



LE GLENN MARTIN

Première partie :

DE L' AISNE À L'EUPHRATE

167-F



Connu dans l'armée de l'Air sous le nom de « Glenn », le Martin 167-F fait partie des quatre bombardiers moyens qu'elle a mis en œuvre pendant la campagne de France. Ni meilleur ni pire que les trois autres, il présente à peu près les mêmes qualités et, surtout, les mêmes défauts (armement défensif insuffisant, absence de blindage et de protection des réservoirs), qui coûteront cher en vies humaines. Cette première partie nous mène de la campagne de France aux opérations sous les couleurs de Vichy.

PAR C.-J. EHRENGARDT

PREMIÈRE ÉPOQUE 1937-1940

LES COMMANDES AUX ÉTATS-UNIS

C'est bien avant la crise de Munich que les premiers contacts sont noués avec l'industrie aéronautique américaine. En effet, dès l'été 1937, une première mission évalue la possibilité d'acquiescer des licences de fabrication ; cependant, pour des raisons budgétaires, la moisson sera des plus limitées. En février 1938, le baron Amaury de La Grange, rapporteur de la commission sénatoriale de l'Aéronautique, reprend les négociations avec la Curtiss-Wright Corporation au sujet de la fourniture de 300 chasseurs de type 75, modèle qui a été commandé sept mois plus tôt par l'USAAC sous la dénomination de P-36A.

À TOUT PRIX !

Assurés que, en cas de conflit avec l'Allemagne, l'administration Roosevelt accepterait de contourner l'embargo frappant la fourniture d'armes aux pays en guerre, notamment par des livraisons via le Canada, les Français commencent leur prospection auprès des constructeurs américains, cherchant à la fois des avions compatibles avec les exigences de l'état-major Air et livrables rapidement en grande quantité. Certes, le président Roosevelt souhaite aider les démocraties européennes face au péril hitlérien, mais il voit aussi une excellente opportunité de donner un coup de pouce à ses avionneurs, que la politique isolationniste qu'il est contraint de suivre prive de contrats leur permettant d'investir non seulement dans la R&D (recherche et développement) mais aussi dans leur outil de production. Les marchés négociés avec l'armée de l'Air et la RAF aideront considérablement cette activité artisanale à sortir de l'âge de pierre pour émerger en une industrie ultramoderne et conquérante [1].

Le commandant Champsaur, attaché de l'Air aux USA, a ainsi la surprise de constater que les avionneurs américains n'ont pas grand-chose à offrir de moderne et de performant, et que non seulement ils exigent d'être payés comptant (et en dollars), mais que les prix sont une fois et demie à deux fois supérieurs à ceux des matériels équivalents produits en France.

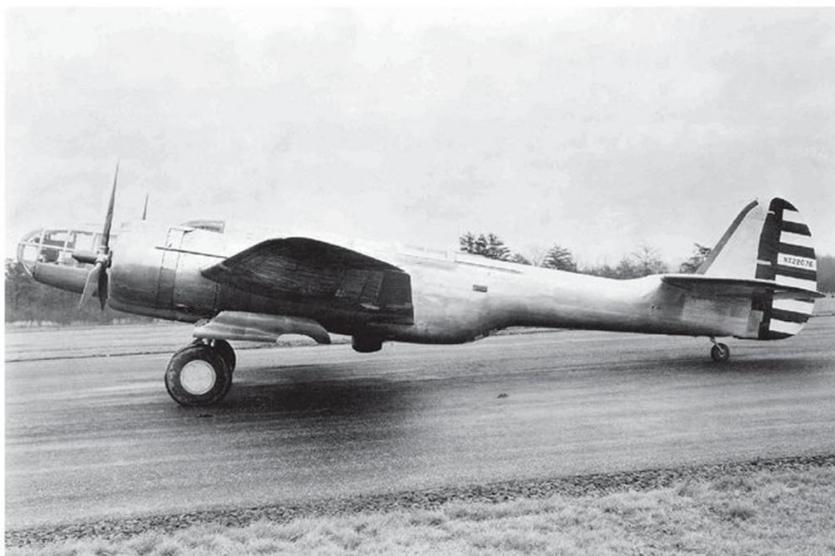
Toutefois, la crise de Munich précipite le mouvement. En décembre 1938, une mission, baptisée *French Air Commission* (FAC), dirigée par M. Henri Hoppenot, directeur du cabinet civil de M. Guy La Chambre, ministre de l'Air, et secondé par M. Jean Monnet, se voit accorder les pleins pouvoirs pour négocier les contrats avec l'industrie américaine [2]. L'enveloppe de départ est loin d'être négligeable : 1,24 milliard de francs, soit de quoi acheter 600 Curtiss 75... et aiguiser l'appétit des avionneurs américains ; avec la dégradation de la situation diplomatique, puis militaire, en Europe, l'enveloppe de la FAC se transformera en une ouverture de crédit quasi illimitée.

Tout en refusant la proposition de la Glenn L. Martin Company de fournir des Model 187 (version qui deviendra le Baltimore), la FAC s'intéresse à un autre de ses avions, qu'elle estime mieux adapté aux besoins de l'armée de l'Air, le Model 167W.

◀ Un équipage du Groupement n° 1 se prépare à partir en mission. Évreux-Fauville, mai 1940. (ECPA-D)

[1] Sans les Britanniques, le P-51 n'aurait sans doute jamais existé (voir *Aéro-Journal*, hors-série n° 12, septembre 2012).

[2] Il n'y a pas que des avions qui intéressent la FAC, puisque seront négociés des contrats pour la livraison de moteurs, d'hélices et de matériels divers et variés comme des appareils photo (Fairchild), des mitrailleuses (Colt), du chromate de zinc, des groupes électrogènes (General Electric), des projecteurs (Sperry), des radiateurs, des Link Trainer et même des capots pour LeO 451 sous-traités à Douglas.



Répondant à un cahier des charges de l'USAAC pour un bombardier léger, il reçoit la dénomination officielle de XA-22 et vole pour la première fois le 14 mars 1939. Avec deux moteurs Pratt & Whitney R-1830-37, il atteint 450 km/h à 1 500 m au poids en charge de 7 250 kg. Il affiche un rayon d'action de 600 km avec 815 kg de bombes et 970 km avec 545 kg. L'USAAC lui préférera le Douglas DB-7, qui deviendra le A-20 Havoc, et le XA-22 n'aura aucune descendance.

Hoppenot manifeste des sentiments très mitigés à l'égard du Model 167 et s'en réfère à son ministre de tutelle :

« Reste le Glenn Martin, avion particulièrement intéressant par ses caractéristiques et les délais de livraison, mais dont le prix est extrêmement élevé. Il est possible [...] que je ne puisse pas arriver à obtenir de réduction appréciable aux prix primitivement proposés pour le Glenn Martin. La question qui se pose alors, et pour laquelle je crains de manquer d'éléments, est la suivante : la politique qu'entend mener le gouvernement impose-t-elle de donner absolument à l'armée de l'Air dès le printemps [1939] le moyen d'être un élément primordial de discussion dans les relations internationales ? Et, dans ce cas, la nécessité de réaliser d'extrême urgence l'armement de l'armée de l'Air impose-t-elle d'accepter des prix très nettement supérieurs aux nôtres ? [...]

« Nous nous trouvons en quelque sorte devant deux engagements moraux : engagement de notre part de prendre ce matériel pour lequel nous avons fait adopter des procédures irrégulières, engagement pour les États-Unis de nous le fournir même en cas de circonstances spéciales. Enfin, vous savez quelle a été l'action personnelle du président Roosevelt au cours de ces pourparlers. Vous savez combien il a usé de son crédit pour nous faire obtenir les matériels les meilleurs dans les délais les plus courts. N'est-il pas contre-indiqué dans ces conditions, pour de seules considérations de prix ou de délai, de lui faire perdre le bénéfice moral de son attitude et de le placer vis-à-vis de l'opinion publique de son pays en situation difficile ?

« Si j'avais à prendre seul la décision concernant l'achat des Douglas et Glenn Martin, il est vraisemblable que, guidé exclusivement par les soucis propres à mon département, je serais tenté de ne pas les acheter. Aussi, suis-je résolu, sauf avis contraire de votre part, à passer commande de 250 North American [NAA-57], de 100 Douglas [DB-7] et de 115 Glenn Martin. »

Bien que peu intéressée par cet appareil comme bombardier moyen, l'armée de l'Air voit en lui un excellent avion de grande reconnaissance (A3 dans la nomenclature

▲ Le Model 167W portant une immatriculation civile (NX-22076), peu avant son premier vol qui interviendra le 14 mars 1939. Il sera ultérieurement rebaptisé XA-22 et obtiendra le call-sign number 40-706. (National Museum of the USAF)

▲ Le Model 167W en vol dans la région de Baltimore en 1939. En dépit d'un décrochement quelque peu inesthétique à l'arrière du fuselage, l'avion présente des lignes fines et épurées qui lui confèrent une allure résolument moderne. (National Museum of the USAF)

française) ; elle demande qu'il puisse néanmoins emporter des bombes de petit calibre (10 et 50 kg) et qu'il soit équipé de moteurs R-1830-S2C4G (pour essence à 87 d'octane) avec compresseur simple étage, communs à ceux du Douglas DB-7. Toutes les modifications exigées par les Français sont immédiatement acceptées par le constructeur, d'autant que son client étranger paie comptant et lui laisse une marge bénéficiaire bien supérieure à celle qu'il aurait pu espérer de l'USAAC. Les avions seront livrés « bruts de décoffrage », seuls la cellule et les moteurs étant américains ; tous les autres équipements (armes de bord, lance-bombes, radio, instruments...) seront installés en France pour des motifs faciles à comprendre : standardisation du matériel et mise au système métrique. Par ailleurs, pour des raisons de sécurité nationale, le ministère de l'Air se montre hostile à voir ses avions armés à l'extérieur de ses propres établissements.

CONTRATS ET LIVRAISONS

Ainsi donc, un premier contrat (marché 650/9) est signé le 6 février 1939 par la FAC au siège social de la Glenn L. Martin Company à Middle River (Baltimore, Maryland) pour 115 appareils, au prix unitaire de 135 360 dollars. Numérotés de 1 à 115, ils reçoivent les matricules militaires U-101 à U-215. Ces avions, dénommés en interne Model 167-F (« F » pour France [3]), doivent être livrés entre début juillet et fin décembre 1939. Le 14 février 1939, une commande est passée à Pratt & Whitney (marché 651/9) pour 795 moteurs R-1830-S2C4G, dont 345 sont destinés au Martin 167-F (le volant de rechange représente donc 50 %) au prix unitaire de 12 213 dollars. Hors rechanges, frais de transport et sans équipement, un Glenn revient donc à 159 786 dollars, soit environ 6 080 000 francs [4], que l'on peut comparer au prix unitaire d'un Amiot 351 entièrement équipé (mais non armé) qui est de 2 600 000 francs. De quoi pleinement justifier les réticences de Hoppenot ; mais à cette époque, la France n'a plus guère le choix.

Une option pour 100 exemplaires supplémentaires est transformée en contrat ferme le 28 mars 1939 (avenant au marché 650/9) par la mission Blanchet, qui a succédé à la mission Hoppenot. Livrables de décembre 1939 à janvier 1940, ces avions sont numérotés de 116 à 215 et immatriculés de U-216 à U-315 – cette tranche a déjà été attribuée au DB-7, mais cela n'aura guère d'importance, puisque les matricules militaires seront supprimés pour des raisons de sécurité avant la livraison des premiers avions de ce lot. Par ailleurs, la plupart des matricules des précédents appareils ont été effacés lors de leur passage dans les ateliers de peinture, puisqu'ils sont arrivés après mars 1940, date à laquelle ceux-ci ont été bannis.

[3] Pour des raisons de commodité, nous abrègerons sa dénomination en M.167.

[4] La comptabilité de la FAC établit la parité à 38 francs pour un dollar US.



La mission Thouvenot prend le relais en septembre 1939, c'est-à-dire après que la France est entrée en guerre et la loi américaine sur l'embargo en vigueur. La FAC signe un troisième contrat (marché 12/0) pour 130 machines le 5 octobre 1939. Numérotées de 216 à 345, elles doivent être livrées à raison de 16 en avril 1940, 40 en mai, 60 en juin et le solde en juillet.

En mars 1940, la Direction technique et industrielle (DTI) revoit le cahier des charges et exige de nombreuses améliorations en fonction de l'expérience des premiers mois de guerre. Elle demande d'urgence la pose d'un blindage (pour les réservoirs d'aile [5], le pilote et le mitrailleur arrière), dont le devis de poids est estimé à 500 kg. Glenn Martin informe la FAC que ce blindage ne pourra être monté d'origine qu'à partir du n° 285. Pour les autres, les plaques devront être expédiées en France à partir du 15 mai ; pour autant que l'on puisse le savoir, aucune ne sera installée, les bleus concernant leur montage ayant été bloqués dans le port de New York par l'armistice.

La DTI souhaite également le renforcement de l'armement défensif. Le constructeur propose de monter deux mitrailleuses de chaque côté (?) de la mitrailleuse du poste de tir inférieur, ainsi qu'une mitrailleuse fixe dans le cône de chaque nacelle des moteurs. Les Français préconisent un affût jumelé dans la tourelle arrière et trois mitrailleuses fixes dans le poste inférieur. On en restera là, seule l'Aéronautique navale procédera, de son côté, à l'installation d'un affût jumelé en tourelle, mais après l'armistice. Enfin, en ce qui concerne l'armement offensif, les lance-bombes de 50 kg doivent être remplacés par des modèles de Type S, capables d'accueillir une bombe de 100 kg ; cette modification ne doit intervenir qu'à partir du n° 216.

