements de Mers-El-Kebir puis de Dakar,

beaucoup de pilotes qui songeaient à rallier la France Libre renoncent à rentrer en dissidence selon le vocable vichyste. Cela incite les commissions d'armistice italiennes et allemandes à autoriser le réarmement partiel des avions, le gouvernement de Vichy assurant qu'il défendrait l'AFN contre tout agresseur³.

L'aviation de Vichy se fait discrète sur les terrains de Fréjorgues et de Lézignan qui accueillent les GC 1/8 et 11/8. L'on peut assister avec un peu de chance à de rares vols d'entraînement car l'essence est rare (4 heures de vol par mois et par pilote). Les Bloch 152 arborent les capots rouge et jaune aux couleurs de l'esclavage comme le disent les pilotes ! Quelques Potez 63-11 d'observation affectés au GR 11/22 sont déployés à Fréjorgues tandis que Lézignan accueille les Breguet 693 des GBA 1/51 et 1/54. Une escadrille de chasse de nuit du GR 11/14 investit et déploie ses Potez 63-11 sur le terrain d'Avignon-Pujaut tandis que les Potez 631 des GR 1/14, 3/13 et ECN 1113 sont mis en œuvre à partir de Perpignan et Nîmes-Garon. A noter que huit Potez du 3/13 gagneront Gabès par la Corse en juin 1941 afin de pallier les fréquentes attaques britanniques sur la côte tunisienne, les « protocoles de Paris » ayant admis un réarmement partiel de la base de Bizerte. Dans le même temps ceux du GCI/3 reprennent leur entraînement du côté de la Senia. Le Général Weygand, Proconsul en Afrique du Nord n'a-t-il pas déclaré devant les pilotes :

« Il est bien entendu que la guerre n'est pas terminée et que, dans cette guerre, nous avons un seul ennemi, c'est l'Allemagne. Un jour, nous reprendrons les hostilités contre elle. Notre devoir est de préparer nos troupes pour être en mesure de jouer dans ces combats futurs le rôle qui nous reviendra. Patientez et espérez⁴. »

Les mois s'écoulent et la surveillance des commissions d'armistice se relâche. C'est l'instant mis à profit par trois pilotes du groupe pour rejoindre Gibraltar avec leur Dewoitine 520. Les Sergents **Marcel Albert**, **Durand** et **Lefèvre** faussent compagnie à leurs camarades au cours d'un entraînement dans les environs d'Oran le 14 octobre 1941. Ils rejoindront ultérieurement le fameux Normandie Niemen ! L'affaire fait grand bruit d'autant que la radio de Londres s'en fait l'écho. Le GC 1/3 est menacé de dissolution et le Commandant du groupe, le capitaine **Challe** ainsi que les chefs d'escadrille **Pierre Salva** et **Émile Thierry** sont relevés de leur ...

... commandement. Curieusement l'incident est clos avec la livraison de 17 camions aux italiens⁵ !

Le 12 novembre 1941, un tragique accident endeuille le Gard et les commentaires de presse vont bon train : le général **Huntziger** qui a signé la convention d'armistice et participé à la commission d'armistice à Wiesbaden s'est rendu en AFN pour y rencontrer le général **Weygand** au sujet de l'utilisation éventuelle des ports français par l'occupant, il périt au retour près du Vigan où s'écrase son Potez avec les six membres de l'équipage.

Le 8 novembre 1942 avec l'opération « Torch », le débarquement au Maroc et en Afrique du Nord, la situation change l'occupant envahit la zone libre et l'Armée de l'Air d'armistice est dissoute. Les allemands s'emparent de tous les matériels disponibles en zone libre. Plus de cinq-cents appareils jugés « bon de guerre » sont saisis par l'occupant. Une centaine de Dewoitine 520 sont concédés aux italiens. La Regia Aeronautica est en effet friande de cet appareil. Si ses performances sont dépassées, notamment par celles du Macchi 202, le D-520 est muni du redoutable moteur canon de 20 mm ! Dans le courant de 1943, plusieurs Gruppi sont transformés sur D-520, ils s'opposent à l'intrusion des bombardiers légers de la 12th USAAF sur la péninsule.

La Luftwaffe s'installe sur les terrains du sud de la France. A cette occasion, les infrastructures sont améliorées (constructions de pistes en dur, runways, alvéoles, balisages, ateliers de réparation, etc.). L'occupant tient à faire connaître sa présence dès son arrivée, c'est ainsi qu'un Junker 87 Stuka survole longuement la place de la Comédie à basse altitude mais cette démonstration semble laisser les Montpelliérains de marbre ! Le KG26 s'installe à Fréjorgues, Nîmes-Garons et Nîmes-Courbessac. L'on peut dénombrer une trentaine de JU-88 et une vingtaine de ME-109 tandis que les Fiesler Storch d'observation prennent possession du terrain de Pujaut en compagnie de quelques Henkeil-111 de liaison.

A noter que plusieurs de ces avions se crasheront dans l'arrière-pays, surpris par le « Marin » causé par les entrées maritimes ! Si l'on comptabilise les Heinkel 177 du KG 100 basés à Lezignan et Carcassonne ainsi que quelques hydravions Arado sur les étangs de Leucate, la Luftwaffe a développé quelques 200 appareils divers, soit le tiers des avions disponibles dans le sud de la France. L'organisation Todt entreprend des travaux de défense sur la côte qui devient zone interdite et participe à l'installation de « radars » à Leucate, Narbonne, Sète et Montpellier (Freya et Würzburg). Enfin il arrive que la Luftwaffe fasse décoller ses JU-88 lourdement chargés de torpilles, ils survolent alors Montpellier à très basse altitude non sans risque pour la population, dans un but évident de propagande. Ces avions torpilleurs vont attaquer les convois alliés en Méditerranée ou à Gibraltar⁶.

Côté français, malgré l'opposition du Général **Bethouart**, le Général **Noguès**, représentant du gouvernement français à Rabat, en accord avec l'Amiral **Michelier**, commandant la flotte à Casablanca, ordonne d'appliquer les consignes de Vichy : défendre l'Empire contre toute agression. Les pilotes du II/5 Lafayette, la mort dans l'âme, obéissent au Commandant **Tricaud**. C'est ainsi que les vieux Curtiss sous-armés sont opposés aux puissants Wildcat F4F de l'US Navy (1 200 cv du Pratt & Whitney des F4F contre les 1 050 cv des 75A et six mitrailleuses de 12,7 mm calibre 50 contre quatre mitrailleuses de 7,7 mm)⁷. Ce combat fratricide cesse rapidement faute de combattants du côté français et un événement peu banal va sceller la réconciliation ! Le Colonel **Harold Willis** de l'État-Major d'**Eisenhower** tient à rendre visite aux rescapés du II/5 à Gabès tant il est navré de cette malheureuse confrontation. Il tombe alors en arrêt devant les têtes d'indien séminole qui ornent les flancs des six derniers Curtiss du groupe. Il ne peut cacher son émotion au souvenir du Capitaine **Thenault** qui choisit cet insigne en 1916 lors de la première guerre mondiale. Harold Willis qui avait amélioré le dessin de la tête de sioux, intercède auprès d'Eisenhower afin que les français soient rééquipés en matériel américain et reprennent le combat aux côtés des

Alliés⁸. Le II/5 remodelé en squadron est rapidement lâché sur Curtiss P-40 Warhawk (1 350 cv et six mitrailleuses calibre 50). Le squadron Lafayette est désigné pour participer à la campagne de Tunisie sous commandement américain. Après Mers-El-Kebir, Dakar, la Syrie et Madagascar certains pilotes se posent des questions.

Deux excellents pilotes, les Sergents **Lavie** et **Quéguinier** estiment devoir rester loyaux à Pétain. Ils profitent du déplacement du squadron entre Alger et Telepte le 11 janvier 1943 pour fausser compagnie aux autres pilotes et se dirigent délibérément vers la Métropole. L'aventure n'est pas sans risque car le potentiel des Curtiss est fortement entamé. Ils arrivent cependant sans encombre en vue des côtes françaises et posent leur avion sur le ventre le long du littoral sétois. Après avoir détruit le dispositif secret IFF, ils quittent indemnes leur appareil hors d'usage. Il va sans dire que la presse vichyste exulte et monte l'affaire en épingle, bien à tort car il n'y aura pas d'autres défections. Les Américains savent relativiser l'événement et poursuivent le rééquipement des groupes français qui désormais reprennent le combat contre l'ennemi : l'Allemagne nazi⁹.

