# GC III/6 « ROUSSILLON »

*Du premier janvier 1944 à sa dissolution le 1er avril 1946*

## par Alain RIEU

Les trois premiers mois de 1944 sont marqués par une amélioration de la situation matérielle du Groupe, grâce à la mise en service généralisées des nouveaux moteurs Allison qui permettent une disponibilité moyenne de 16 à 18 « Airacobra » sur un total de 24, Les missions de guerre vont donc s'accumuler de janvier à mars. Ces sorties étant pour la plupart constituées par les habituelles et fastidieuses protections de convois, nous ne détaillerons que les faits marquants :

- le 10 janvier, deux patrouilles légères (lieutenant **Gatard** et sergent-chef **Farriol**, sergents-chefs **Mecquet** et **Giovannangeli**) partent intercepter au crépuscule une formation allemande qui attaque un convoi maritime. **Farriol** abat probablement un Heinkel 111, remportant ainsi, mais nul ne le sait encore, la dernière victoire aérienne du GC III/6 ROUSILLON.

- le 3 février, le lieutenant **Brondel** se tue accidentellement au C.I.C. de Berteaux où il avait été détaché pour un mois.

- deux pilotes ne peuvent intercepter, le 3 mars, un JU 88 de reconnaissance qui vole à près de 10 000 mètres, soit bien au-dessus du plafond des chasseurs français ! Des essais effectués dans les jours suivants établiront que le P-39 n'est pas adapté aux missions haute altitude : les mécanismes d'armement gèlent, l'huile moteur chauffe et les instruments s'affolent...

- le 8 mars, le commandant **Labit** est remplacé à la tête du Groupe par le capitaine **Clausse**.

- enfin, le 15 mars, une panne moteur affecte le P-39 du lieutenant **de la Ménardière** en vol au-dessus de la mer, mais celui-ci parvient à se poser en parachute juste à l'intérieur des terres.

Le scénario change en avril, durant lequel seules 114 sorties sont effectuées. Un Douglas A-24 « Dauntless » est perçu et servira jusqu'au début du mois de juillet d'appareil de liaison, mais également à l'entraînement au PSV et au bombardement en piqué. Le 5, le capitaine **Guillaume** est légèrement blessé après avoir dû évacuer à basse altitude son P-39 victime d'une panne moteur. Il pourra néanmoins assister le 14 à la visite du Général de Gaulle venu inspecter les troupes stationnées à Lapasset.

Mais le GC III/6 n'est plus sur cette base pour très longtemps. Le commandement américain désire en effet regrouper son 337ème wing (dont dépend le « ROUSSILLON ») au sein de la section d'aviation côtière d'Oran la Sénia. Le 26 avril, l'unité rejoint donc la piste de

Djidjelli-Taher où elle est intégrée à partir du 1er mai à la 3eme escadre de chasse équipée d'« Airacobra ».

Le même jour, le lieutenant **Boutarel** qui protège un convoi au large du cap Bougaron doit faire demi-tour en raison d'ennuis moteur. Son équipier le voit soudain partir en vrille ; bien qu'ayant largué les deux portes d'évacuation, **Boutarel** ne parvient pas à sortir de son appareil qui percute les flots sans laisser de trace... Le lendemain le sergent **Pauthonnier** rentre par inadvertance son train d'atterrissage. Son réservoir ventral explose et enflamme le P-39, mais le jeune pilote s'en tire avec seulement quelques brûlures au visage et aux mains... Le 8 mai, c'est le lieutenant **Labas** qui heurte l'eau lors d'un exercice côtier au vol rasant. Son P-39 se désintègre tandis que le « belly tank » prend feu en surface. Emprisonné dans la carlingue posée à 5 à 6 mètres de fond, **Labas** qui est légèrement blessé parvient pourtant à se détacher puis à nager en apnée jusqu'à sortir de la zone dangereuse...