Enfin, en juin 1940, la FAC envisage l'achat d'une quatrième tranche de 150 appareils, propulsés par des moteurs S3C4G à compresseur à deux étages adaptés à l'usage d'essence à 100 d'octane et munis de réservoirs auto-obturants. Les avions doivent être livrés tout équipés et armés par le constructeur – ce dernier point paraît très surprenant. Toutefois, ce contrat ne semble pas avoir été matérialisé.

[5] Il n'est apparemment pas prévu, tout au moins à cette époque, de réservoirs auto-obturants.

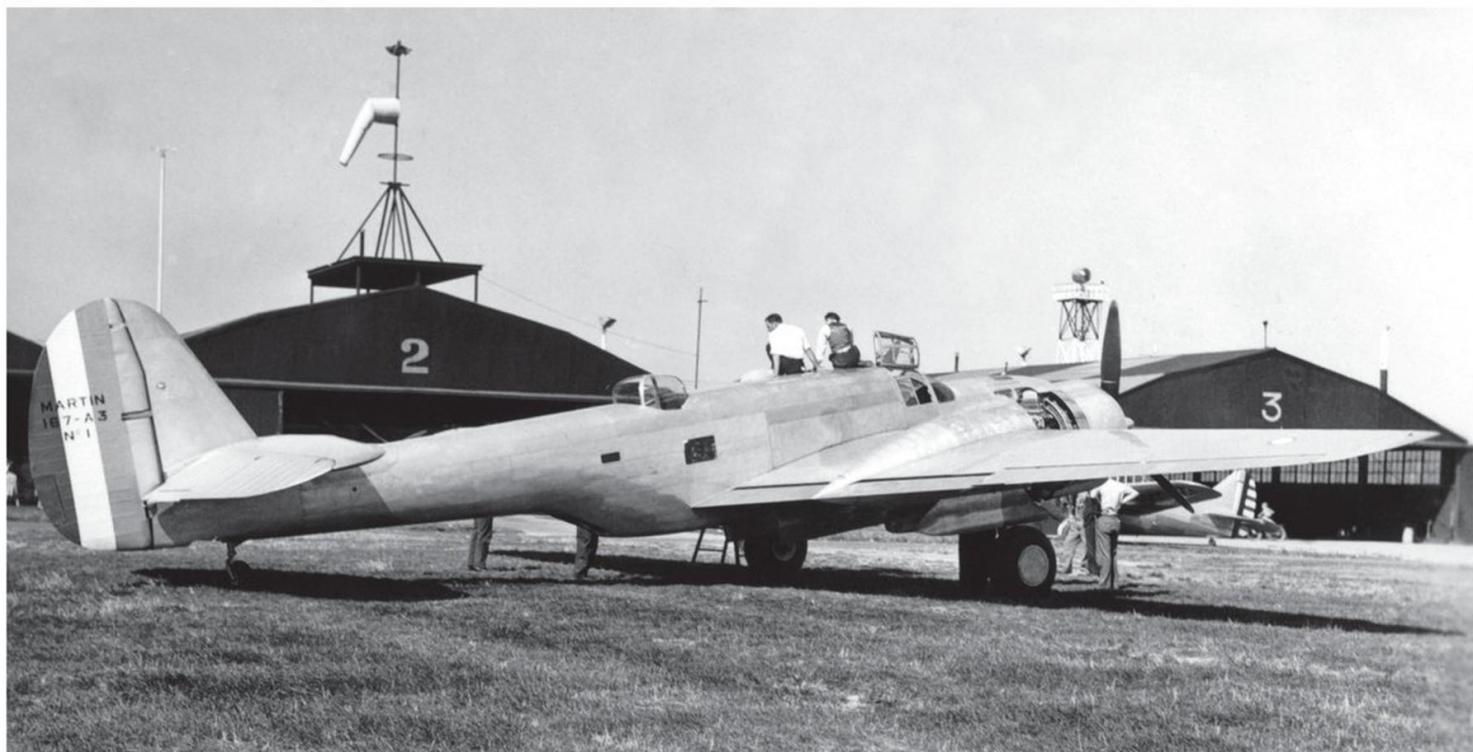
[6] Les nationalisations, qui n'ont touché que les avionneurs (et encore, pas tous), ont cristallisé toutes les critiques concernant la lenteur du réarmement de l'aviation française, principalement sous Vichy, alors que les goulets d'étranglement se trouvaient surtout chez les équipementiers et motoristes, maintenus dans le secteur privé, qui n'avaient fait que très peu d'efforts pour moderniser leur outil de production.

▼ Le Martin 167-F tête de série (n° 1) sur le terrain de la Glenn L. Martin Company à Middle River (Maryland). Il sera livré à l'armée de l'Air « brut de décoffrage », sans camouflages, sans armement ni équipement « sensible », comme la majorité des avions de série qui lui succéderont sur les lignes d'assemblage. On note les petites cocardes sur les extrados. (National Museum of the USAF)

Les exigences de la FAC et les promesses du constructeur en matière de délais de livraison s'avèrent totalement irréalistes, d'autant que les avions sont bloqués par l'embargo américain (*Neutrality Act*) après la déclaration de guerre de la France à l'Allemagne. Après plusieurs échecs, dus aux Isolationnistes, Roosevelt parvient enfin à faire voter la loi dite « Cash and Carry » le 5 novembre 1939. Celle-ci autorise les livraisons d'armes à des pays belligérants à condition qu'elles soient payées au comptant et transportées aux risques et périls du destinataire. Aussitôt, neuf M.167 en caisses sont envoyés au port d'Halifax (Canada), où ils sont chargés à bord d'un cargo. Ces caisses arrivent au Havre le 7 décembre. Elles sont alors transportées par la route jusqu'à Caen-Carpiquet, où se trouve une filiale de la SNCAN chargée de l'assemblage. Finalement, vu le faible enthousiasme de celle-ci à participer au programme et l'intérêt de délocaliser la formation des nouvelles unités en Afrique du Nord, il est décidé que le montage aura lieu à l'AIA n° 3 (Atelier industriel de l'Air), un tout nouveau site en cours d'implantation à Casablanca. Ces caisses, longtemps abandonnées sur place, ne seront réexpédiées au Maroc que le 13 juin 1940 ; il s'agit des Glenn n° 14 à 22, qui ne seront pris en compte qu'au début de l'année 1941.

Si le nouveau calendrier redéfini en fonction de dates plus conformes à la réalité est bien respecté dans l'ensemble par le constructeur, les livraisons aux unités subissent un important décalage, pour deux raisons. D'abord, il a fallu installer *ex nihilo* une chaîne de montage à Casablanca. Nation colonialiste par excellence, la France n'a développé aucune industrie locale à laquelle elle peut faire appel, et tout doit arriver de métropole par bateau. Ensuite, les équipementiers français, très en retard sur leurs programmes [6], ne peuvent pas livrer certains matériels (radio, instruments de bord, inhalateurs...) avant fin février 1940 et en petite quantité. D'autres, tout aussi indispensables pour faire la guerre, comme les lance-bombes, ne seront pas livrés avant mai.

Pour autant que l'on puisse en être certains, 218 Martin 167-F ont été pris en compte par l'armée de l'Air et l'aéronautique Navale avant l'armistice (parmi lesquels 6 dont on ne connaît pas le sort précis).





Treize seront retrouvés dans leurs caisses à Casablanca en... avril 1941, en plus des six en provenance du Havre, et seront remontés et mis en service après l'accord des Commissions d'armistice. Le plus haut numéro de série avéré au sein de l'armée de l'Air est le n° 283, justement l'un des treize « oubliés ». Ce qui cadre avec la liste des appareils prêts à être embarqués pour le Maroc au moment de l'armistice et bloqués dans le port de New York (n° 284 à 296). Ceux-ci seront remboursés à la mission française par la *British Purchase Commission*, lors de la liquidation des contrats français aux États-Unis en août 1940. Car, après le 25 juin 1940, le reliquat des contrats français est repris à son compte par la Grande-Bretagne, mais pas franchement de gaieté de cœur, car la RAF ne voulait pas de cet appareil. Ces avions seront baptisés Maryland Mk. I, tandis que les 150 de la quatrième tranche recevront la dénomination de Maryland Mk. II.

Avec les 21 machines qui font l'objet d'une régularisation comptable en septembre 1940, en y ajoutant au moins 7 que l'on retrouve en unités ou en Grande-Bretagne après juin 1940, on en arrive au total de 259... il en manque donc 24, ce qui, en ces temps troublés où les avions manifestaient une certaine tendance à s'évaporer dans la nature, n'a rien d'exceptionnel.

De son côté, l'Aéronautique navale avait placé auprès du ministère de l'Air une commande pour 70 exemplaires, en remplacement d'un nombre équivalent de LeO 451. Si les 40 premiers sont effectivement livrés au 19 juin, l'Aéronautique navale n'en percevra que 12 de plus après l'armistice.

▼ Avant leur départ du Maroc, équipages et appareils du I/62 se font bénir par un aumônier de l'armée de l'Air. On note la superbe décoration rouge, qui sera toutefois jugée peu compatible avec des activités guerrières. L'avion de droite semble être camouflé. (Collection J. Mutin)

DEUXIÈME ÉPOQUE 1940

LA CAMPAGNE DE FRANCE

MISE EN SERVICE

L'introduction d'un nouveau type passe par la création d'une escadrille d'expérimentation. Celle-ci est mise en place à Casablanca le 19 février 1940, avec cinq avions (n° 45 à 48 et 50). Elle est dissoute le 12 avril et ses appareils sont transférés au GB I/63 (sauf le n° 45 au II/62), dont les équipages ont servi à ces essais. Or, le I/63 est une unité de bombardement, alors que le Glenn a été commandé par l'armée de l'Air pour la reconnaissance stratégique. Toutefois, au vu de l'ampleur des commandes, on peut se demander si les besoins étaient tels dans ce

domaine ou si le Haut commandement n'avait pas songé à une autre affectation pour la majorité de ces avions. La réponse ne tarde pas à venir.

Si ce sont deux groupes de reconnaissance qui sont les premiers concernés par le rééquipement en M. 167 : le GR I/61, basé le 4 septembre 1939 à Biskra avec 12 Bloch 131 et le GR II/39, à Damas (Syrie) avec 13 Potez 25TOE, il est décidé de transformer quatre groupes de bombardement, tous situés en Afrique du Nord : les GB I/62 et II/62, à Meknès sur LeO 206, et les GB I/63 et II/63, respectivement à Sétif et Marrakech sur Amiot 143 et Potez 540.



Martin 167-F n° 34 (U-134)

GB I/62

Meknès (Maroc), 29 avril 1940.

D'après les rapports des commandants de groupe, la prise en main est aisée, l'avion ne manifestant pas de vices particuliers. Cependant, la transformation traîne en longueur en raison de la lenteur de l'arrivage due à la période de rodage de l'AIA. Alors que ces groupes auraient dû achever leur transformation en date du 31 janvier 1940, elle n'a pas encore débuté dans la mesure où aucun M.167 n'a été pris en compte. Ce n'est, en effet, que le 8 février que les trois premiers appareils (n° 45, 46 et 47) sont officiellement contre-réceptionnés par les organismes répartiteurs de l'armée de l'Air, respectivement les annexes du CRAS (Centre de réception des avions de série) et de l'EAA 301 (Entrepôt de l'armée de l'Air) à Casablanca.

Entre-temps, le Haut commandement a légèrement modifié son programme. En Syrie, ce n'est plus le GR II/39 mais le GB I/39 qui doit être transformé sur M.167. La raison en incombe au délirant plan de bombardement des pétroles du Caucase par les aviations anglaise et française [7]. Ce groupe recevra en toute hâte douze appareils, dont trois équipés pour la grande reconnaissance, dans la seconde quinzaine d'avril. Toutefois, les lance-bombes ne parviennent en Syrie que deux mois plus tard. L'idée de bombarder le Caucase a alors été oubliée en raison de priorités plus urgentes ailleurs. Le plan de transférer les 62^e et 63^e escadres au Levant est abandonné pour les mêmes raisons. Le 15 avril 1940, ces deux escadres sont d'ailleurs dissoutes et cèdent la place au Groupement n° 1, commandé par le colonel Baston. Ordre lui est donné de faire mouvement dès que possible sur la métropole.

ARRIVÉE EN MÉTROPOLE

Le 6 mai, les 13 Glenn du GB I/63 gagnent Orange, *via* Alger et Marignane. Ils sont rejoints par les appareils du I/62 qui arrivent le 9, soit la veille de l'attaque allemande.