L'opération « Torch » est une réussite, aussi les alliés tournent-ils leurs efforts en direction de la Tunisie. Dès mars 1943, la ligne Mareth est définitivement enfoncée et les « Rats du désert » de **Rommel** pris en tenaille sont acculés à la reddition. C'est ainsi qu'un soir de mai les Montpelliérains peuvent observer le vol des dernières escadrilles de l'Afrikakorps : Des Junkers 52 en provenance de Bizerte semblent se traîner, certains sont vert épinard mouchetés de gris, d'autres sont de couleur sable !

Puis nous assistons à la campagne d'Italie, la Sardaigne et la Corse sont libérées, elles se transforment alors en base avancée, de véritables porte-avions. Sauf à observer de longues traînées dans le ciel bleu, les Languedociens ne se doutent pas que la région est observée à haute altitude par les Lightning de reconnaissance américains et... français depuis le début de l'année 1944. Malgré les conditions atmosphériques souvent défavorables, les P-38 « Reco » tentent de photographier les terrains susceptibles d'accueillir les bombardiers lourds multi-moteurs à long rayon d'action Heinkel 177. Ces avions harcèlent les convois alliés en Méditerranée depuis le sud de la France dès l'année 1943. C'est ainsi que le 31 janvier 1944, le sous-Lieutenant **Serge Renoux** du GC II/33 Savoie décolle son P-38 n° 124 depuis Ajaccio à 8 heures du matin après avoir complété les pleins. Le pilote français sort des nuages à hauteur de Port-Vendres. Le ciel est dégagé sur la France, il dirige son Lightning sur Perpignan-Labanerrie et déclenche ses caméras, puis il gagne Limoux, Carcassonne et sa gare avant d'atteindre la région de Toulouse.

Sa mission terminée, il regagne la côte par Narbonne et Béziers et se dirige directement sur sa base de Pomigliano d'Arco près de Naples, il coupe ses moteurs à 15 heures. Les résultats de la mission sont très attendus par le haut commandement américain. Les photos révèlent la présence de nombreux avions de divers types sur les terrains de Blagnac et Francazals..., mais pas trace des fameux HE-177 ! Cette constatation évite le bombardement massif de la région de Toulouse par les Forteresses volantes de la 15th USAAF au grand soulagement de Renoux¹⁰ !

Lors du débarquement dans la baie d'Anzio, les Alliés se heurtent à une violente résistance et la Luftwaffe se montre très mordante, compromettant l'installation de la tête de pont. La présence des Junker 88 dans le Midi de la France attire les bombardiers lourds de la 15th USAAF qui sont à présent basés à Foggia. Il s'agit de détruire les bases d'Istres-le-Tubé, Salon et... Fréjorgues. Le 27 janvier 1944, c'est un coup de tonnerre dans le ciel bleu du Languedoc, il se retrouve plongé dans la guerre aérienne ! Le Colonel **Frank Lawson** du 27th fighter squadron du 1st fighter group de la 15th USAAF raconte¹¹ :

« Il fait froid et il vente toute la journée, le ciel est clair avec seulement 3/10^e de couverture nuageuse. Dix de nos Lightning effectuent une mission d'accompagnement, ils protègent 68 bombardiers B-17, destination le terrain de Fréjorgues. La formation

... rencontre une Flak intense sur la zone et l'un de nos B-17 est touché mortellement. Nous sommes accueillis par quelques quinze ou vingt ME-109 et FW-190, Après un combat de vingt-cinq minutes, nous nous en sortons sans perte et le Lieutenant **Wingrove** a descendu l'un des ME-109. A court d'essence, nous devons nous poser et réapprovisionner en Sardaigne.

Ce bombardement est considéré comme un succès. Dès lors les alertes se succèdent ainsi que les bombardements parfois meurtriers¹².

27 mai : 8 B-24 reviennent sur Fréjorgues pour parachever la destruction, alors que ce même jour 700 B-17 et B-24 de la 15th AF se portent sur l'aérodrome de Salon-de-Provence et les gares de triage d'Avignon, Marseille et Nîmes qui devient la ville martyre : 271 morts parmi la population civile alors que les infrastructures ferroviaires sont quasi intactes.

A partir du mois de mai, la Luftwaffe allège par force son dispositif en Bas-Languedoc au profit de la défense du toit du Reich et du front russe. Les ME-109 et les FW-190 regagnent les terrains d'Orange et les JU-88 désertent la région. Cependant les missions de reconnaissance se poursuivent sur le sud de la France en vue de la préparation du débarquement. Comment alors ne pas citer la mission accomplie le 14 juin par le Commandant **Antoine de Saint-Exupéry**. Le pilote écrivain a décollé son P-38 F5A n° 273 depuis Algero. Il doit survoler la région de Rodez à quelques 10 000 mètres et observer les mouvements éventuels de troupes en direction du front normand. Mission réussie, Saint-Ex. se pose en Corse après 4 heures de vol¹³. Conjointement, les bombardiers légers (Mitchell B-25 et Marauder B-26) de la 12th USAAF entrent en lice :

18 juin : sont touchés, Mauguio, Candillargues et Fréjorgues.

25 juin : attaque générale des infrastructures du Languedoc. La 8th Air Force se porte sur les terrains de Blagnac et Toulouse-Franczal tandis que Sète, Frontignan, Balaruc, Tarascon, Arles et les ponts d'Avignon sont la cible de 650 B-17 et B-24 de la 15th Air Force. Il s'agit d'atteindre les communications et le potentiel industriel de la région.

Cette journée renforce l'idée que le débarquement sera tenté en Bas-Languedoc, d'ailleurs la Wehrmacht et la Marine étudient la mise en place de plusieurs lignes de défense. Les populations de la zone côtière sont évacuées dans l'arrière pays et la Préfecture, sur l'instigation de l'occupant, organise un plan général d'évacuation en cas de débarquement (aux dires de certains, les poteaux indicateurs s'entassaient dans la cour de la Préfecture...). Des tracts sont lancés sur la ville de Montpellier : ils avertissent la population que des bombardements sont imminents. Il faut se protéger, voire s'éloigner à la campagne ! Ce 25 juin, nous assistons aussi à une pluie de papiers métallisés... C'est la panique car certains disent que ce sont des plaquettes incendiaires ! Les soldats de la Wehrmacht courent dans tous les sens afin de récupérer les paquets qui arrivent au sol, interdisant aux civils de les ramasser. Nous saurons bien plus tard qu'il s'agissait de « Windows » destinés à brouiller les radars allemands !

5 juillet : Béziers et Montpellier sont visées : il s'agit d'empêcher les déplacements de deux divisions allemandes en détruisant cinq ponts et cinq gares de triage. Ces deux divisions sont en manœuvre entre Montpellier et la frontière espagnole, elles doivent rejoindre le front normand. Les B-17 du 5th wing de la 15th AF s'occupent de la région de Montpellier tandis que les B-24 du 49th wing de la 15th AF et 70 B-17 de l'opération Frantic II de la 8th AF accompagnés de nombreux Mustang P-51 visent la région de Béziers. A noter que la mission Frantic II s'en retourne en Grande-Bretagne après escale en URSS puis en Italie. Les dégâts sont très importants et la population civile n'est pas épargnée (51 morts parmi la population montpellieraine, les pertes allemandes ne sont pas officialisées, elles sont très lourdes)¹⁴.

Pour la première fois la sécurité civile entre en action à Montpellier : sont mobilisés pour ce faire : la Milice, les Chantiers de jeunesse, les Compagnons de France, les Équipes Nationales et les Scouts. Dans l'affolement général, les E.N. et les Scouts sont

envoyés en première ligne en gare d'Arène, c'est l'objet d'une protestation dans les colonnes du journal *l'Éclair*. Cependant le Commandant de la Place fait part de ses remerciements pour l'aide apportée par les équipes de secours locales¹⁵.

12 juillet : cette fois les B-24 du 451st BG opèrent un bombardement aussi précis qu'efficace sur la gare de Nîmes au grand soulagement de la population civile.

17 juillet : Tarascon-Beaucaire, Avignon triage sont atteints par les B-24 de la 15th Air Force.

Un B-24 Liberator du 456th BG déséparé se pose train rentré au nord-est de Castries (MACR n° 6687). Après avoir sauté la D26, le « camion » creuse une large tranchée dans la vigne avant de s'immobiliser. Le Sergent mitrailleur **Willis Harless** de Soaper Oklahoma trouve la mort tandis que le pilote qui n'a pas voulu l'abandonner est fait prisonnier. Le restant de l'équipage se disperse dans les vignes. Le Duc de Castries, maire du village, intervient auprès des autorités allemandes en sorte que le Sergent reçoive une sépulture décente. Aussitôt la tombe est recouverte de fleurs par la population. Cette manifestation n'est pas du goût de la Milice qui profère alors des menaces de mort contre le maire¹⁶ !

8 août : les ponts d'Avignon sont visés par les B-25 du 448th squadron du 340th bomber group de la 12th USAAF.