Les patrouilles de combat, très nombreuses en mai, continuent ensuite sur un rythme moins soutenu, mais le mois de juin est marqué par une forte augmentation des vols d'entraînement car désormais les pilotes s'essaient aux sweep en vol rasant. Le 19 juin, le lieutenant **Enjalbert** victime de son moteur à basse altitude évacue son « Airacobra » au-dessus de la mer où il est vite secouru par une vedette US. Le lendemain, cinq pilotes de l'Aéronautique navale, venant de la flottille 1F provisoirement dissoute, sont affectés au Groupe ; ils seront vite adoptés par leurs camarades de l'Armée de l'air. Le second maître **Marpaud** connaît d'ailleurs dès le 23 un accident semblable à celui d'**Enjalbert**, sans conséquence là aussi, sauf la perte d'un nouvel avion en mer. Quatre jours après, le lieutenant **de la Motte** trahi (une fois de plus) par son Allison doit atterrir brutalement en rase campagne avec son appareil.

C'est peut-être à la suite de ces nouvelles pannes que le commandement décide, début juillet, de rééquiper le Groupe avec une variante améliorée du chasseur Bell, le P-39 Q. Mieux protégé et armé que le précédent, cet appareil est en contrepartie un peu plus lourd et moins performant. Les premiers exemplaires arrivent à la 1ère escadrille le 8 juillet, mais la transformation complète du GC III/ 6 ne sera pas terminée avant la fin août 1944.

Le 15 juillet, la 2ème escadrille est détachée sur le terrain de Bône les Salines où elle remplace le GC III/3 dans la protection du port et des convois navals. Elle sera remplacée un mois plus tard par la 1ère escadrille. Le 22 a lieu le premier accident de P-39 Q : le lieutenant **de Saint-Venant** parti en vrille à plat suite à une panne moteur peut malgré tout sauter en parachute sur Taher. Le même jour, le lieutenant **Goujon** brise son appareil à l'atterrissage.

Le 11 août, le lieutenant **Delhemmes** désorienté par la brume alors qu'il rentre au terrain effectue quelques piqués vertigineux suivis de ressources tout aussi brutales. Lorsqu'il parvient enfin à se poser, les

mécanos ont la surprise de constater que son P-39 n'a plus de gouvernail de profondeurs droit et que son plan horizontal est plié selon un angle de 45° : le lendemain, le capitaine **Rivory** et le sergent-chef **Giovannangeli** partent au C.I.C. de Meknès pour s'y entraîner sur P-47 « Thunderbolt », signe qu'un rééquipement est en vue... Le 23 se produisent deux accidents matériels consécutifs à des fautes de pilotage. Le second maître **Marpaud** percute un appareil en roulant au sol après s'être posé ; le lieutenant **Labas**, pour sa part, rentre le train au lieu des volets au moment d'atterrir... Résultat : trois appareils indisponibles et deux pilotes sanctionnés.

Le retour vers le territoire métropolitain n'est plus très loin. Du 25 au 26, l'ensemble du « ROUSSILLON » se déplace à Bônes-les-Salines, d'où il n'effectue que quelques patrouilles car il reçoit le 30 août l'ordre de se préparer au transfert vers la France. La longue série de missions de Coastal Command (2 250 sorties pour 3 360 heures de vol en 13 mois) est enfin finie ! Ses préparatifs terminés et les éléments non navigants du Groupe ayant rejoint la métropole par bateau, l'échelon volant (21 P-39 Q) se pose finalement le 29 septembre sur la base de Salon, à la grande joie des pilotes, heureux de retrouver leur patrie. Cinq « Airacobra » retardataires arriverons les 8, 14 et 23 octobre.

Une première reconnaissance générale du nouveau secteur d'opérations, le 5, se traduit au retour par un atterrissage sur le ventre du lieutenant **Delhemmes** qui brise son P-39 tandis que le capitaine **Démoulin**, dont la roulette avant a cédé, termine le sien sur le nez. Le commandement américain interdit alors le Groupe de missions pendant une semaine, à titre de sanction...

Le 12 octobre, le « ROUSSILLON » doit quitter Salon dont la piste est détrempée par les pluies pour se transférer à 15 kilomètres plus loin sur celle de Vallon. De là partiront toutes les missions vers l'Italie du nord-ouest jusqu'à Turin. Les opérations reprennent deux jours plus tard quand cinq pilotes partent protéger des dragueurs de mines vers Imperia, après une escale préalable sur le terrain de Nice. La sortie se passe sans encombre, mais le sergent-chef **Damis** brise son hélice en se posant de nuit en dehors de la piste. Plusieurs reconnaissances armées sur l'Italie ou la frontière italienne terminent le mois, accompagnées de protections de dragueurs de mines ou de convois dans lesquelles les pilotes sont désormais passés maîtres...