Le 10 mai, l'armée de l'Air compte 78 Glenn dans ses unités de première ligne, mais aucune d'elles n'est opérationnelle :

GB I/39	12 M.167	Cdt Ader	Rayack (Liban)
GR II/61	13 M.167	Cdt Morgan	Médiouna (Maroc)
GB I/62	13 M.167	Cdt Fourestier	Orange (Vaucluse)
GB II/62	14 M.167	Cne Chéron	Meknès (Maroc)
GB I/63	13 M.167	Cdt Truchement	Orange (Vaucluse)
GB II/63	13 M.167	Cdt Bézu	Marrakech (Maroc)

L'offensive allemande modifie les plans du Haut commandement qui avait placé le Groupement n° 1 sous la responsabilité du GIABSE (Groupement d'instruction de l'aviation de bombardement du Sud-Est) dans l'idée de permettre aux équipages de parfaire leur formation. Le groupement est transféré sous les ordres de la ZOAN (Zone d'opérations aériennes Nord) afin de l'engager sans tarder, bien que ne disposant que de la moitié de sa dotation. Ses deux autres groupes reçoivent l'ordre d'accélérer leur transfert en métropole, mais le II/63 ne pourra pas franchir la Méditerranée avant le 13 mai, et le II/62 n'arrivera en France que le 18.

Le 11 mai, le I/62 s'installe sur le terrain de Claye-Souilly (Seine-et-Marne), tandis que le lendemain, le I/63 se pose à Cormeilles-en-Vexin (Val-d'Oise [8]). Mouvements prématurés, car si le Groupement n° 1 aligne 26 Glenn, aucun n'est en mesure de prendre part aux opérations.



▲ Faute de personnel en nombre suffisant, dans les premiers jours de leur engagement, pilotes et mécanos du Groupement n° 1 doivent mettre la main à la pâte pour faire les pleins et charger les bombes. (ECPA-D)

En effet, leur court séjour dans le Midi n'a permis ni de camoufler tous les avions, ni d'installer les derniers équipements manquants, en particulier les lance-bombes Alkan qui font tant défaut aux bombardiers français à cette époque. Ce sont des modèles « système-D » qui arrivent à dater du 20 mai.

Le 18 mai, les deux groupes se retrouvent à Évreux-Fauville (Eure), mais le I/62 s'envole deux jours plus tard pour le terrain voisin de Saint-Martin-la-Campagne, à cinq kilomètres à l'ouest de Fauville, perturbant un peu plus le travail des équipes techniques, trop peu nombreuses et débordées par l'installation des équipements qui sont livrés en vrac directement de Casablanca par avion. Finalement, le II/63 arrive à pied d'œuvre à Fauville le 21 mai, après un séjour d'une semaine à Orange, où ses appareils ont été munis de lance-bombes et camouflés en toute hâte par des équipes spécialisées venues d'Istres. Le II/62, après s'être posé le même jour à Fauville, repart dans la soirée rejoindre le « groupe-frère » à Saint-Martin-la-Campagne.

Le 22 mai, le Groupement n° 1 est désormais prêt à être engagé en opérations avec ses quatre groupes : I/62 et II/62 à Saint-Martin-la-Campagne, et I/63 et II/63 à Évreux-Fauville.

Cependant, leurs effectifs constituent un élément très préoccupant. Le personnel navigant a été réduit à un équipage par appareil lors de la traversée de la Méditerranée, et, dix jours après l'arrivée en France des deux premiers groupes, aucun renfort n'est parvenu. Il sera affecté au compte-gouttes à partir du 22 mai. Pire, le I/62 ne récupère son échelon roulant (personnel technique) que le 25 mai, le II/62 le 29 et le II/63 le... 1^{er} juin. Pendant ce laps de temps, le personnel navigant, aidé par les quelques mécanos qui ont pu être transportés à bord des avions, devra pourvoir à l'approvisionnement de ses propres appareils, tandis que le personnel au sol palliera le manque de mitrailleurs. Cette fatigue viendra s'ajouter à celle des vols de guerre, sans compter que ce déficit en mécaniciens ne facilite pas la maintenance des avions et nécessite de limiter les réparations sur place au strict minimum.

[7] Voir *Aéro-Journal* n° 9 (avril 2009).

[8] Le département du Val-d'Oise n'existait pas en 1940 ; cette commune était alors située en Seine-et-Oise. De même que la Seine-Maritime était connue sous le nom de Seine-Inférieure et que Châlons-en-Champagne s'appelait encore Châlons-sur-Marne. Toutefois, nous avons préféré utiliser les appellations actuelles pour que le lecteur puisse se repérer plus facilement sur une carte.



L'adjudant Witzgall, pilote au II/62, apporte son témoignage :

« En attendant l'arrivée de l'échelon roulant, nous avons dû faire nous-mêmes les pleins à la main (pompe manuelle depuis des fûts), charger les bombes et regarnir les mitrailleuses. Comme nous avions plus d'appareils que d'équipages, c'étaient toujours les mêmes qui partaient en mission. Une situation très pénible. »

PREMIÈRES MISSIONS

Le 22 mai au matin, le Groupement n° 1 dispose de 19 M.167 opérationnels.

La première mission concerne cinq appareils du I/63, qui décollent en fin de matinée pour attaquer des colonnes sur l'axe Cambrai-Le Cateau. Les Glenn sont gênés dans leur attaque par une *Flak* dense et précise, qui loge un coup direct dans le nez du n° 117 ; l'appareil, fortement endommagé, doit se poser à Chartres avec un tué à bord (adjudant Kléber Carrera). Un second est plus légèrement touché et rentre à Évreux.

Le 24 mai, le Groupement n° 1 réalise 24 sorties opérationnelles et deux missions de liaison dites « spéciales ». La seconde, confiée aux n° 38 et n° 61 du I/63, consiste en un transport de fonds entre Le Bourget et Lille. À leur approche au-dessus du terrain de Ronchin, les deux Glenn sont pris à partie par la DCA britannique, qui les abat en flammes. Il n'y a qu'un seul survivant, le pilote du n° 61, qui parvient à sauter en parachute. Le capitaine Jacques Watrin, commandant la 2^e escadrille, trouve la mort à bord de cet appareil.

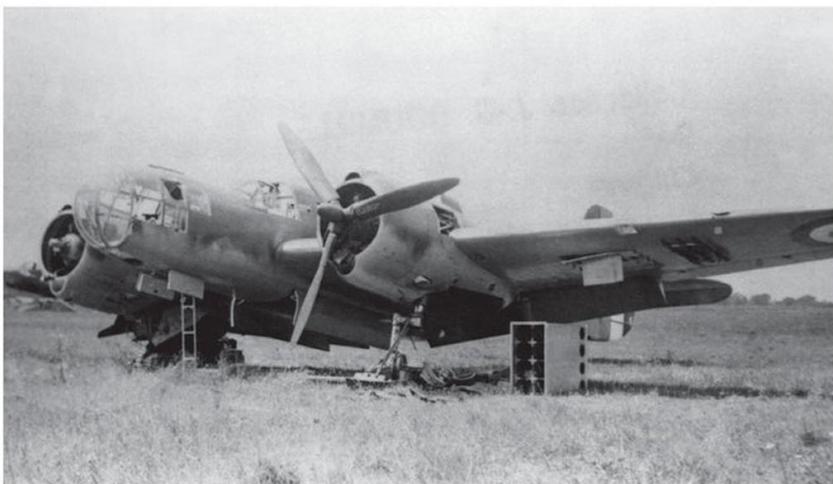
À 13h15 décollent trois Glenn du II/62 et trois autres du II/63 pour une attaque de colonnes sur l'axe Péronne-Arras-Bapaume. Les appareils du II/62 sont accueillis par la *Flak* dans le secteur de Corbie. Le n° 45, touché par l'artillerie antiaérienne puis par un groupe de 109, est fortement endommagé et s'écrase lors de l'atterrissage à Saint-Martin-la-Campagne ; l'équipage est indemne.

Le lieutenant Dalmas, commandant la 3^e escadrille du GB II/62, rapporte l'attaque de son avion (n° 133) par un Messerschmitt Bf 110 :

« À 13h45, nous avons rencontré une première fois un Mess 110 à l'altitude de 1 500 m. L'ennemi s'est rapproché par 3/4 arrière gauche jusqu'à 300 m de distance. Les trois G.M. [Glenn Martin] ont effectué un virage en montant à gauche. Le troisième ailier a quitté la formation et piqué vers les nuages. Le G.M. 133 est entré dans les nuages à 13h45, sous la menace du Mes.110. À la sortie des nuages, nous avons retrouvé le 110 par 3/4 avant gauche. Virage du G.M. 133 à gauche en montant, puis piqué dans les nuages à 13h47. Sortie des nuages du G.M. 133. Le Mess 110 est passé en piqué devant, semblant ne pas nous voir. Le G.M. 133 étant à 480 km au badin, a accentué son piqué et suivi le Mess 110, tirant des quatre mitrailleuses avant sans arrêt. 13h49. À la sortie des nuages, le mitrailleur arrière voit l'avion ennemi tomber, suivi d'une colonne de fumée noire. Atterrissage à St. Martin-la-Campagne à 14h30. »

Les avions du II/63 sont assaillis à leur tour par des Bf 109 (probablement du I./JG 51), qui descendent en flammes le n° 70 à Bertangles (Somme), dans les lignes allemandes ; le mitrailleur (sergent Capuro) est tué, le pilote (sergent-chef Derbey) et l'observateur (lieutenant Duffort) sont faits prisonniers.

Le 26 mai, six Glenn du I/62 sont envoyés dans la soirée sur l'axe Amiens-Doullens (Somme), où ils sont attendus par une escorte du GC II/3. Malheureusement, les Dewoitine les prennent pour des Dornier 17 ! Le n° 39, transformé en torche, s'écrase à Molliens-au-Bois, faisant



▲ en haut, le n° 117 du I/63 abandonné à Chartres après avoir été fortement endommagé par la chasse le 22 mai. L'avion a notamment reçu un obus dans la pointe avant qui a tué l'observateur sur le coup. (Collection de l'auteur) en haut

▲ au milieu, l'épave du n° 61 de la 2^e escadrille du I/63, descendu par la DCA britannique au-dessus de Lille-Ronchin le 24 mai 1940. (PK-Aufnahme)

▲ en bas, le n° 133 du II/62 à Saint-Martin-la-Campagne. (Collection J-C. Soumille)

deux tués (sergents-chefs Terrie, pilote, et Metraux, observateur) et un prisonnier (sergent-chef Tournié, mitrailleur). Le n° 89 tombe en feu à Ferrières, dans les lignes françaises ; les adjudant-chef Plantier, pilote, et sergent-chef Cegeat, mitrailleur, blessés dans l'engagement, sont gravement brûlés en tentant d'extraire du brasier leur chef de bord, le lieutenant Mallet, mortellement blessé. Le n° 96, serré par six chasseurs, se libère de ses bombes et fait demi-tour ; il rentre avec un blessé à bord. Le n° 129 s'en sort avec une aile criblée de plomb. Le n° 74 est légèrement endommagé par la *Flak* (un blessé léger), et seul le n° 25 parvient à bombarder et à revenir à sa base intact.

Cette méprise, longtemps ignorée, coûte deux avions et, surtout, trois tués, un prisonnier et trois blessés graves ! Deux « victoires » n'en seront pas moins homologuées au GC II/3, l'une aux sergents Martin Loï et Vaclav Cukr et la seconde au sous-lieutenant Gilbert Prayer.

UNE SITUATION DE PLUS EN PLUS DIFFICILE

Le 28 mai au soir, au terme de sept jours d'opérations, le Groupement n° 1 aligne 47 appareils sur ses 54 en dotation au 10 mai (en incluant l'avion personnel du colonel Baston), dont seulement 33 sont disponibles. La situation commence donc à être préoccupante au sein des quatre groupes. Sur les six appareils pressentis à Casablanca le 19 mai pour renforcer le groupement, deux sont accidentés en route, et deux ne seront pas affectés avant la mi-juin.

Le 31 mai, les Glenn sont lancés pour le troisième jour consécutif sur la région d'Abbeville. Dix-huit appareils (3 du I/62, 4 du II/62, 2 du I/63 et 9 du II/63) décollent peu avant 19 heures. Au nord de la ville, ils sont assaillis par une formation de Bf 109 de la 6./JG 3.

Le n° 37 du I/62 est abattu et s'écrase au sol ; par chance, seul l'observateur (commandant du Jonchay) est blessé. Au II/63, le n° 112 est touché par la *Flak*, mais rentre à Fauville avec deux blessés à son bord (l'observateur, lieutenant Vieugeot, et le mitrailleur, sergent-chef Martin). Au II/62, le n° 120 est sérieusement « poivré ». Le mitrailleur (sergent-chef Dezellis) est blessé par un éclat d'obus à la cuisse. L'avion s'écrase sur la piste de Mantes-la-Jolie.

Le n° 121, raccouronné par quatre 109 jusqu'à Orly, se pose à Villacoublay. Le lieutenant Moron, son chef de bord, témoigne :

« À 19h40, à la verticale d'Abbeville, nous rencontrons une patrouille de 5 Me 109 et deux autres de chacune 3 Me 109, soit un total de 11 Me 109. Après un battement d'ailes du premier avion, tous les Me 109 piquent simultanément sur les deux G.M. En application de la tactique énoncée avant le départ, la section de G.M. se disloque, et chaque avion évolue individuellement : 4 Me 109 s'attachent au G.M. 121 (durée du combat : 16 min), 7 Me 109 s'attachent au G.M. 120 (durée du combat : 4 min). Les Me 109 évoluent en carrousel, attaquant en piqué par l'arrière et reprenant de l'altitude après l'attaque. Les G.M. manœuvrent en "S" et en piqué jusqu'au ras du sol. Ils rentrent dans nos lignes en vol rasant et en évolutions. Les deux G.M. attaqués par des forces supérieures n'ont pas tenté de "faire face" ; ils ont essayé de se dérober le plus rapidement possible par piqué et en "S".