Le Mitchell B-25 n° 4013 est coupé en deux par la Flak et s'écrase sur Villeneuve-lès-Avignon (MACR n° 7731). Le pilote **James C. Burrhus**, son navigateur **Alvin H. Yellon** et le mitrailleur de queue **James D. Reynolds** trouvent la mort. Les trois autres membres de l'équipage parviennent à sauter. Le radio **J. F. Wheeler** est fait prisonnier en touchant le sol tandis que le bombardier **R. S. Hirsch** et **L. J. Capawana** dont le parachute est resté accroché à une cheminée de la Chartreuse sont secourus par la population et pris en compte par le maquis Vigan-Braquet. Hirsch et Capawana sont de retour à Solenzara (Corse) dès le 15 août !

17 et 24 août : le nord-est de Montpellier, les quartiers Rimbaud et de la Pompignane, le pont ferroviaire de Pavie, sont atteints par les B-26 Marauder de la 12th Air Force.

Le pont ferroviaire de Pavie à la sortie nord de Montpellier n'est en fait détruit que le 24 août... ce n'est plus nécessaire car les voies sont obstruées en aval depuis le 19 août par l'action des chasseurs bombardiers du 1st fighter group américain. Seul, un train blindé réussit à franchir cette zone non sans risque. La retraite par la voie ferroviaire est désormais impossible en amont de Montpellier¹⁷.

Cette liste n'est pas exhaustive, qui plus est, à partir du mois de juin, les chasseurs bombardiers basés en Corse et en Italie du sud entrent en action. Ils vont traquer les convois allemands sur les routes et les voies ferrées du Bas-Languedoc. Les déplacements ne sont possibles que la nuit et il faut compter alors avec l'action des maquis, tout du moins dans l'arrière pays car ceux de la plaine n'ont pas bénéficié de parachutages d'armes suffisants¹⁸.

Voici un exemple parmi bien d'autres, il est choisi parce que l'action est menée par des « Français libres » ! Nous retrouvons ceux du II/5 Lafayette. Le Lafayette a rejoint le 28 avril 1944 le 57th fighter group américain au terrain d'Alto-Folelli en Corse. Il est renforcé dès le 23 juin par le II/3 Dauphiné et ultérieurement, le I/4 Navarre, formant ainsi la 4^e escadre. Les français sont transformés depuis peu sur P-47 Thunderbolt dit « Razorback ». C'est le plus puissant chasseur bombardier de l'époque, il dispose d'un Pratt et Whitney de 2 000 cv turbocompressé et de huit mitrailleuses de 12,7 mm. Le montage d'un ou deux belly-tanks (réservoirs largables) porte le rayon d'action à plus de 1 600km avec une vitesse de pointe de 700 km/h, il peut emmener sous ses ailes une à deux bombes de 225 à 450 kg¹⁹.

Le 16 juin 1944, c'est la première mission de reconnaissance armée du groupe sur le territoire français. L'émotion est grande parmi les participants. Cependant l'effectif initial de vingt appareils est vite réduit à treize. Après un décollage pénible car les P-47 sont chargés, voici que se produit un désamorçage intempestif d'alimentation consécutif au passage sur les réservoirs supplémentaires ! Après une heure et

... quarante minutes de vol à travers les nuages et la réverbération, les P-47 arrivent en vue du Canigou. La côte est franchie à hauteur de Saint-Laurent-la-Salanque que certains ont quitté quatre ans plus tôt ! Ils procèdent alors au mitraillage de quatre locomotives et divers convois de camions entre Narbonne, Sète et Montpellier. Un barrage de Flak légère les attend à Fréjorgues où ils laissent au sol un HE-111 en flammes après avoir touché un ME-109 qui quitte la zone en fumant. Les P-47 au complet se posent à Alto après cinq heures de vol et surprise, le Commandant **Arnaud** ramène des branchages qui sont restés accrochés à l'un des wing-tankers tant il volait bas ! Le 18 juin est une réédition de la mission précédente²⁰.

A la surprise générale, le débarquement s'effectue en Provence le 15 août 1944, c'est immédiatement un succès ! Les avions de reconnaissance allemands ne repèrent la flotte d'invasion que le 13 août, aussitôt la 11^e Panzer Division en fait mouvement de Toulouse et Carcassonne vers la Provence. Elle franchit le Rhône sur des bacs dès le 15 août car les ponts sur le Rhône sont détruits mais elle laisse plusieurs colonnes attardées derrière elle.

Il faut reconnaître que cela constitue un échec pour l'aviation alliée trop occupée à soutenir la tête de pont. La 19^e Armée reçoit également l'ordre de repli général mais l'aviation cette fois va sérieusement perturber en plaine ce reflux vers la vallée du Rhône.

Le pic d'activité se situe entre le 16 et le 27 août. En effet une grande partie des forces aériennes dans le Golfe est disponible du fait de la réaction quasi nulle de la Luftwaffe complètement surpassée. Les chasseurs bombardiers Lightning P-38 des 1st et 14th fighters squadrons en base avancée à Achione (près de 120 appareils disponibles en Corse) sont notablement renforcés par l'aviation embarquée des Task Forces 88.1 et 88.2 dans le Golfe (96 Seafire, 48 Wildcat, 84 Hellcat)²¹ si bien qu'ils peuvent regagner leur base de Foggia et Salsola en Italie dès le 21 août afin de reprendre leur mission initiale, soit l'accompagnement des bombardiers lourds sur l'Allemagne, l'Italie du Nord et la Roumanie (les raffineries de pétrole de Ploesti). Durant cette courte campagne de Corse les P-38 effectuent 77 missions soit 582 sorties, ils larguent 123 tonnes de bombes. Le prix à payer est lourd puisque 23 Lightning sont abattus entre le 15 et le 20 août 1944.

Si la chasse ennemie n'est plus à craindre, de par les missions effectuées en « *low level attack* » (attaque à très basse altitude), les chasseurs sont particulièrement exposés à la Flak légère. Les convois allemands disposent encore de nombreux affûts de 20 et 37 mm. Les pertes sont d'autant plus lourdes que les missions de strafing sont fort nombreuses au grand dam des colonnes allemandes qui ne peuvent guère progresser que la nuit.

Les journées qui suivent le débarquement de Provence sont malheureusement assorties de nombreuses pertes en Bas-Languedoc. Voici quelques exemples dans le temps.

17 août (D/2 day)

Le 14th F.G. effectue cinq missions de reconnaissance armée dans la journée. Un dispositif de quatre P-38 J du 49th F.S. décolle en fin de soirée d'Aghione à 17 h 10 avec mission de « strafing » dans la région d'Arles, Montpellier et Toulouse. L'un des avions regagne la Corse par suite d'ennuis mécaniques. Vers 20 h 15, le Colonel S. **Campbell**, entouré par les 21, Lieutenants *Weatherbee* et *Daniel M. Haley*, se présente en vol rasant sur le terrain de Toulouse-Francazals. Ils incendient plusieurs JU-88 au sol lorsque l'avion d'Haley est durement touché par la Flak de la défense du terrain. Bien qu'ayant cabré et renversé son P-38 sur le dos, le pilote s'éjecte trop bas, son parachute n'a pas le temps de se déployer (MACR n° 12392). Ses deux camarades poursuivant leur route, mitraillent et incendient sur le dépôt ferroviaire de Toulouse 10 à 15 wagons après avoir détruit la locomotive. Les survivants se posent de nuit sur le terrain rudimentaire d'Aghione à 22 h 15²².

18 août (D/3day)

Quelques Lightning du 71st fighter squadron du 1st fighter group de la 15th USAAF tentent de débusquer les colonnes motorisées qui progressent à l'abri des platanes séculaires de la N. 113. Le Lieutenant **Harold Kline** est victime de la Flak légère, il s'écrase au Pioch-de-Conas (MACR n° 8629), entrée sud de Pézenas²³.

19 août

Une rude journée pour le 1st fighter group qui effectue plusieurs sorties. Le matin, le Lieutenant **Lauren Erickson** du 27th FS est abattu lors d'un strafing entre Nîmes et Avignon (MACR n° 7977). L'après midi un dispositif de huit P-38 des 27 et 94th FS se réduit à sept avions après le bombardement d'un pont près d'Avignon le Lieutenant **William Wagnez** du 94, FS est contraint de remettre le cap sur la Corse par suite d'ennuis mécaniques. Les sept autres Lightning surprennent un long convoi ferroviaire à la sortie nord de Montpellier, en gare du Crès. Compte tenu de l'importance de l'objectif, le strafing s'organise en noria après immobilisation de la locomotive, il déclenche de violentes déflagrations. Les geysers de métal et de feu atteignent trois avions en pleine ressource. Le Lieutenant **Richard Keith Arrowsmith** du 94th FS se crashe au Mas-de-Gentil (MACR n° 7963).