Après quelques jours de mauvais temps, les missions commencent le 4 novembre par une reconnaissance de la région col de Tende - col de Larche - Cuneo - Fossano - Mondovi - Ceva-Ormea. Ce secteur n'est desservi que par quelques artères de communication par où passe le ravitaillement des unités ennemies qui tiennent le front des Alpes-Maritimes. Celles-ci font donc l'objet d'une attention toute particulière du Groupe, qui envoie dans l'après-midi treize avions bombarder en piqué le pont de Tende. L'attaque est hélas peu précise, mais elle sera

renouvelée à plusieurs reprises dans les jours suivants ; l'ouvrage finira par être sérieusement touché.

Le 9, deux « Airacobra » sont lancés à la poursuite d'un Me 410 qu'ils finissent par rejoindre après une longue poursuite ; alors qu'il se prépare à tirer, le capitaine **Rupied** victime d'une panne d'inhalateur s'évanouit subitement et part en piqué incontrôlé. Le pilote se réveille heureusement à temps pour redresser son appareil dont le badin indique 885 km/h... C'est de fort mauvaise humeur qu'il regagne le terrain, accompagné de son équipier le lieutenant **de Saint-Venant**...

Les attaques en piqué sur les ponts routiers et ferrés se multiplient ; elles doivent faire face à la redoutable Flak ennemie qui endommage le 19 les P-39 du lieutenant **Vergnou** et du sergent **Esparrac**. Deux jours plus tard, l'inévitable se produit... le capitaine **Démoulin**, commandant la 2ème escadrille, est touché par un obus lors d'une nouvelle attaque du pont de Gaïola ; il s'écrase au sol à proximité de l'objectif. Sa mort, ainsi que celle de quelques autres pilotes alliés, incite enfin le commandement américain à reconnaître que les bombardements des points sensibles des voies de communication sont trop coûteux, d'autant que l'ennemi a tôt fait de réparer les dégâts occasionnés. Ils sont donc suspendus jusqu'à nouvel ordre et systématiquement remplacés par des sorties de TAC « R ».

Le premier de ces strafing-bombing avec une escale à Nice est effectué le 27 novembre avec un plein succès : deux voies ferrées sont coupées et plusieurs camions détruits. Deux protections d'hydravions Walrus ont aussi lieu dans la journée. Trois jours plus tard, la gare de Fossano est attaquée avec de bons résultats, mais l'avion du lieutenant **de Pinsun** est touché par l'explosion de sa propre bombe après qu'elle ait ricoché sur le sol ; il doit rentrer au Vallon aussitôt.

Le 3 décembre, le lieutenant **de la Villéon** et son flight mitraillent un train sur la côte italienne lorsqu'il se trouve brusquement nez à nez avec une ligne de transport de force. **De la Villéon** parvient de justesse à passer en dessous d'elle, mais son « Airacobra », dans cette rencontre perd une partie du plan fixe arrière et du gouvernail de profondeur. Beaucoup vont juger à son retour que les lignes de l'avion se sont améliorées, lui donnant ainsi l'allure du Mustang...

Le 8 décembre, six pilotes qui avaient été envoyés à Ambérieu ramènent autant de « Thunderbolt ». L'entraînement commence immédiatement sur ce chasseur bombardier à long rayon d'action qui bénéficie d'excellentes performances (moteur Pratt & Whitney R 2800 de 2 300 cv, vitesse maximale 690 km/h, armement :8 mitrailleuses de 12,7 mm et jusqu'à 2 bombes de 544 kg).

Les missions se poursuivent cependant, toujours sur P-39Q. Le 13 décembre, la centrale de Céva est détruite ainsi qu'un transformateur à Busca ; le 23, plus d'une vingtaine d'« Airacobra » se succèdent pour protéger les torpilleurs « FORTUNE » et « GLEAVES » qui bombardent la

région de Vintimille ; l'aspirant **Mangeant** brise son appareil au décollage. Une expédition contre Pigna, le 28 décembre, se solde pour le sergent **Maggia** par une panne de moteur peu après l'envol ; il doit se poser sur le ventre dans un champ après s'être débarrassé de sa bombe.