« Il semble que ce soit là la manœuvre la plus défavorable pour le G.M. qui, fin, rapide et maniable, dispose d'un armement important vers l'avant. La manœuvre des pilotes attaqués et avertis de l'attaque par le mitrailleur arrière doit donc consister, chaque fois que c'est possible, à "faire face" pour utiliser les feux avant. À remarquer, par ailleurs, que la poursuite allemande a été acharnée (le G.M. 121 a 3 impacts d'obus et 50 impacts de balles, et le G.M. 120 a 4 impacts d'obus et 20 de balles). On est en droit de constater que les évolutions nombreuses au ras du sol ont diminué dans de notables proportions l'efficacité du feu des chasseurs ennemis. Tout autre avion de bombardement autre que le Glenn, poursuivi dans de semblables conditions, eut été immanquablement abattu. »

L'adjudant Witzgall revendique l'un des attaquants du lieutenant Moron :

« Nous avons été assaillis par une horde de Messer, et l'un d'eux s'est positionné entre moi et mon chef d'escadrille. Je l'ai encadré dans mon viseur et j'ai fait feu de mes mitrailleuses d'aile. Il a aussitôt basculé sur sa gauche, dégageant une épaisse fumée noire. Je suis certain de l'avoir descendu. »

La 6./JG 3 ne déplore aucune perte ce jour-là.

Le 1^{er} juin, les GB I/63 et II/63 quittent Évreux pour s'installer respectivement à Saint-André-de-l'Eure et Droisy-Nonancourt (Eure). Deux appareils du I/63, qui ont gagné Lympe (Angleterre) en fin d'après-midi, doivent larguer des médicaments aux troupes françaises à Zuydcoote ;

▼ Départ en mission depuis Évreux-Fauville, mai 1940. En cas d'urgence, l'évacuation en vol de l'observateur était très compliquée, même s'il pouvait utiliser la trappe inférieure au prix de nombreuses contorsions. (ECPA-D)





touchés par la *Flak* en arrivant au-dessus de la Belgique, ils sont contraints de faire demi-tour. L'un des deux (n° 53) sera abandonné à Lymgne, et le second (n° 43) mènera à bien sa mission le lendemain.

LE DÉBUT DE LA FIN

Tandis que Dunkerque monopolise l'attention et les efforts de l'aviation allemande, l'armée de l'Air profite du répit pour souffler un peu. Entre le 1^{er} et le 4 juin, l'aviation de bombardement n'exécute aucune attaque de jour et seulement 82 sorties nocturnes au-dessus de l'Allemagne. Au matin du 5 juin, qui marque le début de la campagne de France proprement dite, la situation du Groupement n° 1 est la suivante :

UNITÉ	BASE	AVIONS		ÉQUIPAGES
		EXISTANTS	DISPONIBLES	
I/62	Damville	10	6	9
II/62	St Martin	14	9	14
I/63	St André	10	6	10
II/63	Nonancourt	12	8	12
Totaux		46	29	45

Le 5 juin, à partir de 12h30, dix-huit appareils du Groupement n° 1, protégés par une puissante escorte de chasse, bombardent les points de passage de la Wehrmacht sur la Somme, dans la région de Péronne

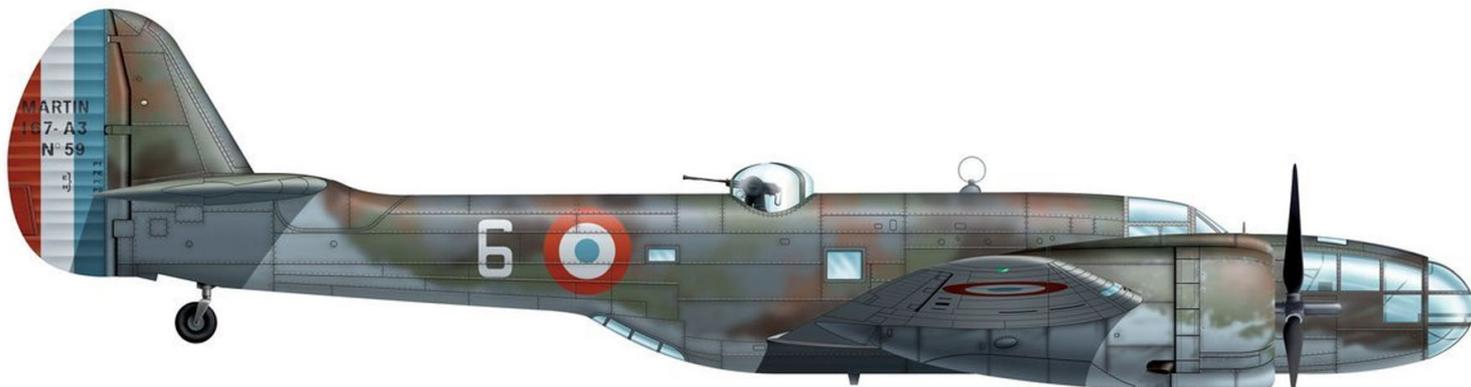
et de Roye. Ils sont accueillis par la *Flak*, toujours aussi présente et précise, et par les Bf 109 du *Stab I./JG 51*.

Le n° 74 du I/62 est abattu en flammes par ces derniers près de Montdidier. Le mitrailleur (adjudant-chef Gauche) est gravement brûlé. Le n° 68 du I/63 subit une attaque prononcée de la part de sept Bf 109, qui le descendent près de Beauvais, et l'appareil explose en touchant le sol ; le mitrailleur (sergent-chef Chieusse) est mortellement blessé, et les deux autres membres de l'équipage (sous-lieutenant Vaux et adjudant Mony) brûlés au troisième degré. Deux autres avions du II/62 (n° 28 et n° 128) sont endommagés, l'un par la chasse, l'autre par la *Flak*.

Le 6 juin en fin de journée, 15 appareils bombardent des blindés au nord de Roye et au nord-ouest de Péronne. Le n° 147 du I/62 reçoit un coup direct de la *Flak* et explose en plein vol, entraînant son équipage dans la mort (sous-lieutenants Painchaux et Rigaux et sergent Hardy). Le n° 25 est également atteint par la *Flak*, mais peut regagner Damville malgré les blessures de son pilote (lieutenant Selva) ; l'avion est irréparable. Le n° 75 échappe de justesse aux Bf 109 de la 2./JG 2 et rentre avec quelques trous et son mitrailleur (sergent-chef Bontemps) blessé lors des manœuvres brutales exécutées par le pilote.

Le 7 juin, le Groupement n° 1 réalise un total de 34 sorties en trois expéditions. Au cours de la troisième mission, les Glenn sont coiffés par la chasse allemande. Le n° 26 du II/63 est descendu au sud de Roye (sous-lieutenant Yves Le Marchant de Trigon, sergent-chef Henri Bufferne et sergent Henri Chommeloux tués). Un appareil du II/62 (n° 69) est légèrement endommagé.

▼ Le n° 59 du II/63 abandonné à Évreux-Fauville après y avoir été mitraillé par la chasse allemande le 7 juin 1940.
(Collection de l'auteur)



Martin 167-F n° 59

GB II/63
Évreux-Fauville (Eure), 7 juin 1940

Dans la soirée, deux Glenn du II/63 (n° 59 et 95) sont détruits par la chasse allemande, mais au sol, lors du mitraillage d'Évreux-Fauville. Au matin du 8 juin, les effectifs du Groupement n° 1 ont fondu à 17 appareils disponibles. Pourtant, ce jour-là, il effectue 29 sorties en deux missions. Le n° 71 du I/63 est touché par la *Flak* (adjudant-chef Habourdin, mitrailleur, mortellement blessé).

Le 9 juin, le II/63 est replié sur Châteauroux-Déols (Indre). Dans la soirée, seuls 9 appareils sur les 16 prévus décollent pour bombarder les blindés allemands en train de franchir l'Aisne à Pontavert et des convois près de Fère-en-Tardennois. Attaqué par quatre Bf 109 de la 2./JG 2, le n° 140 du I/63 est mis en flammes au-dessus de Soissons. Le pilote (sergent-chef Rey) et le mitrailleur (sergent Martin) évacuent l'avion. Ayant sauté trop bas, le premier se tue en arrivant au sol, et le second est fait prisonnier ; l'observateur (lieutenant Pollet) avait probablement déjà été tué par les balles des chasseurs.

Le 10 juin, le Groupement n° 1 se rassemble à Châteauroux, les I/62 et II/62 à La Champenoise et les I/63 et II/63 à Déols.

Le mauvais temps perturbe les missions commandées les 11 et 12 juin. Ce dernier jour, la totalité du groupement (17 avions) est lancée contre des blindés sur les pénétrantes de Reims. Un seul appareil parvient à

▼ La photo qui pose problème. Il s'agit incontestablement du même appareil que celui présenté plus haut : même camouflage, même « 4 » en cours de peinture, même endroit... Visiblement capturé par les Allemands (d'après la végétation, la photo a été prise un à deux mois plus tard), il semble avoir été fortement endommagé, peut-être lors d'une attaque au sol (ce qui expliquerait qu'il n'ait pas bougé). Or, cet appareil porte le n° 133, que l'on peut clairement lire sur la première photo. Il est donc impossible que ce soit le n° 133 qui a été descendu par la *Flak* le 12 juin. (Collection de l'auteur)

SITUATION DU GROUPEMENT N° 1 (18 JUIN 1940)

ÉTAT-MAJOR	1	(n° 107)
GB I/62	13	(n° 10, 12, 13, 56, 75, 79, 83, 91, 96, 109, 110, 129, 187)
GB II/62	13	(n° 4, 28, 94, 121, 127, 128, 135, 137, 152, 166, 182, 193, 207)
GB I/63	13	(n° 31, 43, 46, 47, 48, 50, 71, 108, 117, 124, 159, 179, 186)
GB II/63	11	(dont n° 49, 81, 86, 90, 119)

larguer ses bombes, mais la formation survole un convoi arrêté devant la gare de Bergnicourt (entre Reims et Reims), dont la *Flak* a été judicieusement déployée. Pas moins de cinq Glenn sont abattus :

- n° 34 du I/62 (caporal-chef Vanwormhoudt [M], blessé) ;
- n° 60 du II/62 (sergent-chef Chauvin [P], adjudant Chautard [O] et sergent Pons [M] blessés) ;
- n° 133 [9] du II/62 (adjudant-chef Barraud [O] et sergent Panier [M] tués, sergent Davan [P] grièvement blessé et fait prisonnier) ;
- n° 154 du II/62 (sergent Masson [P] et lieutenant Séguin [O] tués, sergent-chef Guenou [M] grièvement blessé et fait prisonnier) ;
- n° 161 du I/62 (adjudant-chef Bonnefous [P] tué, lieutenant Langois [O] et sergent-chef Pourkat [M] blessés et faits prisonniers).

[9] Il n'est pas certain que ce numéro de série soit exact. Voir ci-contre, la légende de la photo.



Martin 167-F n° 133

GB II/62
Châteauroux-Déols (Indre), 12 juin
1940.



Un sixième (n° 113 du I/62) doit se poser à Romilly-sur-Seine avec un blessé à bord ; l'avion ne sera jamais dépanné. Si l'on y ajoute le n° 191 du II/62, détruit accidentellement en se posant à Château-roux-La Martinerie, on comprend que le potentiel du Groupement n° 1 a subi une chute brutale. Dans la soirée, il ne peut aligner que 12 avions disponibles.

De toute façon, l'issue de la lutte ne fait désormais plus aucun doute, et en raison de l'entrée de l'Italie dans le conflit, le 13 juin le groupement est averti de se préparer à franchir la Méditerranée. Le 14 juin, les Glenn interviennent pour la dernière fois sur le front Nord. Le repli progressif amène le Groupement n° 1 à Oran-La Sénia le 18 juin.

GUERRE DANS LE SUD

Premiers Martin 167-F à entrer en lice contre l'Italie, les appareils du GR I/61, alors basés à Youks-les-Bains (Algérie), effectuent leur première mission de reconnaissance photo sur Catane (Sicile) le 11 juin. Le groupe ne se contente pas de rapporter des images, puisqu'il participe également aux bombardements de Tripoli en Tripolitaine (15 juin), Cagliari en Sardaigne (16 juin) et Zouara en Tripolitaine (19 juin).

Le GB I/32, provisoirement équipé en M. 167 à partir du 14 juin, effectue six sorties de reconnaissance en mer depuis Médiouna, avant d'être transféré à Sidi-Rahal (Maroc).

Le 19 juin, le Groupement n° 1 s'installe dans le sud algérois, les GB I/62 et II/62 à Canrobert et les I/63 et II/63 à Aïn Beida. Le 22 juin, 27 appareils du groupement attaquent Trapani (Sicile). L'opposition italienne est faible, les résultats de l'attaque aussi.

Plus fructueuse, apparemment, est la mission du 23 juin, lorsque trois avions du I/63 s'en prennent au port de Zouara, dans lequel ils incendient une cuve d'essence et un petit cargo. Sept appareils bombardent Palerme, et deux autres sont accidentés à l'atterrissage au retour. La dernière mission de guerre se déroule le 24 juin, lorsque trois Glenn du II/63 attaquent Zouara, sans grande réussite.