Après une longue marche à travers les garrigues arides, il est recueilli et caché par des vigneron du Mas-de-Figaret. Dix jours plus tard, le maquis Arete-Saule le ramène dans les lignes alliées à hauteur d'Avignon. Le Lieutenant reprend son tour de mission sur l'Allemagne dès le 8 septembre ! Le Capitaine **Thomas Maloney** du 27th FS (promu la veille) surveille la pression d'huile qui baisse sur ses deux Allison. Il pose son P-38 en Méditerranée et rejoint la côte de Piémans en dinghy mais il saute sur une mine en montant sur le rivage (MACR n° 7979). Il reste dix jours sans secours... mais ce n'est pas son heure²⁴ ! Le Lieutenant **Walter Goring** du 94th FS regagne péniblement la Corse sur un moteur et sans circuit hydraulique, il écrase son appareil vers Calvi. L'avion est totalement détruit mais le pilote est indemne.

L'aviation embarquée connaît aussi des pertes : le sous-lieutenant anglais **Banks** du squadron 881 embarqué sur le HMS Pursuer est touché par la Flak non loin d'Avignon. Il pose son Wildcat F4F (Bartlet dans la dénomination anglaise) sur le Rhône... Incroyable, il rejoindra son bateau dès le 24 ! Le sous-lieutenant **D. D. James** du squadron 809/HMS Stalker reçoit un obus dans le radiateur du Merlin de son Seafire en attaquant un convoi en gare d'Avignon. Il se parachute non loin d'un destroyer qui le recueille indemne.

20 août

Lors de l'attaque d'un convoi routier à la sortie est de Nîmes, le Lieutenant **Walter O. St-John** du 94th FS est atteint par la Flak. Il saute mais son parachute se met en torche (MACR n° 7978). Selon certains témoignages, le pilote aurait été achevé au sol par les allemands. Son corps reste introuvable à ce jour. L'équipier de St-John, le Lieutenant **Arnold** est plus chanceux, il crashe son P-38 vers Saint-Tropez.

C'est une journée noire pour le squadron VF-74 embarqué sur l'USS Kasaan Bay.

Au cours d'une mission de reconnaissance armée, l'Enseigne **Hulland Charles Wilbur** qui pilote le Hellcat F6F5 58307 s'écrase vers Castelnaudary. Il rejoint l'Espagne et trouvera la mort dans le Pacifique en 1945.

Le Lieutenant **Arbuckle William Nathan** du VF-74 est porté disparu (MIA, *missing in action*). Il aurait trouvé la mort près de Balaruc, son Hellcat 58330 étant tombé dans l'étang de Thau.

Le Lieutenant **Alston Millard John** se crashe à 5 miles au nord de Carcassonne. Récupéré par les maquis avoisinants, il rejoint ...

... l'Angleterre mais la mort le rattrape à Okinawa le 25 mars 1945.

Les Enseignes **Skelly** et **Denison** reçoivent plusieurs obus dans l'empennage de leur Helicat n° 20 et 26, mais ils réussissent néanmoins à apponter.

Le flight du Lieutenant **Case** du VOF-01 effectue une reconnaissance armée entre Nîmes, Montpellier et Béziers. Il détruit 35 véhicules, atteint 2 barges sur le Rhône, enflamme des réservoirs de carburant à Sète et immobilise une dizaine de cars du côté de Pézenas. Au cours de ces attaques, le Lieutenant reçoit un obus dans les cylindres de son n° 17 et regagne, non sans peine, l'USS Tulagi.

21 août

Le Lieutenant **Coyne Hardend John** du VOF-01/USS Tulagi saute à moins de 300 mètres, le parachute ne s'ouvre pas et le F6F5 n° 8/58263 s'écrase à Sainte-Anastasia (30). Le corps du pilote n'est retrouvé que le 31 août.

L'Enseigne **Denison** est de nouveau atteint par la Flak mais il est indemne (Hellcat n° 12).

Touché par la Flak, le sous-lieutenant **Anthony Shaw** du squadron 879/HMS Attaker abandonne son Seafire LIIC LR691 vers Sainte-Marguerite (N.E. de Nîmes). Il est fait prisonnier par la 198^e Division mais s'évade au cours de son transfert entraînant avec lui deux de ses geoliers !

Au cours d'une mission de reconnaissance armée dans les secteurs de Sète, Montpellier et Nîmes-Remoulins, huit Helicat du VF-74 détruisent 20 camions et un cargo de 7 000 tonnes est atteint à Port-Saint-Louis. C'est alors que la Task Force 88.2 se retire à Maddalena (Sardaigne) pour réparer ses catapultes et se réapprovisionner en avions, en munitions et en gas-oil. Elle sera de retour sur zone le 24 août pour relever la 88.1 qui quitte le golfe de Lion²⁵.

22 août

Deux Mustang P-51.F6A décollent de Borgo pour une reconnaissance armée. Après avoir mitraillé des convois routiers à Saint-Gilles, aux environs de Nîmes et Alès, à Peyreleau et Millau, ils attaquent la colonne de Rodez sur le plateau du Larzac.

Le Lieutenant **Richard Francis Hoy** du 111th Tactical Reconnaissance Squadron de la 12th USAAF est abattu par la Flak légère aux Infruts (MACR n° 8774). Son leader, **Simmons Roy** rentre indemne en Corse²⁶.

Six Hellcat F6F5 du squadron 800/HMS Emperor ont pour mission de retrouver les éléments attardés de la 11^e Panzer.

Le Lieutenant **Rodney Rodgers** s'écrase près de Villeneuve-lès-Béziers en mitraillant de trop bas un convoi ferroviaire²⁷.

Au retour de mission, le Lieutenant **Devitt** doit s'éjecter, il est recueilli par un destroyer.

Le Lieutenant **Spencer** lâche une bombe à trop basse altitude, son avion est soufflé. Le pilote doit se poser à proximité d'un destroyer qui le récupère tandis que le Lieutenant **Titus Oakes** manque son appontage, il est heureusement indemne.

Cependant toutes les sorties ne se soldent pas forcément par des pertes en pilote et en matériel. Le II/5 (encore lui !) part en chasse contre les unités allemandes qui tentent de rejoindre la vallée du Rhône. Après avoir côtoyé dangereusement les Helicat du squadron 800 (les P-47 qui sont sous fréquence américaine n'entendent pas les appels des Anglais), le groupe procède à plusieurs mitraillages entre Narbonne et Carcassonne. Il s'apprête à piquer sur une locomotive qui émet un long panache de fumée en gare d'un petit village lorsque plusieurs cheminots sortent de la gare en brandissant un drapeau français. Aussitôt les Thunderbolt remontent en agitant leurs ailes en signe de reconnaissance. Ils ont atteint la zone libérée et rentrent heureux d'avoir pu ainsi montrer les cocardes à leurs concitoyens²⁸ !

Un Thunderbolt s'aventurera jusque sur l'Esplanade à Montpellier pour mitrailler les colonnes hétéroclites qui se pressent sur le boulevard Sarrail : est-il français, américain ?

23 août

La Task Force 88.1 britannique est seule sur la zone, elle dispose néanmoins d'un potentiel de 120 chasseurs. Deux trains sont mitraillés en amont de Montpellier.

Les F.F.I. renseignés par la mission radio Jedburgh « Schooner » recueillent la reddition de 1 500 soldats Ukrainiens encadrés par des officiers de la Kriegsmarine. Il faut cependant signaler plusieurs accidents graves lors de l'appontage²⁹.

24 août

Le Seafire 2c immatriculé MA999 s'écrase au N.W. de Nîmes. Le pilote, le sous-lieutenant **A. R. Rawbone** du squadron 809/HMS Stalker s'extrait indemne de la carcasse fumante. Il est aussitôt pris en main par un maquis voisin qui le cache jusqu'au 3 septembre.

Le sous-lieutenant **G. E. Thomas** du squadron 807/HMS Humer mène son Seafire LIIC NM994 si bas qu'il accroche son hélice dans une ligne électrique. Il se crashe du côté de Saint-Privat-de-Champclos (30) tout en vidant ses armes de bord. Il rejoint le maquis du Mas de Terris puis disparaît dans la nature³⁰.

25/26/27 août

Les maquis Aigoual-Cevennes et Aubrac font appel à plusieurs reprises à l'équipe Jedburgh « Minaret » pour contacter les navires dans le golfe et obtenir des missions d'appui. C'est ainsi que la Colonne de Rodez, après avoir essuyé le feu des maquis à Montferrier, est attaquée vers Sommières, Boisseron et Salinelles. Les six Helicat F6F5 du VOF-01/USS Tulagi provoquent la reddition ou la désertion de plus de mille hommes de la Wehrmacht aux abois. Cependant le Hellcat n° 27 est fortement endommagé par la Flak (empennage détruit). Le Lieutenant **Brown** regagne péniblement la zone des bateaux et se pose aux côtés d'un contre-torpilleur³¹.

