

1

GROUPE AVIATION DE RESISTANCE
SAINTE FOY LA GRANDE

6 Juin 1944

Débarquement des alliés en Normandie. La Radio de Londres demande à la résistance française de se manifester par des harcèlements des éléments allemands et le sabotage des voies de communication. Je me mets immédiatement en rapport avec JEAN (Aimé FABRE, instituteur à St. Foy la Grande) ; chef de la résistance. JEAN me demande de regrouper les anciens de l'Armée de l'Air (navigants et non navigants) de la région et de former un groupe spécial qui aura l'occasion d'accomplir des tâches aéronautiques. C'est ainsi que je regroupe quelques anciens militaires de l'armée de l'Air auxquels viennent s'adjoindre une dizaine de jeunes civils qui veulent servir avec moi. Mon Adjoint direct sera l'Ajudaunt CASTANG, Mécanicien avion.

Jusqu'à la libération du Sud Ouest, le groupe, après s'être organisé, reçoit des armes par l'intermédiaire du Groupe JEAN. Quelques mitraillettes STEN (parachutées) et quelques vieux fusils ressortis des cachettes. La route Bordeaux-Bergerac est souvent sillonnée par des éléments allemands à la poursuite des maquisards. Pour les gêner nous procédons à des abattages d'arbres en travers de la route. D'autres groupes, bien équipés en explosifs, font sauter les ponts. Les allemands sont impitoyables. Suivant la réglementation en vigueur chacun doit être en permanence en possession de sa carte d'identité. Trois jeunes cultivateurs qui travaillent aux champs sont ainsi fusillés sur place, à quelques centaines de mètres de leurs fermes où ils avaient laissé leur carte d'identité. Des villages sont incendiés près de Bergerac parce que les allemands ont essuyé quelques coups de feu de la part des maquisards.

Mon groupe, en espérant des parachutages d'armes demandés à Londres par radio, et la venue d'avions de liaison, établit un terrain d'atterrissage à quelques kilomètres à l'Est de St. Foy. Nous aménageons une piste de 600 m. orientée Est-Ouest, complètement dégagée, les arbres gênants ayant été abattus.

Juillet 1944.

Au cours d'une liaison à bicyclette avec mon groupe caché dans les bois sur la route d'Eymet, je suis intercepté par une patrouille allemande (1 Sous officier allemand et 4 soldats russes). Cette patrouille a essuyé des coups de feu dans la traversée d'un bois. Les Russes veulent immédiatement me fusiller et me poussent à coups de crosse dans le fossé de la route. Cependant le Sous Officier (un vieux réserviste à lunettes) arrive à les calmer et me laisse partir. Ouf. Je viens de passer un moment très désagréable.

Quelques jours après, les allemands sont allés arrêter le Maire de St. Foy qui, parce qu'il a été dénoncé pour aider le maquis, s'est réfugié dans une propriété qu'il possède sur la route d'Eymet. La voiture qui le transporte, une traction avant Citroën noire, tombe en panne à quelques mètres de la

maison. Un officier allemand en descend. Je monte immédiatement au premier étage avec ma mitrailleuse STEN chargée et armée. Entre les contre-vents entr'ouverts, je le vois qui se dirige vers la maison. Il cogne à la porte. Elle est fermée à clef. Je ne sais pas encore que la voiture est arrêtée à cause d'une panne. J'ai reconnu à l'intérieur le maire de St. Foy. Je craignais que les allemands ne viennent pour m'arrêter. Aussi je tiens ma mitrailleuse dirigée vers le bas sur l'officier, prêt à faire feu si j'essaie d'enfoncer la porte. Il cogne très fort, ~~me~~ mais n'obtenant pas de réponse il revient enfin sur la route. A ce moment passent deux cyclistes. Il les arrête et les dirige vers la voiture dont un soldat a soulevé le capot et tripatouille dans le moteur. Enfin il ordonne aux deux cyclistes réquisitionnés de pousser la Citroën avec les deux soldats accompagnateurs. La voiture démarre et part vers St. Foy. Je réalise alors qu'ils avaient un ennui mécanique et que l'officier frappait à ma porte pour demander de l'aide.