Le soir, les avions sont cloués au sol par l'armistice. La bataille est terminée, mais la guerre continue.

SOUS L'HAMEÇON

Les premiers Martin 167-F destinés à l'Aéronautique navale (à noter que le surnom de « Glenn » est totalement inconnu dans la Marine) sont livrés à partir du 10 mai 1940 à Médiouna (Maroc). Jusqu'à

19 juin, un total de 40 appareils est ainsi pris en compte. L'aéronavale envisage de rééquiper ses unités côtières avec cette première tranche et demande ensuite la cession de 30 machines supplémentaires pour former trois nouvelles escadrilles de bombardement.

La première unité transformée est l'escadrille B3 à Médiouna. Une fois son effectif statutaire de neuf machines atteint, elle rejoint Rochefort le 11 juin, où elle ne reste que quelques jours avant de regagner Casablanca.

L'escadrille 4B est créée à Médiouna vers le 6 juin et ne recevra ses premiers appareils qu'au début du mois de juillet.

Ces deux escadrilles, qui devaient être rejointes par les autres unités à mesure de leur création, forment la Flottille 12FB, placée sous les ordres du capitaine de frégate de Gail.

Armée à Médiouna le 15 juin, l'escadrille 14E du lieutenant de vaisseau Lepeltier ne recevra ses six avions qu'après l'armistice.

Il est à noter que l'Aéronautique navale utilisera ses Martin 167-F avec un équipage de quatre hommes et fera monter deux mitrailleuses jumelées en tourelle après l'armistice.

Les Martin 167-F frappés de l'ancre de marine (ou hameçon dans l'argot des matafs) ne seront pas utilisés en opérations.

LE JEU EN VALAIT-IL LA CHANDELLE ?

Dans son rapport de fin de campagne, le commandant Bézu, commandant le GB II/63, rend hommage aux grandes qualités du Martin 167-F. Il souligne plus particulièrement l'exceptionnelle fiabilité de ses moteurs, la rapidité et la maniabilité de l'avion. En revanche, il estime l'armement défensif insuffisant, principalement dans le secteur arrière, où subsiste un important angle mort. La courbure du plexiglas déforme le champ de vision, ce qui rend l'observation et le repérage rapide des objectifs assez difficiles.

Toutefois, ses plus grandes critiques sont formulées à l'encontre des tactiques d'emploi. Il a remarqué que l'efficacité de la *Flak* s'était trouvée renforcée par deux éléments, parfois conjugués : le bombardement d'un même objectif deux jours de suite au même horaire et l'envoi de bombardiers en fin de soirée, alors que la DCA allemande a eu tout le temps de se mettre en place. Il estime qu'il aurait fallu consacrer une patrouille pour la neutraliser, ce que l'armement fixe du Glenn Martin aurait pu permettre.

Stigmatisant la cascade d'intermédiaires entraînant l'arrivée des ordres parfois moins de dix minutes avant l'heure de décollage et la quasi-impossibilité d'avertir les équipages des contre-ordres, il conclut en se demandant si finalement le jeu en valait la chandelle. Les pertes furent

très élevées pour des résultats qu'il qualifie de maigres. Les mêmes résultats auraient pu être obtenus, écrit-il, avec des missions de nuit qui, au moins, auraient abaissé le taux des pertes à un niveau plus acceptable.

Pour approfondir ce sujet, nous nous permettons de renvoyer le lecteur au n° 21 d'*Aéro-Journal* (avril 2011).



◀ Les Martin 167-F de l'escadrille 7B possédaient un armement défensif renforcé, avec un jumelage de MAC 34 dans la tourelle supérieure. (PK-Aufnahme)

BILAN COMPTABLE

Nous avons ainsi recensé 39 Glenn perdus entre février et juin 1940, tous lieux et causes confondus. Malheureusement, la situation de 36 autres nous est inconnue. Comme, pour tout arranger, les recensements effectués à la demande des Commissions d'armistice en Afrique du Nord sont totalement erronés, il est difficile de connaître le nombre de M.167 ayant survécu à la tourmente de mai-juin 1940.

LISTE DES GLENN PERDUS (FÉVRIER-JUIN 1940)

23	II/62	AC 08.05		
25	I/62	AB 10.06	Endommagé 06.06	
26	II/63	† 07.06		Chasse française
34	I/62	† 12.06		Flak
36	RM	AC 03.06		
37	I/62	† 31.05		Chasse allemande
38	I/63	† 24.05		DCA britannique
39	I/62	† 26.05		Chasse française
44	I/63	AC 19.05		
45	II/62	† 24.05		Flak
48	I/63	AB ?		(endommagé 29.05)
53	I/63	AB 01.06	En Angleterre	
58	I/63	AC 20.03		
59	II/63	† 07.06		Au sol
60	II/62	† 12.06		Flak
61	I/63	† 24.05		DCA britannique
64	II/62	AC 14.03	Au Maroc	
66	II/63	AC 23.04	Au Maroc	
68	I/63	† 05.06		Chasse allemande
70	II/63	† 24.05		Chasse allemande

BILAN DU GROUPEMENT N° 1 (MAI-JUIN 1940)

	I/62	II/62	I/63	II/63	Total
Nombre de sorties	49	74	72	109	304
Avions perdus au combat	9	4	5	2	20
Navigants hors combat	7	8	11	4	30

72	I/39	AC		En Égypte
74	I/62	† 05.06		Chasse allemande
84	I/62	AC 02.06		
89	I/62	† 26.05		Chasse française
95	II/63	† 07.06		Au sol
97	II/62	AC 20.03		
101	EAA	AC 05.06		
105	II/63	AC 02.06		
113	I/62	† 12.06		Flak + chasse allemande
117	I/63	AB ?		(endommagé 22.05)
120	II/63	† 31.05		Chasse allemande
121	II/62	AC 31.05		
133	II/62	† 12.06	(?)	Flak (?)
140	I/63	† 09.06		Chasse allemande
147	I/62	† 06.06		Flak
154	II/62	† 12.06		Flak
157	RM	† 01.06		Au sol *
161	I/62	† 12.06		Flak
196	I/32	AC 24.05	En Algérie	

* (durant le bombardement de Marseille)

† : détruit - AB : abandonné - AC : accidenté - R : Réformé - EAA : EAA 301 - RM : Réserve ministérielle

ÉPOQUE 1940-1942

SOUS LA BANNIÈRE DE VICHY

Les commissions d'armistice allemande et italienne autorisent le maintien de cinq groupes équipés en Glenn outre-mer, quatre de bombardement (GB I/39, I/62, II/62 et I/63) et un de reconnaissance (GR I/61), et acceptent la transformation du GR I/22, qui vole alors sur Potez 63.11. Sous la pression de nombreux événements, la situation évoluera sensiblement pendant les quelque trente mois que va durer la période qui s'étend de l'armistice aux débarquements anglo-saxons en Afrique du Nord.

- GR I/22 : fin juillet 1940, ce groupe abandonne ses Potez 63.11 et récupère dix-neuf Glenn neufs qui viennent d'être montés sur les chaînes de Casablanca. Il prend ses quartiers à Rabat-Salé et, fin mai 1942, commence sa transformation sur LeO 451.

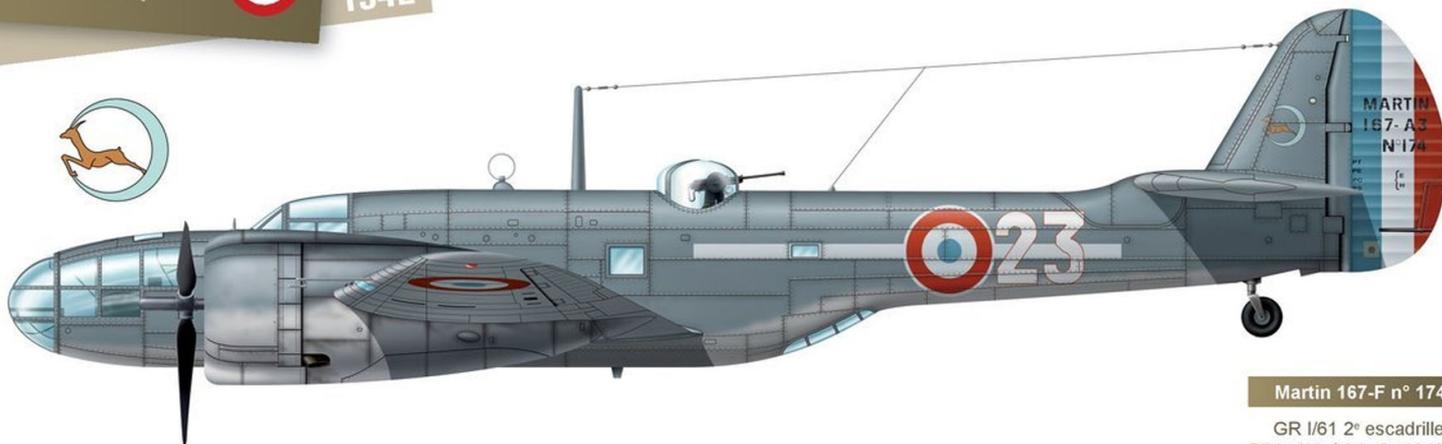
- GB I/32 : hâtivement rééquipé en Glenn à la mi-juin 1940, ce groupe est à nouveau transformé sur DB-7 le 5 juillet, à Médiouna.

- GB I/39 : basé en temps de paix à Rayack (Liban), il est engagé dans la campagne de Syrie, dont la conclusion défavorable aux armées de Vichy entraînera sa dissolution le 30 septembre 1941.

- GR I/61 : basé depuis le 5 juillet 1940 à Blida, il reçoit l'ordre de céder ses M.167 au GR II/36 pour être transformé sur DB-7. Fin juillet, l'état-major change d'avis. Le I/61 renvoie alors son seul et unique DB-7 perçu au dépôt de stockage d'Oran et récupère le seul et unique M.167 touché par le GR II/36. À la suite du passage en « dissidence » de deux équipages (que l'on retrouvera dans le prochain épisode), la commission d'armistice italienne exige la dissolution du groupe, effective au 1^{er} avril 1941.

- GB I/62 : le 6 juillet 1940, il quitte Canrobert pour Meknès avec 12 Glenn. Une semaine plus tard, il est dirigé avec le II/62 sur Thiès (Sénégal) pour la protection du *Richelieu* ancré dans le port de Dakar, attaqué par la flotte britannique le 8 juillet 1940, avant de gagner Bamako (Mali) le 30 septembre. Il détache trois appareils au Gabon pour s'opposer aux troupes françaises libres.

- GB II/62 : ce groupe se pose également à Thiès le 18 juillet 1940 et rejoint le I/62 à Bamako le 16 novembre.



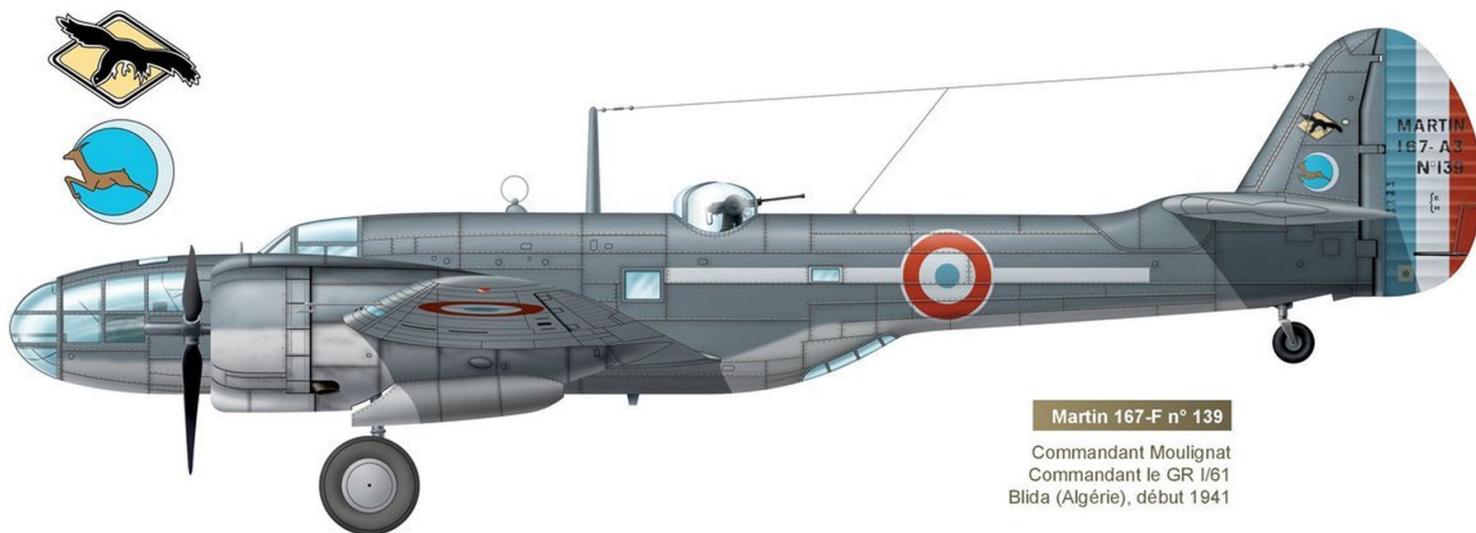
Martin 167-F n° 174

GR I/61 2^e escadrille
Blida (Algérie), fin 1940



Martin 167-F n° 77

GR I/22 1^{re} escadrille
Rabat (Maroc), fin 1941



Martin 167-F n° 139

Commandant Moulignat
Commandant le GR I/61
Blida (Algérie), début 1941



Martin 167-F n° 265

GB I/63 1^{re} escadrille
Bamako (Mali), 1942.