Après une attaque dans la vallée du Rhône, le Sergent **Charles Bailis** du GC II/3 Dauphiné écrase son Thunderbolt dans les gorges du Gardon à hauteur de village de Poulx (30). Ce pilote français clôt la liste des pertes en Bas-Languedoc. Son corps ne sera formellement identifié que cinquante ans plus tard³².

Cette énumération n'a pour but que de montrer l'intensité de l'activité aérienne qui règne pendant les journées cruciales précédant la libération du Bas-Languedoc. Le 27 août 1944, avec le retrait des dernières troupes allemandes du Gard, le ciel qui jusque-là était sillonné en tous sens se vide..., brusquement... complètement ! Dès lors la 1^{re} escadre (I/3 Corse, I/7 Provence et II/7 Nice) rejoint la 4^e escadre en France. Les groupes français vont se déchaîner le long de la vallée du Rhône tandis que la Task Force 88.2 se retire définitivement du golfe et rejoint Alexandrie. Ceci est une autre histoire.

Un dimanche de novembre 1945

Bien que les entonnoirs aient été rebouchés, le terrain de Fréjorgues offre un spectacle lamentable. Un ME-108 « Taifun » récupéré sur l'ennemi gît le train couché dans un fossé de drainage, les hangars sont totalement éventrés et ouverts à tous les vents, en bout de piste l'on peut observer un cimetière de carcasses de Junkers-88, elles font le bonheur des collectionneurs avant d'être vendues aux ferrailleurs qui n'ont quand même pas osé s'introduire sur le terrain ! Ce Dimanche, les Montpelliérains assistent au premier meeting aérien d'après guerre un spectacle inoubliable malgré la faiblesse du plateau. Le Capitaine **Marcel Albert** et **Marchi**, l'as de l'acrobatie, doivent présenter leur Yak 3, cadeau personnel de **Staline** aux pilotes du Normandie Niémen tandis que trois King Cobra P-63 du groupe 1/5 Vendée doivent donner la réplique. La fête est annulée par suite d'un violent orage et seul, un Junker 52 renommé « Toucan » prend l'air sur la piste détremmée pour distribuer des baptêmes de l'air... J'ai dix-sept ans et ... j'ai volé..., je suis fier comme Artaban !!!

Notes

1. *Chasseurs au groupe La Fayette*, de Jean Gisclon, p. 165.
2. *Idem*, p. 172.
3. Dans le chapitre 5 de *L'Armée de l'Air des années noires*, Claude D'Abzac-Epezy analyse cet état d'esprit dans l'armée de l'Air de Vichy.
4. Voyez *Le Temps des cocardes* de Pierre Salva, p. 201.
5. Voyez dans *Le Temps des cocardes*, le chapitre : « Oran », 14 octobre 1941, p. 197.
6. Voyez Daniel Decot dans la revue *Icare*, p. 99.
7. *Chasseurs au groupe La Fayette*, p. 214.
8. *Idem*, p. 219.
9. *Chasseurs au groupe La Fayette*, de Jean Gisclon, p. 229.
10. Dans *Icare* n° 96, p. 106, « Une mission parmi tant d'autres » Serge Renoux explique son dilemme.
11. *War Diary du 27^e FG*, p. 95, le Colonel Frank Lawson nous parle.
12. Les dates et les effectifs sont relevés dans *Air War Europa Chronology* les travaux de Brice Peired confirment ces faits.
13. Voyez *Icare* n° 96, tome VI, « Saint-Exupéry », p. 186.
14. Paul Génélet dans son livre *La gare de Montpellier à travers le temps* nous donne un récit saisissant du bombardement de la gare d'Arène. Le 6 juillet, *l'Éclair* fait état de 46 morts parmi la population. Il faut consulter *L'Hérault dans la guerre*, de Jean Sagnes et Jules Maurin pour connaître un bilan plus exact.
15. La collection de *l'Éclair* est consultable aux Archives Départementales de l'Hérault.
16. Voyez *L'Hérault dans la Résistance*, de Gérard Bouladou, p. 145.
17. Voyez *La gare de Montpellier à travers le temps* à la p. 173. Paul Génélet a sauvé des poubelles les rapports établis par messieurs Galerne, Ingénieur, et Pouzole, Chef de gare de Montpellier. Ces notes ont été déposées depuis aux Archives Départementales du Gard dans le dossier LM (Libération de Montpellier) n° 60/38PC, 64/38D, 1863, 65/38PC, 2091.
18. Voyez l'opération Anvil dans « *An Escort of P-38s* », de John Mullins.
19. La revue *Icare* n° 109 du débarquement, tome I, p. 125 : « Pilote de P-47 » par Pierre Delachenal.
20. Jean Gisclon dans *Chasseurs au groupe La Fayette* à la p. 334.
21. D'après « *Invasion of the South of France, opération Dragoon, 15 august 1944* » restricted B.R. 1736 (36) Battle summary n° 43 de 1950 avec l'avertissement suivant : *This book is property of his Majesty's Government and is for the use of persons in his Majesty's Service only. It must not be shown or made available the Press or any member of the public...* Ce document récemment déclassifié m'a été remis par un ami chercheur, Marcel Ertel, spécialiste incontournable en ce qui concerne l'aéronavale US dans le golf. Il décrit la composition de la Task Force 88 ainsi que les opérations lors du débarquement de Provence.
22. Récit et documents publiés dans la *Dépêche du Midi* du 4 mars 1994 grâce à Jacques Leroux, chercheur, et Valérie Sitnikow, journaliste. Une plaque apposée à l'angle de l'usine Saint-Éloi à Toulouse commémore le sacrifice de Daniel Haley.
23. Les « Amis de Pézenas » ont fait appel également à Jacques Leroux pour dénouer l'affaire Kline. Les habitants pensaient avoir à faire à un pilote canadien (*Midi Libre* du 27 juillet et du 14 août 1995).
24. « Descent into Hell », le récit du capitaine Tom Maloney a été recueilli par Eric Hammel dans « *Aces in combat, the American aces speak* » volume V, p. 170. Je publie la lettre admirable que Tom m'a envoyé sur le sujet dans mon livre : « *Les Mazès/Le Crès 19 août 1944, L'Aviation alliée en action* ».
25. Les renseignements et les documents concernant les pilotes US Navv proviennent de Marcel Ertel.
26. Le fait est signalé par Christian Font et H. Moizet dans *Construire l'histoire de la Résistance, Aveyron 1944* à la p. 235 et par Gérard Bouladou dans *L'Hérault dans la Résistance* à la p. 203 mais personne ne connaît l'identité, la nationalité et l'unité du pilote descendu au village des Infruts. Les archives de l'USAAF étant à présent déclassifiées, il me faudra cependant trois années de recherches pour reconstituer cette tragédie. Aujourd'hui, le nom du 2^e Lieutenant Richard Francis Hoy apparaît sur le mémorial de la Pezade avec celui des vingt-trois FFI du maquis Paul Claié massacrés le même jour.
27. Depuis le 8 mai 2000, une plaque de rue commémore le sacrifice du pilote anglais à Villeneuve-Lès-Beziers. Les renseignements proviennent du journal de marche du Squadron 800 ainsi que du livre : « *Fleet Air Arm Aircrafts* ».
28. Voyez *Icare* la revue *Icare* n° 109, p. 152, « Mission avec le La Fayette » par Léon Gouel.
29. Voyez *Les Forces Françaises de l'Intérieur du Languedoc Roussillon/R3 dans l'Armée de Libération*, par André Souyris-Rolland à la p. 72.
30. Les faits sont rapportés dans la Maîtrise et le DEA de Brice Peired, confirmés par « *Fleet Air Arm Aircrafts* ».
31. Voyez le livre de Souyris-Rolland à la p. 74. Nous y découvrons l'intervention des missions radio Jedhburg qui appellent en renfort l'aviation alliée dans le golfe.
32. La revue *Icare* n° 109, p. 102, un article de Daniel Decot signale la perte de Baills. Le corps est formellement identifié grâce à la tenacité de Robert Silve (*Midi Libre*, édition du Gard le 15 juin 1998).

Annexes

Les caractéristiques du matériel en présence

Les avions de l'Armée de l'Air Française

Morane Saulnier MS 406 : Monoplace de chasse, moteur Hispano Suiza de 860 cv, plafonne à 480 km/h, un moteur canon de 20 mm et deux mitrailleuses de 7,5 mm.

C'est le chasseur de base de l'Année de l'Air, bien que très maniable et convenablement armé, il est complètement dépassé, il ne peut rattraper les Heinkel 111 qu'en piqué !