Le 2 janvier 1945, le sergent-chef **Michaux** et l'aspirant **Dhuismes**, décollent de Nice pour intercepter un appareil allemand qui survole la région à 11 000 mètres d'altitude, mais ils ne peuvent pas intercepter l'intrus car il file 30 km/h plus vite qu'eux... Vivement le P-47 !

Le surlendemain, une reconnaissance armée sur le nord de l'Italie voit la disparition du pauvre **Dhuisnes**, qui accroche probablement un arbre en attaquant un convoi. Le 11, cinq flight de quatre avions assurent durant la journée la protection du croiseur « GEORGES LEYGUES » qui bombarde le secteur d'Imperia.

A partir du 13 janvier, les P-39Q sont convoyés à Casablanca où ils sont échangés contre des P-47 D. La première mission de guerre sur « Thunderbolt », une attaque de dépôt de munitions au sud-ouest de Borgo, est accomplie le 31 janvier. Le bombardement est réussi, mais le lieutenant **de Pinsun** brise son avion à l'atterrissage... Le 5 février, le maître **Marpaud** est victime d'une panne de moteur à basse altitude près de Digne et se pose sur le ventre dans la montagne enneigée. Victime d'une forte commotion, il devra être hospitalisé deux mois...

Douze jours plus tard, lors du bombardement difficile mais réussi du fort des Mille Fourches (dans la vallée de la Vénusien), le sous-lieutenant **Lecloux** est touché par les éclats de ses propres bombes : il s'écrase près de Lantosque. Le 23, c'est le sous-lieutenant **Michaux** qui doit se poser dans un marais après une panne moteur. Le surlendemain, l'avion du sergent **Drabier** est endommagé par la Flak légère, mais il réussit quand même à rejoindre le terrain. Le 15 mars, enfin, 16 « Thunderbolt » du GC III/6 viennent strafer l'aérodrome de Gallarate sur lequel ils détruisent un Ju-88 et en endommage deux autres. Le lieutenant **de Pinsun**, touché par l'artillerie anti-aérienne, parvient à revenir se poser sur la piste de Sisteron, à bout d'huile et d'essence...

Les vols de guerre sont alors arrêtés et le Groupe en profite pour faire mouvement vers Luxeuil du 28 au 30 mars, avec une escale à Lyon-Bron. Les pilotes, eux savent bien que l'avion peut être le moyen le plus lent pour aller d'un point à un autre. Mais avant de survoler le vrai sol teuton, il faut faire preuve de patience. Le temps, avec une crasse au ras du sol se charge de calmer l'enthousiasme général. Le patron doit donner l'ordre de faire demi-tour et d'attendre ensuite 48 heures à Lyon. Le Groupe redécolle avec un temps guère plus propice que l'avant-veille, L'arrivée sur Luxeuil est épique et ce n'est qu'en suivant la route nationale que le terrain est finalement découvert ! Les stratus descendaient par endroits au niveau des toits des maisons. Le patron se pose le premier et après chaque nouvel atterrissage de P-47 surgissant de la crasse derrière les bois, il pousse un soupir de soulagement, Sur 31 au départ, seuls 24 appareils se sont posés le 30 sur le terrain de

uxeuil. Les autres, plus prudents, guidés par **de la Villéon**, terminèrent le voyage à Dijon. Ce n'est que le lendemain que le GC III/6 est à nouveau au complet.

Le Groupe va maintenant opérer sur le territoire du III$^{ème}$ Reich, en appui direct de la 1$^{ère}$ Armée française. Donc, le 31 mars a lieu une reconnaissance armée durant laquelle 17 P-47 D bombardent des dépôts de munitions et de matériel dans les casernes de Langensteinbach (près de Karlsruhe), y causant de gros dégâts.

Le 5 avril, 12 P-47 du « ROUSSILLON » sous les ordres du commandant **Clausse** protègent durant trois heures et demie et pour la première fois des bombardiers B-26 « MARAUDER » en mission sur l'Allemagne. Tout se passe sans incident ; ce n'est pas le cas lors de la première mission du lendemain. Deux avions s'accrochent alors qu'ils s'apprêtent à atterrir ; le sergent-chef **Jahan** s'écrase au sol tandis que le sous-lieutenant **Ballin** saute en parachute. Malheureusement, il heurte sans doute l'empennage à ce moment et c'est un corps sans vie que l'on retrouvera au sol.