Le GB I/63 ayant récupéré personnel et avions du I/63 à sa dissolution, l'appareil porte en sus l'insigne de la 1^{re} escadrille de ce dernier groupe.

Martin 167-F n° 135

GB II/62 2^e escadrille
Bamako (Mali), fin 1941



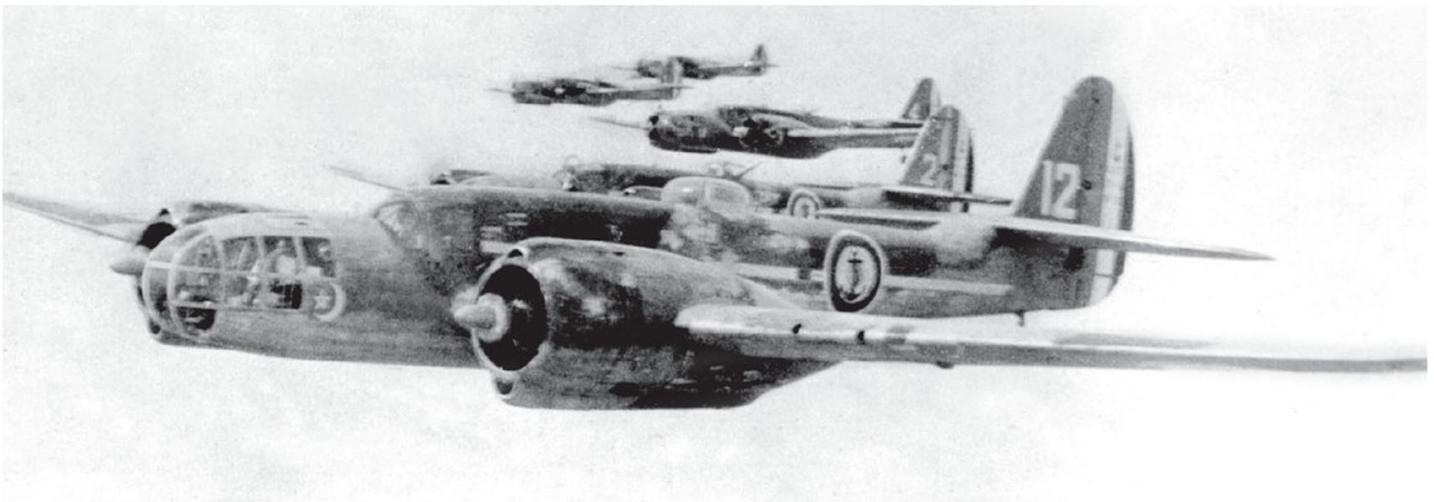
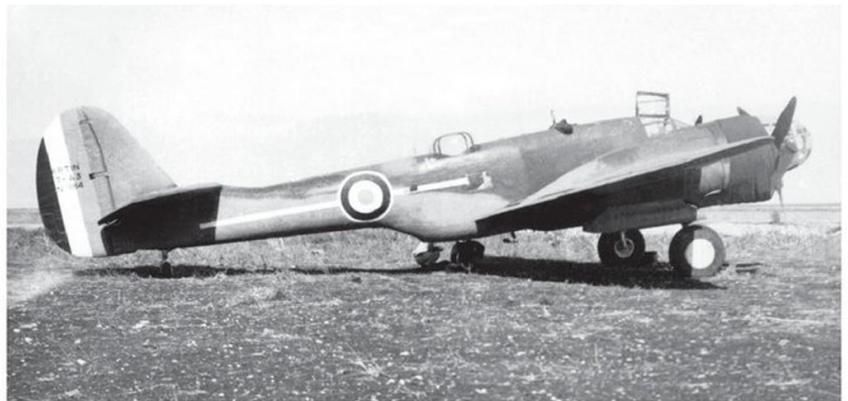
- GB I/63 : le 5 juillet 1940, il quitte Aïn Beida pour Marrakech, puis est mis en état d'alerte à Médiouna (Maroc) du 13 au 18 juillet. Le 8 août, un détachement gagne Dakar pour renforcer le potentiel de l'AOF. Il récupère personnel d'active et avions du II/63 après sa dissolution et s'installe à Bamako le 16 novembre, où il se trouve toujours lorsque l'AOF bascule dans le camp allié en décembre 1942.
- GB II/63 : dissous à Marrakech le 31 juillet 1940, ce groupe est reconstitué à Casablanca le 26 décembre avec les appareils du I/61. Après un court séjour à Médiouna, il quitte Marrakech le 6 février 1941 pour Thiès. Le 8 octobre 1941, il commence sa transformation sur Potez 63.11 et devient un groupe de reconnaissance.
- Escadrille 1B : stationnant à Camp Cazes (Casablanca) début août 1940, cette unité abandonne ses LeO 451 et commence sa transformation sur Martin 167-F, au terme de laquelle elle gagne Port-Lyautey. Le 1^{er} décembre 1940, elle forme avec la 5B la Flottille 2F, qui rejoint à Dakar le 29 mai 1941.
- Escadrille 5B : il s'agit de la 10E, rebaptisée ainsi le 1^{er} novembre 1940. Ayant récupéré les Martin 167-F de la 14E après la dissolution de cette dernière le 1^{er} septembre, la 5B gagne Marrakech le 10 janvier 1941, puis Dakar. Le 1^{er} juillet 1941, les deux escadrilles de la Flottille 2F sont respectivement rebaptisées 1BR et 5BR.
- Escadrilles 2B et 3B : basées à Médiouna, puis Tafaraoui-Lartigue (Algérie), ces deux escadrilles gagnent Dakar le 6 octobre 1940, où elles forment la Flottille 3F le 1^{er} novembre. Elles retournent à Port-Lyautey (aujourd'hui

▲ Le n° 184 fait partie du lot pris en compte par le GB I/32 à Médiouna le 14 juin 1940. Ce groupe étant rééquipé en Douglas DB-7 à partir du 5 juillet, il sera rapidement reversé à l'Aéronautique navale. (Collection J. Mutin)

▲ Vol de groupe de Martin 167-F de la Flottille 3F au-dessus du Sénégal fin 1940. (Collection J. Mutin)

Kénitra, Maroc) à partir du 27 mai 1941 et sont relevées en AOF par les deux escadrilles de la Flottille 2F.

- Escadrille 4B : créée à Médiouna le 6 juin 1940, elle touche ses premiers avions début juillet. Elle est transférée à Blida au mois de septembre, puis devient 4BR le 1^{er} juillet 1941, avant d'être transformée sur Potez 63.11 en décembre.
- Escadrilles 2AB et 4AB : ayant été repliées de métropole à Sidi-Ahmed (Tunisie) avec leurs derniers Loire-Nieuport 401/411, ces deux escadrilles sont transformées sur Martin 167-F début août 1940. Devenues 6B et 7B le 1^{er} novembre, elles constituent la Flottille 4F. Elles seront durement éprouvées pendant la campagne de Syrie et seront transformées sur LeO 451 en octobre 1941.





Martin 167-F n° 175

Escadrille 1BR
Dakar-Ouakam (Sénégal), 1942.

« MENACE » SUR DAKAR

Le 23 septembre 1940, la flotte britannique se présente une seconde fois devant Dakar (opération « Menace »). Le but, double, consiste à s'emparer de la base aérienne de Ouakam (c'est l'objectif des Français libres qui participent à l'opération) et à neutraliser le cuirassé *Richelieu* qui mouille dans la rade. Or, les choses ont bien changé depuis le mois de juillet et la première tentative britannique. Les défenses ont été sérieusement renforcées par l'arrivée non seulement des Curtiss H-75A du GC I/4, mais aussi de deux groupes sur Glenn (I/62 et II/62), auxquels s'est joint un détachement de huit appareils du I/63, sous les ordres du capitaine Madelin. Installées à Thiès, les trois unités alignent un total de 28 Glenn, qui sont mis en alerte dès le 16 septembre. Au petit matin du 23 septembre, les trois groupes envoient quelques avions de reconnaissance estimer la puissance de l'armada britannique.

Après l'échec de la tentative de ralliement pacifique par les Gaullistes, la parole est à la poudre. Vers 14h25, le sergent-chef Sainte Colombe engage une passe d'armes avec un Swordfish, sans résultat. Pour l'heure, les Glenn s'abstiennent de lancer leurs bombes et se contentent d'observer.

Le lendemain, 24 septembre, les choses s'enveniment. Le M.167 n° 91, commandé par l'adjudant-chef Tipveu du I/62, largue une bombe de 200 kg sur ce qu'il pense être l'*Exceltex*. En fait, il a probablement touché le cuirassé *Barham*. Deux croiseurs sont attaqués par les n° 127 (sous-lieutenant Lafort) et n° 128 (lieutenant Baratçabal) du II/62, mais sans succès. Le n° 182 (sous-lieutenant Quirin), qui renouvelle l'attaque, est pris en chasse par trois Skua, qui doivent vite renoncer à poursuivre un adversaire trop rapide pour eux ; le Glenn a toutefois subi des dégâts importants. Le 25 septembre, le II/62 envoie trois appareils bombardier l'escadre britannique. Celui du lieutenant Bavière est pris à partie par trois Skua auxquels il échappe avec aisance ; croyant son avion touché, le mitrailleur du Glenn saute en parachute...

▼ Le n° 46 du I/63 survolant la rade de Dakar fin 1940. L'appareil sera reversé au II/63 lors de sa reconstitution en décembre 1940. Il porte l'insigne de la 1^{re} escadrille (F 553), une tête de fatma voilée dans une étoile à cinq branches.
(Collection J. Mutin)

Écœurés par l'opiniâtre résistance des Français, les Britanniques décident de suspendre les opérations, et, dans l'après-midi, un Glenn du I/63 signale le retrait de l'escadre. Le lendemain, deux reconnaissances effectuées par le II/62 confirment la disparition des navires britanniques des eaux territoriales sénégalaises.

REPRÉSAILLES SUR GIBRALTAR

Rendue furieuse par le bombardement de ses navires à Mers-el Kébir, l'Amirauté française ordonne une mission de bombardement contre les bâtiments britanniques ancrés à Gibraltar. Le 5 juillet 1940, cinq appareils de la 3B décollent à partir de 03h15 depuis Casablanca. Malheureusement, l'un d'eux s'écrase au sud de Bouskara, entraînant dans la mort trois de ses membres d'équipage (enseigne de vaisseau Chalandré, seconds maîtres Lallier et Macadré). Deux ne trouvent pas l'objectif, et les deux derniers (lieutenants de vaisseau Jalabert et Gisbert) tentent d'encadrer le porte-avions *Ark Royal*, sans grand succès.

Réagissant violemment au coup de main anglo-gaulliste contre Dakar, les autorités de Vichy déclenchent une nouvelle opération de représailles sur Gibraltar.

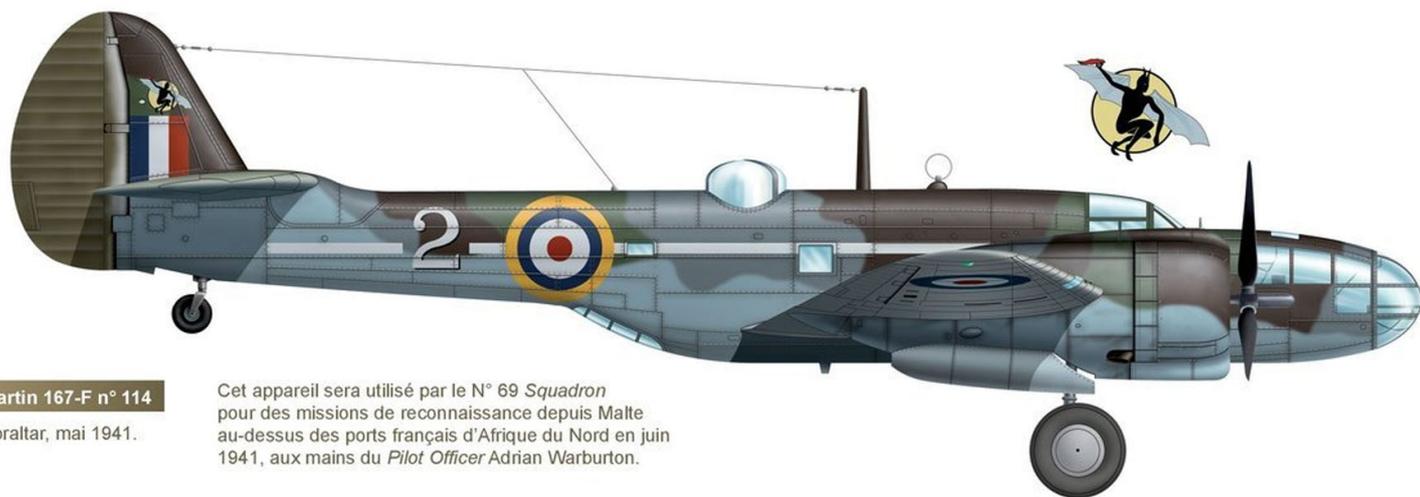
Le 24 septembre 1940, 11 Martin 167-F des escadrilles 2B et 3B et 8 autres des 2AB et 4AB accompagnent une expédition comportant en tout 64 bombardiers, qui lancent 41 tonnes de bombes sur le « Rocher ». Quatre appareils du I/22 survolent les lieux en fin d'après-midi pour prendre des photos de l'attaque.