On n'a jamais revu le maire de St. Foy.

Un autre jour, je suis témoin, par hasard, d'une rafle organisée dans l'Hotel de la Grande Rue. Une traction avant et un camion sont rangés devant la porte. Les allemands font sortir les clients de l'hotel et les embarquent dans le camion. Pour moi, j'assiste à la scène du premier étage de la maison du boulanger d'en face, où je me suis réfugié.

15 Août 1944.

Raid allemand sur St. Foy. Le lieu de rassemblement de mon groupe est un vieux moulin au bord d'un ruisseau. Nos armes et munitions sont cachées au grenier. Les allemands entrent dans les maisons isolées et procèdent à des fouilles. Nous les suivons des yeux dans leur progression vers le moulin. Ne pouvant accepter un combat qui tournerait au massacre de tout le groupe peu et mal armé par rapport à l'ennemi, je décide un abandon du moulin mais en nous faisant voir des allemands, qui ainsi, n'y rentreront pas. Mes hommes partent deux par deux et s'étagent dans les champs. Ils sont tirés par les allemands qui se trouvent quelques deux ou trois cents mètres. Aucun ne sera touché. Pour moi avec un camarade (ébéniste parisien qui s'est réfugié dans le pays pour fuir le travail obligatoire) je peux rejoindre les bords de la Dordogne et progresser sur la route de la rive gauche de la rivière. Nous nous cachons chez une brave vieille qui nous aidait. Les allemands ne viendront pas jusqu'à sa maison.

Le lendemain les allemands sont toujours là. J'entends des coups de feu du côté de la ville. Je veux voir ce qui se passe, mais à quelques centaines de mètres de la maison je suis arrêté par une patrouille. Les allemands me font coucher dans le fossé. Des coups de feu sont échangés avec des maquisards que l'on voit courir au pied du coteau. Nous sommes plusieurs hommes couchés dans le fossé sous la garde des soldats. Qu'allons nous devenir? On fusille si facilement. Les échanges de coups de feu durent environ une heure qui paraît très longue. Puis, brusquement, le détachement allemand se

regroupe sur la route avec ses véhicules et laissant là ses prisonniers, démarre vers Libourne sans explications. Pourquoi les allemands ont-ils reçus l'ordre de décrocher et de rattraper leur cantonnement de Libourne? Je suppose que l'ordre de retraite générale était arrivé. En effet; dans les jours qui suivent, toutes les troupes ennemies se replient vers la côte atlantique pour former des camps retranchés que l'on a appelés "les poches de l'Atlantique".

Fin Août 1944

Les allemands sont partis. Plusieurs groupes de maquisards et de résistants sont regroupés par Z pour former le Régiment F.F.I. Z. Z est le Colonel MORESSEE, belge, qui avait monté un groupe très important du côté du Fleix. Son autorité et son courage (il a participé activement à plusieurs engagements meurtriers) le font reconnaître comme patron par plusieurs chefs de groupes. Il a vite fait d'organiser son Régiment et dans une réunion d'Etat Major qui a lieu sur la place de la mairie à St. FOY; il donne ses premières directives. Le Régiment Z va suivre les allemands pendant leur repli vers la côte et les harceler. JEAN s'est rangé immédiatement sous les ordres de Z. Il me demande de rester sur le terrain d'aviation que nous avons aménagé et d'y recevoir des armes et des munitions qui ont été demandées et qui doivent arriver par avion. Nous y resterons ainsi jusqu'à la mi-Septembre sans rien voir venir. JEAN me demande alors de rejoindre le Régiment Z qui occupe un secteur du front de la poche de Royan. Au cours de cette période, un de mes soldats qui avait rejoint JEAN est tué par un obus. Il s'agit du jeune AUCKENTHALER de St. Foy. C'était un jeune homme plein d'allant et d'avenir, membre d'une vieille famille protestante de ST. FOY. *Daniel + 10/03/44 à Montagnac*

Septembre 1944. GEMOZAC.