Bloch MB 152 : monoplace de chasse, moteur Gnome-Rhône 14 N de 1 180 cv, 500 km/h, sous armé.

Excessivement robuste, il encaisse les coups pour le grand soulagement des pilotes car il est dépassé en vitesse par le Me BF 109.

Curtiss P36 / dénomination française 75A : monoplace de chasse, moteur Pratt & Withney de 1 050 cv, quatre mitrailleuses de 7,5 mm.

La maniabilité de l'appareil fait la joie des pilotes mais les coups au but sont presque sans effet notamment sur les He 111 !

Dewoitine D520 : monoplace de chasse, un moteur Hispano-Suiza 12Y45 de 860 cv, 520 km/h.

Le seul chasseur capable de tenir tête aux Me BF109E mais il est livré trop tardivement dans les escadrilles. Construit sous le régime de Vichy, il est livré à plus de 900 exemplaires aux Allemands qui l'utilisent en école avancée, aux Italiens qui l'apprécient pour son moteur canon et tentent de repousser les bombardiers moyens US avec quelque succès, aux Roumains et Yougoslaves. Du côté de Ploesti, l'un d'entre eux surprendra un Lightning mais sans succès !

Potez 63 : décliné en plusieurs versions pour la chasse, l'observation et la reconnaissance, il est entraîné par deux Gnome-Rhône 14M de 570 à 700 cv, 440 km/h, deux canons de 20 et une mitrailleuse de 7,5 mm.

Très élégant, il ne répond malheureusement pas aux promesses face à son homologue allemand, le Me110 beaucoup plus rapide et mieux armé.

Lioré et Olivier Léo 45 : bombardier moyen, deux Gnome et Rhône 14N de 1 100 cv, 500 km/h, emporte 1 500 kg de bombes.

Il sera mal utilisé pendant la campagne de France mais sera très apprécié plus tard par l'ennemi comme avion de liaison !

Bloch MB 174 : avion de reconnaissance moderne, deux Gnome-Rhône 14N de 1 100 cv, 525 km de vitesse de pointe, construit en petit nombre.

Il est utilisé par Saint-Exupéry lors de la mission sur Arras. L'écrivain sème les D-520 qui sont censés l'escorter !

Ceux de la Luftwaffe

Messerschmitt Bf 109 E : monoplace de chasse moderne mû par un moteur inversé Daimler Benz DB 601 de 1 100 cv, 560 km/h, deux canons de 20 mm et deux mitrailleuses de 7,9 mm.

Dénomé « Emile », c'est l'appareil de base de la Luftwaffe, en 1940, il domine tous ses adversaires et connaîtra une évolution constante au cours du conflit mondial. Le type G dit Gustav atteint les 700 km/k.

Focke-Wulf FW 190 : Excellent monoplace de chasse, un moteur BMW 801 de 1 600 cv, une vitesse supérieure à 600 km/h, quatre mitrailleuses de 7,9 mm et deux canons de 20 mm.

La série des long nez basée à Orange est redoutée en altitude par les P-38 Lightning de reconnaissance.

Junker 87 « Stuka » : spécialisé à l'attaque en piqué, un moteur Jumo de 1 100 cv et 370 km/h, une vitesse tout à fait insuffisante sans escorte d'accompagnement.

S'ils ont terrorisé nos années en 1939, ils sont à présent beaucoup trop vulnérables avec la présence d'une chasse alliée très moderne, ils auront néanmoins un rôle de tueur de char sur le front de l'Est.

Junkers 88 : Excellent bombardier moyen, deux moteurs Jumo Junker de 1 350 cv et 470 km/h de vitesse de croisière.

C'est la bonne à tout faire de la Luftwaffe, il servira même comme avion torpilleur.

Heinkel HE 111 : bombardier moyen dépassé pour sa vitesse à présent insuffisante, deux moteurs Jumo Junker de 1 350 cv, capable d'emporter une tonne de chargement.

En secteur méditerranéen, il sert essentiellement d'avion de liaison pour l'état major.

Heinkel He 177 : le seul bombardier lourd à long rayon d'action de la Luftwaffe, deux moteurs Daimler-Benz de 24 cylindres en V refroidi par liquide de 2 700 cv, 510 km/h et une charge de 2 400 kgs.

En fait l'appareil n'est pas au point, il connaît des problèmes de moteur et les pilotes l'appellent le « brûlot Il harcèle néanmoins les convois alliés en Méditerranée.

Junker JU 52 : de conception ancienne (1930) cet avion servira au transport, aux liaisons, au lancer des parachutistes et même au remorquage des planeurs. Trois moteurs et un train fixe, un revêtement en tôle ondulée très caractéristique, il est très lent et vulnérable.

La fabrication de la « Tante Julie » sera poursuivie par les ateliers français après la Libération tant nous sommes pauvres en avion de transport, il s'appelle alors « Toucan ». C'est impressionnant, à l'intérieur l'un voit fléchir les ailes et l'un ressent le moindre trou d'air.

Messerschmitt Me 108 « Taifûn » : avion monomoteur de liaison rapide quadriplace, il préfigure le Me 109.

Les avions britanniques de la Royale Navy

Supermarine Seafire LIII : avec un Merlin de 1 300 cv il fonce à 550 km/h, armé de deux canons de 20 mm et quatre mitrailleuses de 7,7 mm, il est handicapé par un très faible rayon d'action.

Ils sont particulièrement gracieux, décollant depuis les porte-avions de sa Mojesté dans le golfe, ils ne peuvent s'aventurer loin dans les terres et se cantonnent au mitraillage de tout ce qui bouge le long du littoral ! A l'étude des journaux de marche, il apparaît que les accidents d'appontage sont trop nombreux et sont dus au train faible et étroit. La moindre houle rend les appontages extrêmement délicats.

Martlet : dénomination anglaise du **Hellcat F4F** américain. Après l'affaire de Mers-El-Kébir, les équipages anglais seront autorisés à voler sous étoile américaine lors de l'opération Torch.

Gannet : dénomination anglaise du **Hellcat F6F5** américain.

Ceux de l'U.S.A.A.F.

Grumman F4F Wildcat : monoplace de chasse embarqué, un moteur Pratt & Whitney de 14 cylindres en double étoile, 1 200 cv et 510 km/h, sur armé avec 6 mitrailleuses de 12,7 mm.

Il est néanmoins abandonné par la marine américaine après l'opération Torch au profit du Hellcat.

Grumman F6F5 Helicat : excellent monoplace embarqué, un Pratt & Whitney de 18 cylindres en étoile double de 2 000 cv et plus de 600 km/h grâce à un rayon d'action de 1 700 km améliorable avec un réservoir largable, il s'aventure profondément dans les terres, six mitrailleuses lourdes de 12,7 mm et jusqu'à 900 kg de bombes.

C'est le mulot de l'US Navy, excessivement solide, il est apprécié par les pilotes de la navale même lors d'un appontage un peu brusque.

Curtiss P 40 Warhawk : Chasseur bombardier entraîné par un Packard V 1650 de 1 300 cv, six mitrailleuses de 12,7 calibre 50, 585 km/h mais un faible rayon d'action.

Ceux du La Fayette apprécieront cet avion solide et bien armé, ils seront comblés plus tard à Alto en Corse lors de leur transformation sur P 47 et montreront tout leur savoir faire dans la vallée du Rhône !

Republic P 47 Thunderbolt : chasseur bombardier lourd à moteur turbo compressé Pratt & Whitney de 2 450 cv, une vitesse de 690 km/h, six mitrailleuses lourdes calibre 50 et plus d'une tonne de bombes.

Ces avions aux formes trapues, sont néanmoins d'une agilité surprenante, la vitesse en piqué est restituée par une chandelle impressionnante, il a tôt fait de regagner les nuages. L'un d'eux s'aventurera jusque sur l'esplanade de Montpellier pour mitrailler les convois en retraite sur le boulevard Sarraïl.

Lockheed P 38 J Lightning : élégant chasseur monoplace bipoutre, deux moteurs Allison V 1710 de 1 430 cv. Le rayon d'action est porté à 3 500 km avec deux réservoirs largables, il est capable d'escorter les bombardiers lourds depuis Foggia en Italie jusqu'au cœur du Reich. L'armement est concentré dans le nez de la nacelle de pilotage un canon de 20 mm et quatre mitrailleuses de calibre 50 (12,7 mm).

Malgré quelques ennuis avec les turbos compresseurs qui explosent intempestivement lors d'une brusque variation d'altitude et de température, ils sont appréciés par les pilotes, c'est une magnifique plate-forme de tir ! Deux reproches : le manque de visibilité latérale causé par la présence des moteurs en position surélevée, elle oblige les pilotes à balancer l'avion d'un côté sur l'autre lors des missions de reconnaissance et la crainte de devoir s'éjecter en cas d'avarie grave.