Le lendemain, 12 appareils des 2B et 3B et 8 des 2AB et 4AB participent à une seconde mission, en compagnie de 63 autres bombardiers. Les photos prises par quatre Glenn du I/22 montrent que les 39 Martin 167-F de l'Aéronautique navale ont obtenu 28 coups au but ou à moins de 100 mètres, un score beaucoup plus honorable que celui des bombardiers de l'armée de l'Air, sans doute moins motivés par le désir de revanche qui animait leurs camarades « matafs ».

RECONNAISSANCES SUR L'AFRIQUE-OCIDENTALE

Conservant par roulement deux escadrilles de Martin 167-F en AOF entre fin 1940 et fin 1942, l'Aéronautique navale se signale par une intense activité au-dessus des ports de la Gambie (Bathurst, maintenant Banjul) et de la Sierra Leone (Freetown). Ces sortes d'enclaves dans les territoires de l'AOF demeurés fidèles au gouvernement de Vichy ne subiront aucune attaque directe en raison d'une espèce de *modus vivendi* et de l'état larvé de « ni guerre-ni paix » qui règne à cette époque.





Martin 167-F n° 114

Gibraltar, mai 1941.

Cet appareil sera utilisé par le N° 69 Squadron pour des missions de reconnaissance depuis Malte au-dessus des ports français d'Afrique du Nord en juin 1941, aux mains du Pilot Officer Adrian Warburton.

Il n'empêche que ces deux ports sont l'objet d'une surveillance si régulière qu'elle ne peut manquer de surprendre. Utilisant comme escale le terrain de Conakry, en Guinée, les appareils des 2F et 3F n'effectuent pas moins de 38 missions au-dessus de Freetown et 45 au-dessus de Bathurst en un an.

Ces missions ne vont toutefois pas sans comporter quelques dangers. Peu méfiants, les pilotes français prennent tout leur temps au-dessus de l'objectif et font parfois jusqu'à cinq ou six passages. Le 13 juin 1941, orbitant depuis... 40 minutes, le lieutenant de vaisseau Brard est touché par un Hurricane. Deux membres de l'équipage sont tués sur le coup (premiers maîtres Lemoine et Schreyeck). Le Hurricane abandonne rapidement la partie, mais le bimoteur est en feu et doit amerrir à proximité du cargo norvégien *Rolf*, qui recueille Brard et l'enseigne de vaisseau Esbach pour les débarquer à... Freetown !

Les mêmes causes produisent les mêmes effets, comme ne tarde pas à le découvrir le lieutenant de vaisseau Morange le 22 août 1941. Alors qu'il effectue sa quatrième passe, il est intercepté au-dessus de Freetown par le *Sergeant Todd* du N° 128 Squadron. Le M.167-F n° 141 (5BR-2) est abattu en flammes ; il n'y a pas de survivant.

Le 11 octobre 1942, deux avions de la 1BR (1BR-7, enseigne de vaisseau Spetz, et 1BR-8, lieutenant de vaisseau Vilbert) décollent de Dakar-Ouakam, direction Freetown. À bord du premier se trouve le légendaire capitaine de frégate Henri Daillière, qui vient d'être nommé commandant de l'Aéronautique navale en AOF et qui s'est notamment illustré en juin 1940 en bombardant Berlin à bord du *Farman 223.4 Jules Verne*. Déroulé sur Conakry pour réparer une petite avarie, le Martin 167-F repart avec vingt minutes de retard. Lorsqu'il se présente au-dessus de Freetown, la chasse britannique, alertée par le passage de l'autre avion, est en place. Une balle touche Daillière en plein front ; il est tué sur le coup.

ESCARMOUCHES AU GABON

Ne quittons pas tout de suite l'AOF pour évoquer la courte campagne menée par deux Glenn au Gabon. Après l'échec de Dakar, durement ressenti au sein de l'état-major du général De Gaulle, il est impératif de redorer le blason de la France libre. Après quelques escarmouches le 17 octobre 1940, une flottille franco-britannique établit un blocus des côtes gabonaises. Gouverné par un aviateur, le général Têtu, le Gabon est resté loyal au gouvernement du maréchal Pétain. Immédiatement, Têtu réclame l'aide de l'armée de l'Air. Il obtient... trois Martin 167-F du I/62 – et encore, l'un d'entre eux (n° 10) est retardé par une crise de paludisme de son pilote. Les n° 109 (lieutenant Beuchet) et 110 (lieutenant Selva) se posent à Libreville le 25 octobre.

Les Français libres ne disposent que des Potez 25TOE du détachement de l'Air au Cameroun (capitaine Biarnais) et du détachement du Gabon et du Moyen Congo (lieutenant Guignonis). Pour l'heure, ces avions se contentent de lancer des tracts et quelques bombes légères.

Le 25 octobre voit le premier des trois seuls combats aériens qui mettront aux prises des Français de Vichy à des Français libres. Dès son arrivée à Libreville, le lieutenant Selva est envoyé en mission au-dessus

de Lambaréné. Il croise en chemin le Potez 25 du lieutenant Noël. Celui-ci, manœuvrant habilement, permet à son mitrailleur de loger quatre balles dans le Glenn. L'effet de surprise ainsi créé permet au Potez de s'échapper au ras des arbres.

Le 30 octobre, le n° 109 est accueilli au-dessus de Lambaréné par un tir nourri de la DCA, qui endommage un de ses volets. L'appareil peut regagner Libreville, mais faute de moyens techniques sur place, il est irréparable.

Le 6 novembre, Selva, en « alerte chasse » (équipage réduit au pilote et au mitrailleur), décolle à la poursuite de deux Lysander français libres qui viennent de bombarder l'avis *Bougainville* au mouillage devant Libreville. Il en rattrape un et l'endommage fortement. L'appareil se posera en Guinée espagnole.

Le même jour, l'adjudant-chef Sainte Colombe (n° 10) blesse le mitrailleur d'un autre Lysander.

Le 10 novembre, une convention d'armistice est ratifiée, et les troupes gaullistes pénètrent dans Libreville. Les Français libres récupèrent les M.167 n° 109 et 110, qui seront réparés et versés au groupe *Bretagne* ; nous les retrouverons dans le prochain opus. Le n° 10 a déjà regagné Bamako (Mali), où stationne alors son groupe.

DISSIDENCES ET MISSIONS DE RACHAT

Le 10 février 1941, profitant d'un vol de réglage, le sergent Brugger du I/22 pose le M.167 n° 114 à Gibraltar. Il a toutefois oublié d'informer ses deux compagnons de ses intentions. Si le sous-lieutenant Girardon prend la chose du bon côté et décide de rester, le second exige d'être rapatrié et fait intervenir le consulat français pour parvenir à ses fins.

Cependant, à Rabat, les choses s'enveniment. Ayant mal apprécié cette escapade, la Commission d'armistice fait désarmer le I/22 le 14 février. Paradoxalement, c'est la Royal Navy qui, une fois encore, vole au secours de l'armée de l'Air. Le 8 avril, une petite flottille britannique a capturé le bananier français *Fort-de-France* et le conduit sous bonne escorte à Gibraltar. Le I/22 est désigné pour localiser les navires. Le 12 avril, aidé par deux Martin 167-F des escadrilles 1B et 5B, le sous-lieutenant Bonnemaïson mène à bien cette mission. Le bananier ayant été libéré par la Marine française, les sanctions à l'égard du GR I/22 sont levées.

Les mêmes causes produisent les mêmes effets à la Flottille 4F. Le 1^{er} mars 1941, pendant que tout le monde est occupé par une cérémonie sur le terrain de Tafaraoui, base de la 4F depuis le 26 février, le premier maître Claude et le quartier maître Stourm « empruntent » un appareil de la 7B. Là encore, la réaction ne traîne pas : l'unité est interdite de vol, le commandant de la 4F, le capitaine de corvette Huber, et celui de la 7B, le lieutenant de vaisseau Lainé, sont mis aux arrêts et relevés de leur commandement.

Les punitions sont rapidement levées, et la 4F reprend son entraînement le 21 mars. Le 30, le croiseur *Sheffield* et quatre torpilleurs attaquent un convoi français. À 16h27, escortés par des D.520 de la 2AC, huit Martin 167-F décollent, avec à leur tête Huber et Lainé.



Ils repèrent la flottille entre Gibraltar et Ceuta et la bombardent, revendiquant un coup au but sur un torpilleur et un proche sur le *Sheffield*.

LES FORCEURS DE BLOCUS

En mars 1941, la Côte Française des Somalis, petit territoire demeuré loyal au gouvernement de Vichy, est totalement isolée du reste du monde. Soumise à un blocus naval, elle est par ailleurs encerclée par les troupes britanniques qui occupent l'Abyssinie, dont les Italiens viennent d'être chassés. Le ravitaillement de la colonie dépend alors d'un vaste trafic organisé par les marins yéménites, franchissant le détroit de Bab-el-Mandeb. Cependant, non seulement ils ne disposent pas de tout ce dont les Français ont besoin, notamment des médicaments, mais en plus, ils exigent d'être payés en pièces d'or.

Les hydravions à long rayon d'action d'Air France (Laté 522 et Laté 611) sont sollicités, mais la compagnie se montre réticente à prêter ses précieux appareils pour des liaisons aussi aléatoires. Aussi, le I/39, qui possède trois Martin 167-F équipés en « grand raid » (c'est-à-dire avec des réservoirs auxiliaires leur permettant de franchir 2 500 km sans escale), est convié à participer au « pont aérien ».

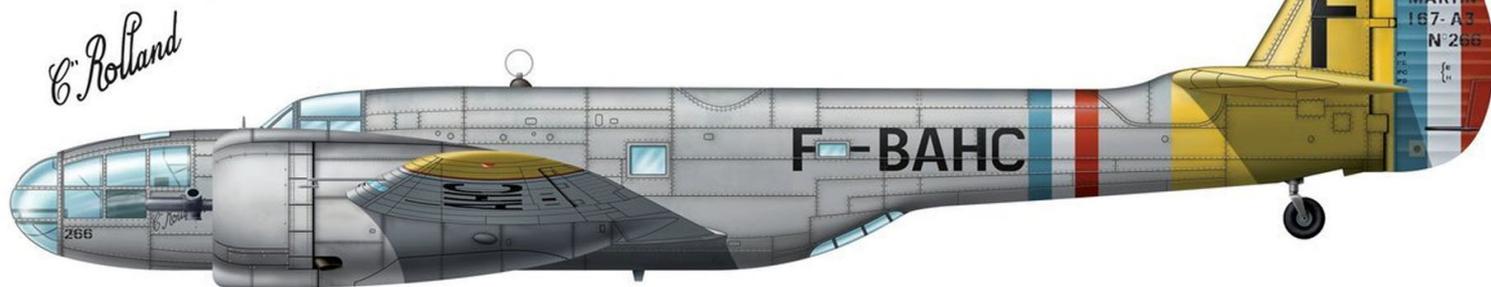
Le 1^{er} mai 1941, le Glenn n° 104, piloté par le lieutenant Baron, quitte Rayack et dépose 25 kg de médicaments et 100 kg de fret postal à Djibouti. Il est de retour le 3. Une seconde liaison est entreprise le



Martin 167-F n° 266 (F-BAHC)

Air France
Marseille-Marignane (Bouches-du-Rhône), 1942.

Utilisé en juillet et septembre 1942 pour des liaisons sur Madagascar, via Djibouti.
Baptisé CNE ROLLAND en mémoire du commandant du GR I/22 tué en service aérien commandé en août 1941.



6 juin par le lieutenant Kerhouas. Il rentre le 8 juin, après 7 heures 40 de vol à la moyenne de 343 km/h. Cependant, les événements qui se précipitent au Levant ce même jour vont occuper les Glenn du I/39 à tout autre chose.

En 1942, les liaisons sont reprises par les Amiot 354, 356 et 370 civils, mais en avril, tous les avions sont soit immobilisés, soit en cours de transformation en long-courriers. Il faut se résoudre à faire à nouveau appel aux Martin 167-F. Le 25 mai 1942, le n° 260 du I/22 est convoyé à l'AIA d'Aulnat pour y subir de nombreuses transformations : dépose de l'armement, installation d'un réservoir auxiliaire dans la tourelle supérieure et dans la soute et aménagement de l'espace disponible pour accommoder 500 kg de fret. Le 11 juin 1942, immatriculé F-BAFT, l'appareil bourré de carburant (3 500 litres), de courrier, de fret divers et d'or, décolle d'Istres. Il fait escale à Athènes, d'où il repart le lendemain, mais il est contraint d'atterrir en Érythrée, où l'équipage du lieutenant Vauché est interné par les Britanniques.