Z me demande d'effectuer une liaison avec l'Etat-Major de l'Air à Paris et d'essayer d'obtenir un avion d'observation. Il n'y a aucun avion autour des poches de la Pointe de Grave, de Royan et de La Rochelle. Je pars pour Paris, par la route, avec une IICV Traction avant Citroën qui m'a été attribuée, muni d'un ordre de mission du Colonel ADELIN et d'un rapport qu'il m'a confié pour l'E.M. de l'Air. Le voyage sera long et mouvementé. Beaucoup de ponts ont été détruits. La traversée de la Loire, à Tours, se fait sur un pont provisoire encombré par les convois militaires. Le trafic doit emprunter des petites routes de campagne, mal entretenues et mal signalées.

J'ai reçu une lettre d'un excellent camarade de l'Armée de l'Air, le Lt. MOTAIS DE NARBONNE, qui me dit être affecté au Groupe de Liaison du Ministère de l'Air sur le terrain d'Issy les Moulineaux près du Ministère. (de Narbonne disparaîtra dans la Manche en Novembre 1947, alors qu'il amenait à Londres une équipe de hockey sur glace tchécoslovaque).

C'est avec joie que nous nous retrouvons à Paris. Nous ne nous étions pas vus depuis le commencement de la guerre. J'expose à de Narbonne ma situation et l'objet de ma mission.

Il me prend sous sa protection et me fait immédiatement reprendre l'entraînement au pilotage (je n'ai plus piloté depuis trois ans) sur Mauboussin et Morane 500, ceci sur le terrain d'Issy les Moulineaux, près du Ministère de l'Air. Le Morane 500 est un avion allemand d'observation rapprochée et d'accompagnement d'infanterie (Fiesler Storch) construit en France sous l'occupation et que l'on continue à produire sous le nom de Morane 500. Cet avion, triplace à aile haute est équipé d'un moteur Argus de 220 CV. Vitesse de croisière: 130 KH. Vitesse minimum de décrochage: 50 KH. Autonomie: 5H.30.

René de Narbonne prend en main les intérêts du Régiment Z, auprès du Ministère de l'Air où il a ses entrées. C'est ainsi qu'il m'obtient une entrevue avec le Colonel MORLAIX, Commandant le Groupe "Patrie" et Présentement Directeur du Cabinet Militaire du Ministre de l'Air. Après avoir pris connaissance du rapport du Colonel Adeline et entendu mon exposé sur la situation des troupes F.F.I. encerclant la poche de ROYAN, le Colonel MORLAIX affecte immédiatement un Morane 500 au Régiment Z. Cet avion sera confié, à mon groupe pour exploitation. Il sera à ma disposition dans quelques jours. En attendant l'Adjudant LELARD, Pilote au Groupe de Liaisons ministérielles, est chargé d'une mission sur la poche de ROYAN. Il doit rechercher un terrain utilisable dans les environs de GEMOZAC où est installé le P.C. de Z et ramener un rapport de Z sur la situation dans le secteur.

4 Octobre 1944.

L'adjudant LELARD, Pilote, et moi navigateur, décollons du terrain d'Issy les Moulineaux sur le Morane 500 N° 01. Notre première étape sera ST. Foy la Grande où je tiens à inaugurer notre terrain. Nous atterrissons après 4H.05 de vol. Nous avons fait une escale à Liémooges pour compléter le plein d'essence, car je sais que nous n'en trouverons pas à ST.FOY. Beaucoup de monde vient voir notre avion. C'est le premier aux cocardes tricolores que l'on voit dans la région depuis 4 ans.

6 Octobre 1944.

Nous décollons pour GEMOZAC et suivons la vallée de la Dordogne, puis l'estuaire de la Gironde. LELARD repère un pré à 2kms. du village, en bordure de la Départementale 248. Ce pré mesure environ 300m. de long sur 50m. de large et est orienté NE-SW. Il est complètement dégagé. Atterrissage sans difficulté. Nous sommes accueillis par Z et son Etat Major.