Le 9 avril, trois flight emmenés par le capitaine **Rupied** aperçoivent au nord-ouest de Heilbronn une immense traînée blanche, bien au-dessus d'eux, qui se déplace vers le nord à une vitesse fantastique. C'est sûrement un de ces fameux avions à réaction dont on parle depuis longtemps mais que personne au III/6 n'a encore jamais vus. Aussitôt, toute la formation grimpe plein gaz jusqu'à près 8 000 mètres, où elle constate que l'allemand continue à s'éloigner en altitude sans difficulté... Ce n'est vraiment pas de chance ! Pour une fois que les chasseurs du « ROUSSILLON » rencontrent un adversaire dans le ciel...

Le 11, les pilotes se rendent compte avec stupéfaction que le meilleur moyen de mettre un village en feu, c'est de le mitrailler au lieu de larguer des bombes incendiaires... Les balles de 12,7 font vraiment merveilles.

L'enseigne de vaisseau **de Carpentier** a le privilège de rentrer avec un avion copieusement troué... Les balles font aussi merveille dans l'autre sens !

Le 13, tout l'échelon volant du Groupe est transféré sur la base de Bordeaux Mérignac à partir de laquelle il va jusqu'au 19 participer à la réduction des poches de l'Atlantique, en particulier celle de Royan. 29 missions sont effectuées, soit 219 sorties au cours desquelles près d'une centaine de tonnes de bombes sont larguées avec succès sur les ouvrages et les batteries allemandes. Aucune perte humaine n'est à déplorer ; seul le lieutenant de vaisseau **O'Neill**, atteint par la Flak en attaquant la pointe de Vallière, doit se poser sur le ventre dans les lignes françaises le 15 avril.

Le 20, l'échelon volant et le détachement de mécaniciens qui le suivait regagnent Luxeuil, d'où les opérations sur l'Allemagne reprennent le 22 après une rapide révision des avions.

Le 25, une division allemande est débusquée alors qu'elle traverse le Danube au sud-est de Tattlingen, s'enfonçant dans les arrières français et menace le PC du corps d'armée. Les aviateurs sont appelés à la rescousse et toute la journée les patrouilles vont se succéder pour arrêter le mouvement ennemi. La première qui opère est du III/6, conduite par le lieutenant **Gatard**. Il fait un travail remarquable réduisant les véhicules teutons à l'état de pièces fumantes... ceux-ci n'ayant pas eu le temps de se camoufler.

Les deux dernières missions sont accomplies le 1er mai ; il s'agit de deux reconnaissances armées dans le secteur de Strasbourg - Lindau - Bregentz et retour. Aucun vol de combat n'a ensuite lieu jusqu'à l'armistice. Au cours de ses deux campagnes d'Allemagne, le GC III/6 a effectué 539 sorties en 1 506 heures de vol et largué 176,5 tonnes de bombes. Son bilan terrestre est impressionnant : 95 bâtiments, 3 dépôts et usines, 1 gare et 2 batteries de Flak détruits ; 87 camions, 4 voitures légères et 37 voitures hippomobiles incendiés ainsi que plus de 30 camions endommagés... 8 voies ferrées coupées, 13 locomotives et 65 wagons pulvérisés et plus de 183 endommagés...

