



CROIX DE GUERRE ET VALEUR MILITAIRE

Les pilotes de chasse pendant la deuxième guerre mondiale

Malgré 463 morts, les pilotes de chasse français ont remporté 1.592 victoires. Ils ont été d'autant plus méritants que le matériel mis à leur disposition était souvent inférieur à celui de leurs adversaires. Au 27 août 1939, la jeune armée de l'Air compte 110.000 mobilisés dans ses rangs. Selon le général Christienne, elle compte 566 avions de chasse face à l'Allemagne qui en présente 771 en première ligne.

En 1939, la France ne possède aucun chasseur en mesure de rivaliser en puissance et armement avec les appareils de la Luftwaffe. En juin 1940, la France a perdu 168 avions dont 59 détruits par la chasse ennemie, 88 par bombardement et 21 par accident. Les chasseurs français ont abattu 853 avions allemands. Dans le même temps, l'armée de l'Air perdait 20 % de ses officiers et 15 % de ses sous-officiers (550 tués).

Il est indéniable que, lors de la Bataille de France, aviateurs et mécaniciens donnèrent leur maximum avec le matériel disponible. Dans la convention d'armistice avec l'Allemagne, les articles 11 à 14 concernent directement l'aviation militaire française : interdiction de décoller, désarmement des avions et placement des aérodromes sous contrôle allemand.

Vichy ou De Gaulle?

L'affaire de Mers-El-Kébir (3 juillet 1940), dans laquelle la chasse française s'oppose à l'aviation britannique, va montrer aux Allemands et aux Italiens que la France entend respecter l'armistice. Cette erreur de Churchill aura pour effet d'adoucir la position des vainqueurs de la Bataille de France, qui acceptent de maintenir

en activité des unités françaises pour résister aux attaques britanniques, mais aussi de dissuader un certain nombre de pilotes de rejoindre le général De Gaulle. Le gouvernement de Vichy obtient de nouvelles concessions, suite à l'affaire de Dakar (23 septembre 1940) lors de laquelle les «Curtiss» du Groupe de chasse 1/4 entrent en lutte contre l'aviation britannique venue lancer des tracts sur la ville. Les entraînements soutenus sont à nouveau autorisés.

Le 1er avril 1941, un coup d'Etat militaire renverse le régent du royaume d'Irak et donne le pouvoir à Rachid Ali, soutenu par l'Allemagne. Le 27 mai, par les accords de Paris, la France autorise le transit par la Syrie

des avions allemands qui portent secours à l'Irak, soulevé contre la Grande-Bretagne. Directement menacée dans son approvisionnement en pétrole, celle-ci décide, avec l'approbation et le soutien du général De Gaulle, d'envahir les Etats du Levant. Le 8 juin, les Anglais pénètrent en Syrie et au Liban. Les soldats de Vichy sont alors contraints, le 14 juillet, de signer l'armistice de Saint-Jean-d'Acre. Toutefois, l'aviation de Vichy ne fut jamais opposée à celle des Forces aériennes françaises libres (FAFL). Malgré 29 victoires aériennes contre les Britanniques, le bilan est amer pour les Français : 179 appareils perdus, plusieurs pilotes tués au combat ou par accident. L'émissaire



Les « Dewoitine 520 » du groupe de chasse « Marcel Doret » en 1944.