7 Octobre 1944.

LELARD et moi redécollons pour PARIS en faisant un crochet par ST.FOY où nous apportons le courrier des troupes F.F.I. à leurs familles. J'ai mis Z au courant des efforts de de Narbonne et de l'affectation d'un avion à son régiment. Z est enchanté et me félicite. Mon retour à Paris signifie que je vais prendre possession de notre avion. Z envoie par la route le Capitaine LARTHOMAS (Docteur du Régiment) et l'adjudant MATHIEU. LARTHOMAS apportera au Colonel MORLAIX le rapport demandé.

8 Octobre 1944

St. Foy- Paris Issy en 4H.25 de vol. Nous avons complété le plein à St. Foy avec deux jerricans d'essence pris la veille à Bordeaux.

Le 12 Octobre, séance de double commande à Issy ; avec comme moniteur l'ACI GAULARD, que j'avais connu comme moniteur à Istres en 1935-36. Nous allons effectuer deux atterrissages sur le terrain des Mureaux. Le 13 Octobre, nouvelle séance d'entraînement sur le Morane 500 N° 18 que je viens de prendre en compte.

14 Octobre 1944.

Le Capitaine LARTHOMAS et l'Adjudant MATHIEU m'ont rejoint au Ministère de l'Air. Nous décollons tous trois en direction de St. Foy que nous atteindrons après 4H.40 de vol et une escale à Périgueux où nous trouvons de l'essence. L'Adjudant Mécanicien CASTANG nous attend sur le terrain. Je lui donne toutes les notices techniques concernant l'avion et le moteur. Il se met immédiatement à l'étude de la mécanique et de son entretien.

15 Octobre 1944.

Séance d'entraînement de 30 minutes avec CASTANG.

16 Octobre 1944.

Décollage de bon matin de St. Foy pour Gemozac via Bordeaux pour compléter l'essence et en prendre 2 jerricans. Nous arrivons à Gemozac en fin de matinée. Z veut immédiatement effectuer une reconnaissance du secteur tenu par ses troupes entre Talmont, sur l'estuaire de la Gironde et Coze. Il prend avec nous le Colonel FAY, son Cher d'EM; Nous survolons ainsi le secteur pendant 45 minutes à 500m. d'altitude et nous nous mettons bien le secteur dans les yeux.

17 Octobre 1944.

Le Colonel ADELIN (ancien Commandant des maquis de Dordogne Sud) a reçu le commandement de toutes les troupes encerclant la poche de Royan. Il demande à Z une reconnaissance de tout le front et en particulier de repérer exactement où se trouvent les éléments les plus avancés (allemands) sur le cours de la Seudre. Lui-même doit faire une inspection en auto sur ce secteur. Notre reconnaissance durera 2H.30. Je pilote ayant à mes côtés ZZ (Colonel MORESSEE) et derrière CASTANG qui s'est muni d'une mitrailleuse Sten. C'est en rase motte que j'enfile la Seudre d'ouest en Est. Nous repérons les premiers allemands près d'un pont. Survol à 20m. Ils se précipitent sous le pont par précaution, ignorant qu'il nous serait bien impossible de les mitrailler avec cet avion. Virage de 360° pour revenir vers le pont. Castang a tiré la vitre coulissante de gauche et engage le canon de sa mitrailleuse pour tirer. Par signe je l'engage à n'en rien faire car il pourrait toucher le mat gauche de l'avion. Nous rejoignons les lignes françaises et reconnaissons la voiture du Colonel ADELIN qui circule sur une petite route. Je trouve un pré à proximité pour me poser et c'est ainsi que Z peut donner à chaud les renseignements demandés.

19 Octobre 1944

Observation à 1500m. d'altitude du secteur de Talmont à Saujon avec Z et le Colonel FULDA. La ligne de chemin de fer de COZES à SAUJON est à l'intérieur du dispositif allemand. Ils occupent GREZAC, LE CORMIER, CORME ECLUSE.