Mustang P51 / F6A : Monoplace de chasse et de reconnaissance armée, fin et racé, plus de 700 km/h grâce au moteur Packard turbo compressé sous licence Rolls-Royce V 1650 de 1 400 cv. Quatre mitrailleuses lourdes calibre 50 et deux caméras montées pour prises de vue latérales. Un, voire deux réservoirs largables autorisent un long rayon d'action.

L'avion est malheureusement très vulnérable en vol rasant, voyez le Lieutenant Hoy sur le plateau du Larzac, son leader dira au cours du debriefing : « son avion ne lui a laissé aucune chance... »

Boeing B 17 Forteresse volante : Bombardier lourd par excellence, quatre moteurs Wright de 1 200 cv l'entraînent à la vitesse honorable de 480 km/h. Malgré ses douze mitrailleuses lourdes qui lui valent son surnom, il doit être escorté. Il est capable d'emporter une charge de 2 700 kg à 1 700 km.

Consolidated B 24 Liberator : bombardier lourd de conception moderne, quatre moteurs Pratt & Whitney de 1 200 cv assurent une vitesse légèrement inférieure à 480 km/h à 10 000 mètres. Armé de dix mitrailleuses lourdes au tir croisé, il emporte 4 tonnes de bombes avec une autonomie de 3 400 km.

La presse de Vichy les surnomme les « Libérateurs », voyez l'Eclair.

North American B 25 Mitchell : Bombardier mi-lourd moderne, deux moteurs Wright de 1 850 cv et 450 km/h de vitesse de croisière avec 1 800 kg de bombes et un rayon d'action de 2 000 km. Six membres d'équipage.

Martin B 26 Marauder : de conception proche à celle du B 25, deux moteurs Pratt & Whitney de 2 000 cv, 450 km/h avec une autonomie de 1 800 km pour un chargement de 1,8 tonne. Les équipages le craignent pour son instabilité et son pilotage pointu, certains l'appellent la « veuve ».

Abréviations

AFN	Afrique du Nord
D/2 Day	Deuxième jour après le débarquement
ECN	Escadron de chasse de nuit
FFI	Forces Françaises de l'intérieur
FG	Fighter group, groupe de chasse
FS	Fighter squadron, l'équivalent de notre escadrille
GBA	Groupe de bombardement
GC	Groupe de chasse
GR	Groupe de reconnaissance
HMS/	les porte-avions de sa royale Majesté
IFF	Identification friend or foe, ami ou ennemi
KG	Groupe de bombardement allemand
MACR	Missing air crew report, rapport de perte, (numérotés et déposés aux Archives de l'USAAF à Maxwell Air Force Base A1)
R3	Région 3, concerne les maquis du Languedoc/Roussillon
TRS	Tactical reconnaissance squadron, escadrille de reconnaissance
USAAF	United State Army Air Force, l'armée de l'air des États-Unis
USS/	Les porte-avions de la marine américaine
WW2	World War two, la deuxième guerre mondiale

Bibliographie

Construire l'histoire de la Résistance, Aveyron 1944 par Christian FONT et Henri MOIZET, collection Savoir et Faire, CDDP Rodez, CDIHP Aveyron, CRDP Midi-Pyrénées (1997).

L'Hérault dans la Résistance : 1940/1944 par Gérard BOULADOU, collection Colporteur, Lacour éditeur, (1992). Édité post mortem sur l'initiative de Monsieur Jean Claude Richard, Directeur de Recherche au C.N.R.S.

Les Forces Françaises de l'intérieur du Languedoc-Roussillon/R3 dans l'Armée de la Libération par André SOUYRIS-ROLLAND, colloque d'Histoire à Montpellier le 14 mars 1996, éditeur Public-Réalizations.

L'Hérault dans la guerre 1939/1945 par Jean SAGNES et Jules MAURIN aux éditions Horvah (1986).

La Résistance dans les hauts cantons héraultais par Patrick NÉOLAS (Montpellier Université, Paul Valéry).

L'Armée de l'Air des années noires, Vichy 1940-1944 par Claude d'ABZAC-EPEZY, Economica 1998.

Chasseur au groupe « La Fayette » 1916-1945 par Jean GISCLON, réédité aux Nouvelles Éditions Latines en 1994.

Le temps des cocardes par Pierre SALVA, les Éditions du Panthéon (1998).

La gare de Montpellier à travers le temps par Paul GÉNELOT, Espace sud Éditions (1993).

War Diary, 27th Fighter Squadron, commenté par Frank LAWSON, colonel de l'USAAF en retraite, publié en 1997 par Gateway Press Inc.

Aces in combat, the American Aces speak, volume V par Eric HAMMEL, Pacifica Press (1998).

An Escort of P-38s, The 1st Fighter Group in World War II, par John MULLINS, Phalanx Publishing Co. Ltd (1995).

Air War Europa, chronology 1942-1945, America's Air War against Germany in Europe and North Africa par Eric HAMMEL, Pacifica Press (1994).

Fleet Air Arm Aircraft 1939 to 1945 par Ray STURTIVANT et Mick BURROW, Air-Britain Publication (1995).

Icare, Revue de l'aviation française éditée par le Syndicat National des pilotes de Ligne.

Midi Libre, les feuilles régionales.

La Dépêche du Midi.

Les Archives départementales de l'Hérault et du Gard.

Les opérations aériennes en Bas-Languedoc (1939-1945), bombardements, mitraillages, crashes, Mémoire de maîtrise d'Histoire Contemporaine présentée par Brice PEIRED sous la direction de Monsieur le Professeur Jules Maurin, Université Paul Valéry, Montpellier III 1996

Les opérations aériennes en Bas-languedoc (1939-1945) DEA d'histoire militaire, défense et sécurité présenté par Brice PEIRED sous la direction de Jules Maurin, Université Paul Valéry, Montpellier III en juin 1998.

Les Mazès/Le Crès, 19 août 1944, l'aviation alliée en action par Jean ROBIN, auteur éditeur, dépôt légal le 29 avril 1996, 17910, classé en Histoire Contemporaine aux archives départementales de l'Hérault.

X-120, le pilote inconnu du Larzac, 22 août 1944 par Jean ROBIN, auteur éditeur, classé en sous série 11F sous la cote 11F236 aux archives départementales de l'Hérault.

Après *L'Hérault dans la Résistance - 1940-1944, Les Maquis du Massif central méridional - 1943-1944*, constituent un second volet de l'histoire de la Seconde Guerre mondiale dans cette partie du Midi de la France.

Les recherches de Gérard Bouladou correspondent à un moment historiographique précis de la recherche historique et il ne saurait être question de modifier cette réalité. Seul, l'auteur lui-même aurait pu donner un tout autre texte. Ainsi, et trente ans après sa rédaction, cette étude renvoie à l'état de la recherche d'alors. L'engagement de Gérard Bouladou en avait fait un acteur de la période qu'il étudiait : on le sent à chaque ligne. Il avait aussi le contact direct avec tous les autres acteurs, ce qui lui permettait de recueillir témoignages et documents de première main. A cette époque aussi, les archives restaient pauvres sur la période de la guerre ou bien n'ouvraient pas leurs dossiers que la loi avait ordonné de laisser fermés pendant de longues années. Depuis 1974, les témoignages et les ouvrages sur les maquis se sont multipliés et ceux de A. Vielzeuf-P. Mazier sur le Gard, ou de H.-R. Kedward, donnent des pistes que les nouvelles générations d'historiens empruntent et prolongent de plus en plus loin.

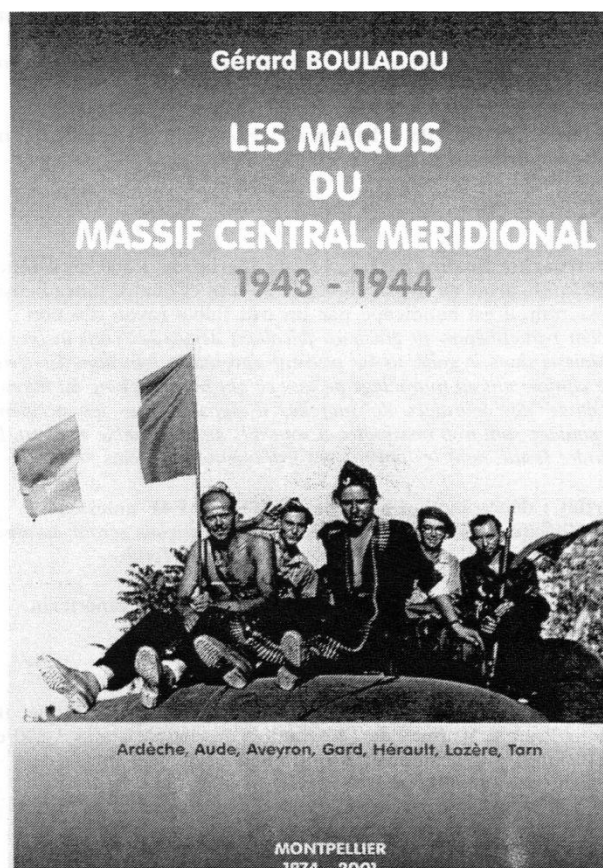
Grâce à Gérard Bouladou, la mémoire des maquis, qui aurait pu rester éphémère, a été fixée dans sa première phase de réflexion : elle sera certainement source de nouvelles études locales et de synthèses".