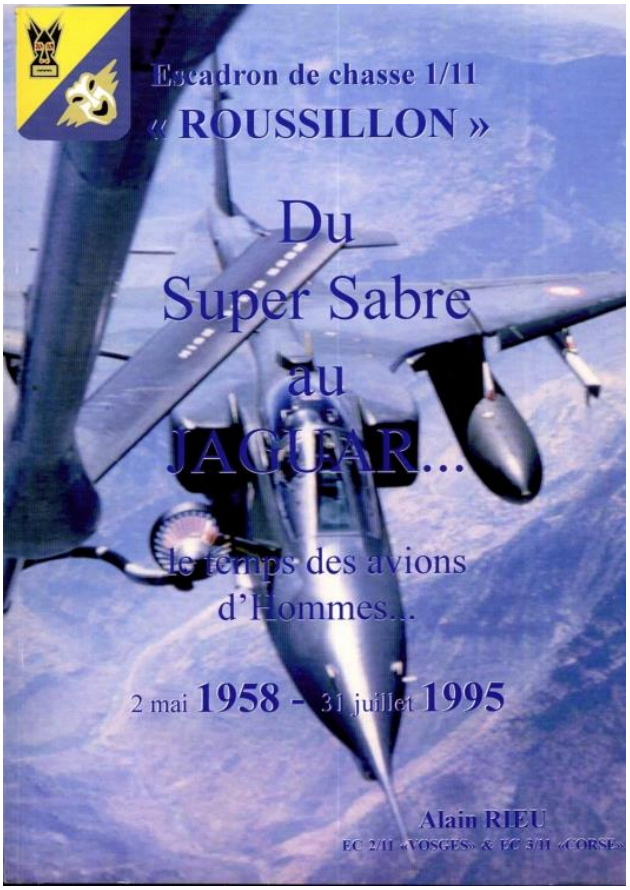
## 280 Personnels au GC III/6 le 8 mai 1945

Le 9 mai 1945... premier jour après la guerre. Deux flight de chaque escadrille participent aux défilés aériens au-dessus de la Capitale et de Strasbourg à l'occasion de la fête de la Victoire. Plusieurs manifestations semblables ont lieu dans le courant du mois. Le 10, le commandant **Clausse** est remplacé à la tête du « ROUSSILLON » par le commandant **Nodet**, qui emmène le 1er octobre le Groupe à Trêves aux côtés de la 3ème Escadre de chasse.

Suite à plusieurs mouvements de personnel, les deux escadrilles du GC III/6 se trouvent dirigées au 1er janvier 1946 par le capitaine **de la Villéon**, pour la « Une », et le lieutenant **de la Motte**, pour la « Deux ». L'existence paisible du Groupe en Allemagne occupée est surtout marquée par une activité réduite et la fatigue générale du matériel ; les avions à réformer ne sont plus remplacés. Plusieurs accidents sont fatalement à déplorer, dont deux qui font hélas des victimes ; le 1er février, le lieutenant **de la Motte** s'écrase au sol vers Metz au cours d'un exercice de bombardement ; le 17, l'adjudant **Sicard** et le sergent **Van Troyen** qui se percutent en vol au-dessus du Luxembourg. Mais c'est déjà la fin.

Le GC III/6 « ROUSSILLON » est officiellement dissous le 1er avril 1946 et son personnel réparti dans d'autres formations. Il a effectué de septembre 1939 à mai 1945 un total de 5 011 sorties en 10 491 heures de vol de guerre, au cours desquelles il a remporté 58 victoires aériennes (43 confirmées et 15 probables) et largué 610 tonnes de bombes.

Le texte ci-dessus est extrait du premier tome de l'ouvrage de Monsieur Alain RIEU :




**Message de Monsieur Alain RIEU à François-Xavier BIBERT du 28/05/2009**

***Bonjour Monsieur Bibert,***

***L'historique du GC III/6, puis de l'EC 01.011 "Roussillon" a été réalisé par mes soins pour l'Amicale des anciens de la 11ème Escadre de Chasse... Il est le dernier que j'ai réalisé, après celui du 2/11 "Vosges" puis du 3/11 "Corse", où j'ai été affecté avant leur dissolution.***

***L'imprimeur va recevoir les maquettes d'impression à la fin du mois de juin et c'est l'amicale qui va se charger de la vente des deux volumes. Les deux tomes font déjà presque 500 pages !***

***Je vous tiendrai au courant...***

***J'ai parcouru avec intérêt ce que vous avez déjà écrit sur votre site...***

***J'espère que mes travaux pourront vous aider pour votre projet de l'écriture de « La guerre de Joseph Bibert » au GC III/6 !***

***Bien cordialement !***

***Alain RIEU***

Mes sincères remerciements à Monsieur Alain RIEU !

*François-Xavier BIBERT – Septembre 2010*

---

*Cette page est une annexe à :*

**L'histoire du Groupe de Chasse GC III/6**

*faisant partie du :*

**Site personnel de François-Xavier Bibert**