20 Octobre 1944.

Les poches de l'Atlantique, POINTE DE GRAVE, ROYAN et LA ROCHELLE viennent de recevoir un Commandement unique C'est le Général d'ANSELME dont le P.C. est à COGNAC. Le Général d'ANSELME apprenant que Z possède un avion demande à effectuer une reconnaissance du front de ROYAN. Nous partons donc en reconnaissance, Le Général d'ANSELME; le Colonel MORESSEE et moi comme pilote. Je dois survoler le no man's land à une altitude de 500m. Survol du front à partir de TALMONT sur la Gironde et remontée vers l'intérieur par ARCES et COZES. Entre la voie ferrée de COZES et les lignes françaises nous sommes pris à partie par une mitrailleuse qui tire des rafales courtes, mais précises. Les balles font un bruit de grêle en passant près de l'avion, les craquantes semblent jaillir de l'espace. Il est impossible de déceler les départs. Une rafale plus précise atteint l'aile droite avec un bruit d'explosion. J'ai immédiatement piqué pour me mettre en rase mottes à l'abri des arbres. L'essence coule à flots par les trous occasionnés dans le réservoir d'aile droite. Le risque d'incendie est grave, surtout si l'avion venait à être atteint par une balle explosive ou incendiaire. Je rejoins l'arrière des lignes françaises et repère toujours en rase mottes un champ labouré dégage au Nord du village de GREZAC. J'arrive à m'y poser. Aussitôt au sol, je coupe le contact pour diminuer le risque d'incendie et demande à mes passagers d'évacuer rapidement. Le Général d'ANSELME qui semble peu ému, sort son paquet de cigarettes et m'en offre une. Nous sommes rapidement entourés par les soldats qui occupent le secteur. Le danger, maintenant, peut provenir de l'artillerie allemande qui peut tenter de détruire l'avion au sol. Je jauge à vue d'oeil s'il est possible de redécoller. Je crois que oui; c'est à tenter. J'attends que l'essence du réservoir droit troué soit complètement écoulée et volatilisée, ce qui est relativement rapide car il y a un trou d'une dizaine de cms de long sur trois ou quatre de large. Alors qu'il n'y a plus guère de risque d'incendie je mets en route le moteur, le robinet d'essence droit étant coupé et le moteur alimenté par le réservoir gauche. Je roule en tanguant dans les sillons labourés pour aller prendre le champ dans sa plus grande longueur et face au vent. Plein gaz, l'avion roule, tanguant, à du mal à prendre sa vitesse. Au bout du champ je l'arrache, il décolle. Je rejoins ainsi notre pré de GEMOZAC. Le Général d'ANSELME et Z sont ramenés en voiture.

Nous l'avons échappé belle. La rafale est passée à environ 1m. de la tête de Z. Heureusement que dans cette rafale il n'y avait ni balle incendiaire, ni balle explosive.

L'enquête menée après cet incident conclura que c'est une mitrailleuse française qui nous a descendus. Le tireur n'avait pas remarqué les cocardes françaises et croyait avoir à faire à un avion allemand.



25.9.1991

La fin du Pilote

Résigné, sur son lit, en approche finale,
Un pilote rêvait quant à son devenir,
Quels brouillards, quels éclairs, quelles fortes rafales
Vont secouer mes ailes avant que d'atterrir?

J'ai adoré les fleurs, les vagues, les nuages,
J'ai labouré la mer, la terre et les nues,
J'ai voulu découvrir de nouveaux paysages,
J'ai tracé des sillons, que sont-ils devenus?

Ceux du ciel, trop furtifs, n'ont laissé nulle trace,
Les vagues ont effacé ceux tracés sur la mer,
Il n'est rien dans le ciel que les nuées n'effacent,
Il n'est rien sur les eaux qui ne soit recouvert.

Il restera pourtant, un souvenir sur terre,
Le sillon qui reçut au fond de mon jardin,
Le cerisier en fleurs avec les primevères,
Les herbes odorantes, le fenouil et le thym.

Il est mort le pilote, les mains sur les manettes,
Attaché à son siège, explorant le lointain,
Il est mort à son poste, les écouteurs en tête,
Fixés sur l'horizon, ses yeux se sont éteints.

Loin du bruit des moteurs, du givre, des orages,
Son âme, elle, est partie bien au delà des cieux,
Elle a effectué un dernier décollage,
Pour un vol éternel, calme et silencieux.

J. G. MURATELLE