CROIX DE GUERRE ET VALEUR MILITAIRE

de la France Libre, chargé après l'armistice de convaincre les pilotes restés fidèles à Pétain de rejoindre les FAFL, ne rencontrera que froideur et hostilité. Le 23 juin 1940, dans une déclaration officielle, le gouvernement britannique reconnaît le Comité national provisoire fondé par De Gaulle. Au départ, même si celui-ci souhaite que les volontaires combattent sous les couleurs de la France, les pilotes sont d'abord placés dans des unités de la Royal Air Force (RAF). L'échec de l'armée de l'Air vichiste en Syrie permet de récupérer toute une infrastructure de terrains et de bases où les FAFL installent leur première escadrille de chasse. Créée le 15 mars 1941 à Ismaïlia (Égypte), elle fait ses premières armes contre la Luftwaffe dans la guerre du désert. Le 1er septembre 1941, elle devient le Groupe de chasse No 1 « Alsace » lors de son installation au Liban. En novembre, le Groupe de chasse « Ile-de-France » devient la première unité des FAFL opérant au Royaume-Uni. Le 26 novembre 1942, des pilotes prélevés autour d'un noyau d'officiers du Groupe « Alsace » s'envolent pour l'URSS, afin d'y constituer le futur Régiment de chasse « Normandie-Niemen ». Arrivés à Ivanovo le 1er décembre 1942, les pilotes français sont engagés à bord de « Yak 1 » dès avril 1943 sur le front russe, pour des missions d'accompagnement des bombardiers, de chasse libre et d'opérations aéroterrestres. La Wehrmacht

ayant eu pour consigne d'exécuter tout pilote de ce régiment tombé dans leurs lignes, la plupart des pilotes qui ont sauté en parachute ou se sont « crashés » côté allemand n'en sont jamais revenus. Malgré 42 tués dont une majorité de « disparus », le Groupe « Alsace » comptabilisera 273 victoires à la fin de la guerre.

Certains pilotes furent engagés, de façon isolée, dans des « squadrons » de la RAF. Ainsi, le commandant Yves Paul-Emile Ezanno est détaché le 8 avril 1944 au 198ème Fighter Squadron de la RAF pour des missions d'attaques au sol sur « Typhoon », un des premiers avions équipés de roquettes. Il participe au débarquement du 6 juin en Normandie et survit à plusieurs « crashes ». Un autre, Guy Eisenbach, né de parents polonais résidant en France depuis 1926 et de culture française, s'engage en 1942 au sein d'un « squadron » polonais de la RAF et participe lui aussi au débarquement de Normandie. Les FAFL l'avait refusé dans leurs rangs, car il était... étranger ! Plus tard, naturalisé français, il sera l'un des premiers pilotes de « Mirage III » et finira colonel.

Le front de l'Ouest

Lorsque les Alliés ouvrent un nouveau front le 8 novembre 1942 en Afrique du Nord, les données vont changer du tout au tout. Malgré leur extrême réticence, les pilotes de l'armée de l'Air de Vichy, basés au Maroc et à Oran, reçoivent l'ordre de s'opposer au dé-

barquement anglo-américain. Plusieurs des leurs y perdent la vie et des avions alliés sont abattus.

A Alger, les pilotes sont sauvés par le brouillard. Malgré ces accrochages, les débarquements de Casablanca, d'Oran et d'Alger réussissent. Les groupes de chasse français, combattants sur le front de l'Ouest furent alors rééquipés en avions anglais (« Spitfire » et « Hurricane ») ou américains (« Curtiss », « Bell », « Republic »). Ils porteront pour la plupart, outre leur appellation d'origine, des noms de régions françaises : « Berry », « Navarre », « Roussillon », « Champagne », « Dauphiné », « Provence », « Corse », « Ardennes », « Auvergne » et « Saintonge ». Il y eut aussi les groupes « La Fayette », « Cigognes », « Nice » et même « Travail » (!). Entre 1942 et 1945, lors des campagnes de Tunisie, de Corse, d'Italie, de Provence, de Normandie, la deuxième bataille de France et l'invasion de l'Allemagne, les missions de chasse vont considérablement diminuer, surtout du fait de l'affaiblissement de la Luftwaffe. Les avions seront assignés à trois tâches essentielles : protection des escadrilles de bombardiers en mission en France et en Allemagne pour les pilotes combattant dans la RAF ; protection des convois de ravitaillement des pays et armées alliées ; attaques au sol des unités allemandes.

Bertrand Rouvillois,
docteur en Histoire,
membre de l'ANCGVM