Gérard BOULADOU (1922-1988), professeur au lycée Joffre de Montpellier, a consacré toutes ses recherches à l'histoire de la Résistance et des Maquis durant la Seconde Guerre mondiale.

Gérard BOULADOU

LES MAQUIS DU MASSIF CENTRAL MERIDIONAL





HISTOIRE ANCIENNE ET MÉDIÉVALE :

Sylvie LHOSTIS, Marie-Gilberte COURTEAUD, La première Commission archéologique de l'Hérault (1819-1824) et les rapports d'Etienne Sicard et d'Aimant Touchy sur les « antiquités » de la région montpelliéraine et d'Alexandre Du Mège sur la découverte de l'inscription de Régimont (Poilhes) par François MAZEL ;

Alice COLBY HALL, Nouvelles remarques sur le sceau conventuel de Saint-Guilhem-le-Désert au XIII^e siècle ;

Thierry RIBALDONE, Le castellas de Tournemire (Moulès-et-Baucels, Hérault) ;

Adeline BEA, Notre-Dame de Grâce de Sérignan. Réflexion sur les étapes de la reconstruction d'un grand édifice gothique.

HISTOIRE MODERNE ET CONTEMPORAINE :

Mathieu MÉRAS, Pierre Louvet, archiviste et historien, et Montpellier ;

Bernard CHÉDOZEAU, Architecture et liturgie. L'abbaye royale de Saint-Thibéry de la congrégation de Saint-Maur (ancien diocèse d'Agde) ;

Frédéric MEYER, L'évêque contre les récollets : la querelle des sacrements dans le diocèse de Saint-Pons-de-Thomières à la fin du XVII^e siècle ;

Jean-Louis BONNET, Les Mélair-Parant, artisans carcassonnais du XVII^e siècle au service de la cathédrale de Saint-Pons-de-Thomières ;

Philippe HUPPE, Privilèges et naissance : une harmonie disparue. La baronnie du Pouget et la vicomté de Plaissan au XVIII^e siècle ;

Henri VIDAL, Les grandes orgues de la cathédrale de Lodève ;

Josef SMETS, 1766 : la fin d'une lignée de seigneurs languedociens, les Roquefeuil ;

Serge SOUPEL, Les notes du Voyage sentimental en France et en Italie de Sterne, par Paulin Crasous, censeur, traducteur et professeur éclairé ;

Ian CAMPBELL ROSS, Entre la joie et la tristesse : le séjour de Laurence Sterne à Montpellier (1763-1764) ;

Laurent FÉLIX, Jean-Baptiste Pillement, un peintre des paysages dans l'Hérault, à la fin du XVIII^e siècle ;

Richard PARISOT, Montpellier et sa région au XVIII^e siècle à travers les récits de voyageurs germanophones ;

Adelaïde DE PLACE, L'oratorio pour le sacre de Napoléon d'Antoine Fabre d'Olivet ;

Marie PESSIOT, Le buste de A. Fabre d'Olivet par Charles-Antoine Callamard (1769-1815) ;

Catherine PAPINI, La confrérie des pénitents blancs de Castelnaud-de-Guers, de la restauration de 1809 à la vente de la chapelle en 1921 ;

Jean-Paul LEGROS, Jean ARGELÈS, Henri Marès (1820-1901) vainqueur de l'oidium ;

Jean-Claude GAUSSENT, Le testament de Louis Médard : un modèle républicain et patriote ;

Jean-Claude RICHARD et John ALDRED, John Claude Nattes (1765-1839) aquarelliste « anglais » compagnon de Jean-Marie Amelin (1785-1858), et Victor-Ferdinand de Nattes (1795-1881), directeur du Musée Fabre de Montpellier (1837-1881) (I) ;

Louis SECONDY, Le rôle des clercs et des religieux dans l'enseignement à Agde de 1650 à 1905 ;

Bernard DERRIEU, L'art selon la Troisième République à l'École des Beaux Arts de Montpellier ;

Jean-Paul LAURENS, Pour une sociologie des institutions scientifiques locales : le cas de l'Institut de Chimie de Montpellier (1889-1957) ;

Samuel SERRE, Le syndicalisme ouvrier dans le bassin industriel de Bédarieux (1910-1914) ;

Philippe SECONDY, Regard sur le fascisme dans l'Hérault : La difficile implantation du Parti Populaire Français (1936-1944) ;

Jean ROBIN, Les belligérants dans le ciel du Languedoc pendant la Seconde Guerre Mondiale 1939-1945.

SOCIÉTÉ, TECHNIQUES, ETHNOLOGIE :

Jérôme PRUNEAU, De l'ancrage culturel à l'empreinte sportive : évolution des processus identitaires dans la joute languedocienne ;

Richard LAURAIRE, Les vigneron et la coopérative languedocienne : entre littératures, patrimoine et traçabilité ;

Emmanuelle COULOMB, Résistance non violente en maquis héraultais : la communauté de l'Arche de la Borie Noble.

LANGUES ET LITTÉRATURE RÉGIONALES, TOPONYMIE :

Daniel MOULIAS-CARRAT, L'exploitation d'un registre de notaire, Toponymie et espace anthropisé dans la région de Clermont-l'Hérault à la fin du XVI^e siècle ;

Jean-Pierre CHAMBON, L'origine de Montpellier : à propos d'une contribution récente ;

Pierre TRINQUIER, Anne de Rulman et ses recherches sur la langue du pays ;

Roland ANDRÉANI, Les Renouvier dans la société montpelliéraine (1790-1863) ;

Laurent FEDI, Charles Renouvier et l'Allemagne après 1871 : l'annexion du criticisme, une revanche philosophique ;

Guy BARRAL, Les revues littéraires à Montpellier avant 1914 ;

Christine MARICHY, Localités non identifiées aux environs de Saint-Clément-de-Rivière et de l'apport des monographies microtoponymiques.

CHRONIQUES, NOTES ET INFORMATIONS :

Jean NOUGARET, Archéologie médiévale, histoire de l'art. Bibliographie (1998-2000) ;

Jean-Luc LAFFONT, *Martine SAINTE-MARIE*, Essai de bibliographie sur les États du Languedoc

NOTES ET INFORMATIONS (1999-2000-2001)

Les Presses du Languedoc :

- Etienne Moulinié (1599-1676), intendant de la musique aux États du Languedoc Jean-Louis Bonnet et Bérengère Lalanne

Bernard CHEDOZEAU :

- De Brantôme à Villemagne-l'Argentière : A propos de plans mauristes

Jean-Claude HÉLAS :

- Un évêque de l'an mil, saint Fulcran, évêque de Lodève (Hérault)

Marcel GUY :

- La confrérie des Pénitents Blancs de Montagnac (Hérault)

Laurent FEDI :

- Un nouveau livre sur Charles Renouvier (1815-1903) : Au principe de la République. Le cas Renouvier, de Marie-Claude Blais

Laurence CHATEL DE BRANCION :

- Mémoires inédits de Cambacérès

Christian JACQUELIN :

- Le Bistrot des Ethnologues

André SOUYRIS-ROLLAND :

- Mémoire des volontaires de la BLL

J. FRAYSSENGE :

- Livres en Hérault et Aveyron

Geneviève GAVIGNAUD-FONTAINE :

- Aux origines de la coopération vigneronne.

J. BONNET :

- La Résistance au coup d'État du 2 décembre 1851.

Walter KETTEMANN :

- Une thèse et histoire sur les réformes monastiques de Louis le Pieux et sur le rôle de Saint-Benoît-d'Aniane.

Jean-Claude RICHARD :

- Raoul Joseph Lambert (18 mars 1914-16 mai 1969) ;
- Catharisme et cathares ;
- Les Platter toujours bienvenus ;
- L'érudition mauriste à Saint-Germain-des-Prés ;
- Nouvelle revue d'onomastique ;
- 1848, 1851 et le cent cinquantième anniversaire de la 2^e République et de la Résistance au coup d'État du 2 décembre 1851 ;
- Moulins et meuniers : des techniques, des sociétés.

Jean de CLARIS :

- Taureaux et... corridas.

<http://www.etudesheraultaises.fr/>