Le GR I/22 prête un second appareil, le n° 266. Comme le temps presse, les modifications se limitent à l'installation de trois réservoirs de 80 litres sous le siège du radio et dans la soute. Officiellement prêté à Air France et immatriculé F-BAHC, l'appareil est confié à des militaires volontaires, sous les ordres du commandant Pierre Gaudillière, chargé de missions du cabinet militaire à Vichy. Le 11 juillet, avec sa cargaison de médicaments, destinée tant à Djibouti qu'à Madagascar (sa destination finale), et de 50 kg de pièces d'or, le Glenn s'envole de Marignane. Après une escale à Tunis puis à Aidabiyah (Libye), il arrive

▲ La flotte ministérielle, basée à Vichy-Rhue, compte plusieurs Martin 167-F, dont le n° 75 (F-BACS) que l'on voit ici. Cet appareil, qui a participé à la campagne de France avec le I/62, terminera sa carrière au sein du I/34 *Béarn* au-dessus des poches de l'Atlantique. La livrée particulièrement chatoyante de ces versions civiles devrait retenir l'attention des maquettistes. (SHD/Air)

► L'équipage du F-BAHC, photographié à Marignane à son retour de Madagascar le 26 juillet 1942. De gauche à droite : lieutenant Person, commandant Gaudillière, adjudant Adnet et sergent Layec. Pierre Gaudillière avait été décoré de la Francisque gallique en novembre 1940, Jean Person, promu capitaine, et Simon Adnet le seront en octobre 1942. (ECPA-D)

◀ L'équipage du commandant Chassin devant le F-BAHC, qui a effectué le second et dernier voyage sur Madagascar, dont il rentre le 9 septembre 1942. Max Chassin (au centre) était, lui aussi, titulaire de la Francisque gallique (octobre 1941). (ECPA-D)

au petit matin du 13 à Djibouti. Deux jours plus tard, il poursuit sur Ivato et regagne tranquillement Marignane le 26 juillet. Cet appareil, avec un équipage différent, aux ordres du commandant Max Chassin, effectue un second voyage, dont il rentre le 9 septembre 1942. Les événements survenus tant en Afrique du Nord qu'en métropole, début novembre, feront que ces liaisons seront interrompues.

QUATRIÈME ÉPOQUE JUN-JUILLET 1941

LA CAMPAGNE DE SYRIE

OPÉRATION « EXPORTER »

En avril 1941, les Allemands décident de soutenir le soulèvement de Rachid Ali contre le gouvernement pro-britannique en Irak, d'une part en fournissant armes et munitions, et d'autre part en envoyant un détachement aérien (*Sonderkommando* Junck, composé des He 111 de la 4./KG 4 et des Bf 110 de la 4./ZG 76, soutenus par des Ju 52/3m et Ju 90, et d'une douzaine de Fiat CR.42 de la 155^e *Squadriglia* avec trois trimoteurs de transport). Pour parvenir à leurs fins, les Allemands discutent avec le gouvernement de Vichy à propos de l'utilisation d'escalas au Liban et en Syrie.

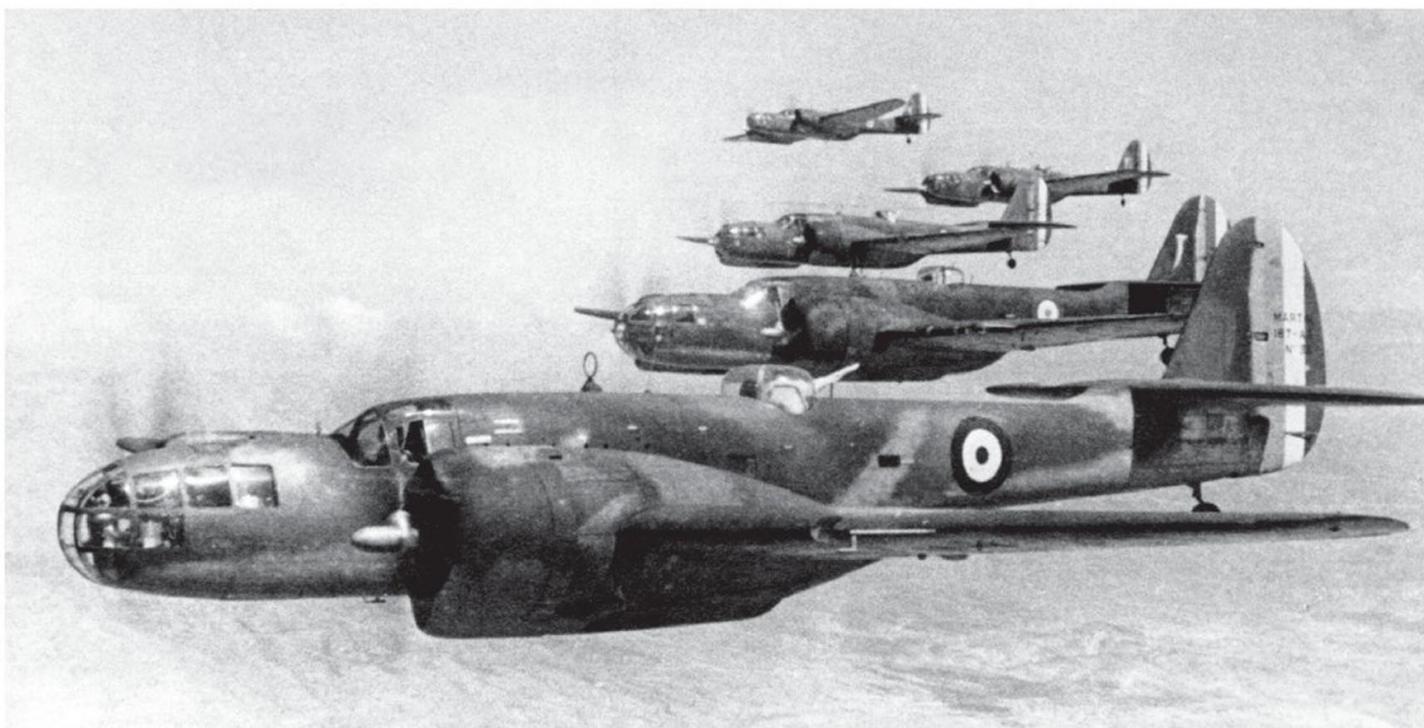
Inutile de préciser que les Britanniques réagissent au quart de tour face à cette grave menace. L'Irak est une place forte vitale pour eux, non seulement comme glacis pour protéger l'Égypte et le canal de Suez, mais aussi parce que ce pays est l'un de leurs principaux fournisseurs de pétrole.

Le 9 mai 1941, les premiers avions de la Luftwaffe se posent à Alep. Le 14 mai, le premier appareil de la RAF, un Blenheim, survole Palmyre. La situation apparaît donc clairement aux Britanniques, et, rapidement, la décision d'envahir la Syrie est prise en haut lieu.

À cette époque, l'aviation française ne dispose que de 49 avions de combat modernes, parmi lesquels les 12 Martin 167-F du GB I/39, sous les ordres du commandant Ader et basés à Rayack (terrain principal) et Madjaloun (terrain avancé près de Baalbek).

Le 6 juin, le commandant Ader effectue une reconnaissance au-dessus de Chypre et deux autres appareils une mission au-dessus de Haïffa, conclue par un lancer de tracts.

Le 8 juin, les Britanniques déclenchent l'opération « Exporter » et pénètrent en trois points au Liban et en Syrie.



Dès le premier jour des hostilités, le I/39 est sur la brèche, menant à bien onze sorties sur des colonnes de véhicules se dirigeant sur Qouneitra et Cheikh Meskine.

Le lendemain, 9 juin, six appareils participent avec quatre... Bloch 200 au bombardement de l'escadre anglaise au large de Saida. Les Glenn s'en tirent sans mal, ce qui n'est pas le cas des vénérables pièces de musée, dont deux sont abattues.

Le 10 juin est marqué par une forte activité, le I/39 fournissant 12 sorties de bombardement et 4 de reconnaissance. L'une de ces dernières s'achève tragiquement. Deux Tomahawk du N° 3 RAAF Squadron interceptent le n° 67 au-dessus d'Aqir (Palestine), mais avant qu'ils puissent se mettre en position de tir, le bimoteur est atteint de plein fouet par un obus de DCA. L'appareil explose en vol, entraînant dans la mort son équipage (sous-lieutenant Caussan, adjudant-chef Péria, sergent-chef Lang et sergent Noireau).

Le 11 juin, tandis que neuf appareils bombardent avec succès une colonne entre Cheikh Meskine et Damas, le lieutenant Duparchy, en reconnaissance dans le secteur d'Abou Kemal, est touché par la DCA. Il parcourt 200 km sur un moteur et se pose à Palmyre.

Le 12 juin, le I/39 fournit deux sorties de reconnaissance et dix de bombardement, en deux expéditions. Cinq appareils s'en prennent à des blindés près de Hasbaya ; deux sont atteints par la DCA, dont le n° 104 (sergent-chef Tanchoux) qui rentre avec son mitrailleur blessé.

▲ Vol de groupe du GB I/39 en 1940. Certains avions portent des chiffres arabes sur la dérive. Au premier plan, le n° 35, accidenté le 5 avril 1941 et qui ne participera pas à la campagne de Syrie. (Collection J. Mutin)

Le 13 juin, les Australiens prennent Saida, sur la côte, et poussent en direction de Damour. Le I/39 accomplit un record de 21 sorties de bombardement et 3 de reconnaissance.

RENFORT DE LA MARINE

Le 15 juin, le lieutenant Duparchy renouvelle son exploit du 11 en parcourant 150 km sur un moteur, l'autre rendant l'âme après avoir été atteint par un obus de DCA au-dessus d'Abou Kemal. Il se pose à nouveau à Palmyre.

Dans l'après-midi, un groupe de cinq appareils, qui vient de bombarder un campement à Deraa, est surpris par sept Tomahawk du N° 3 RAAF Squadron. Le n° 111 est abattu près de Deraa ; les quatre membres de l'équipage du lieutenant Jacquet, dont trois sont blessés, sont faits prisonniers. Le n° 118 est descendu en flammes, et tous ses occupants sont tués (sous-lieutenant Mailloux, sergents-chefs Tanchoux et Plessiez et adjudant Scheer). Les vainqueurs sont les *Squadron Leader* Peter Jeffrey et *Flying Officer* Peter S. B. Turnbull. Compte rendu de ce dernier :

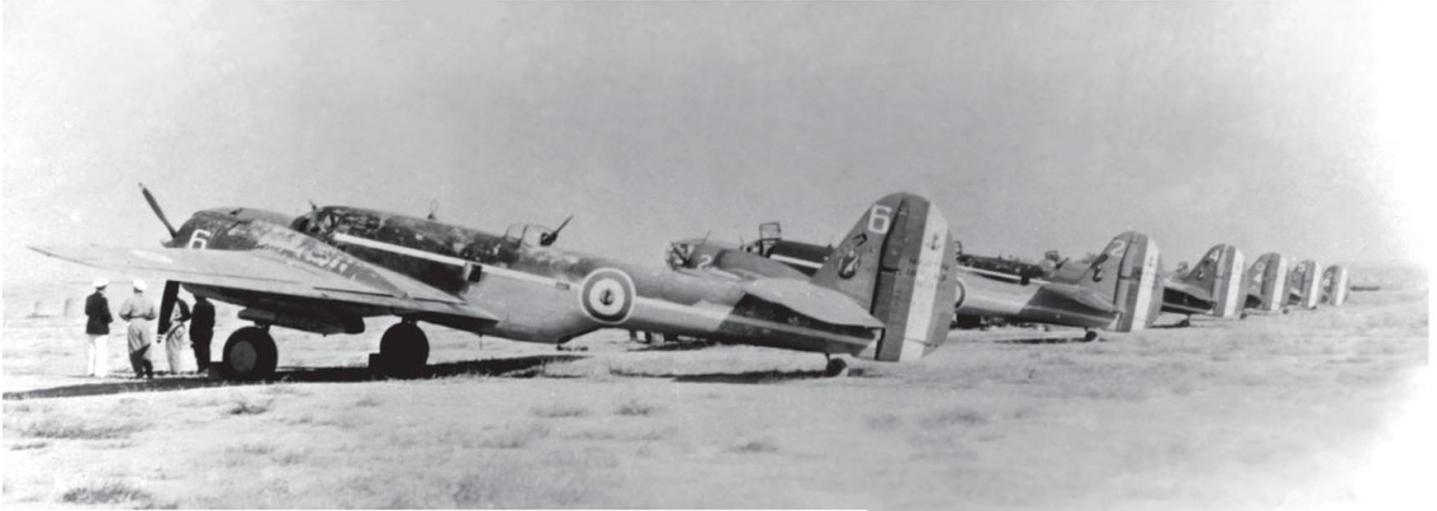
« À la vue des avions ennemis, avons grimpé de 2 000 à 2 500 m, tandis que, pendant ce temps, les avions ennemis se séparaient. J'ai poursuivi l'un d'eux vers l'est et ai réalisé trois passes par l'arrière,

Martin 167-F n° 202

Escadrille 7B
Beyrouth (Liban), 10 juillet 1941.

Cédé par l'escadrille 4B, dont il a conservé l'insigne sur le nez et son ancien code tactique sur le capot, cet appareil a été renuméroté 7B-1 en arrivant en Syrie.





incendiant son moteur droit. Il a essayé de s'enfuir après avoir largué ses bombes, un homme a sauté en parachute, et je l'ai suivi jusqu'à ce qu'il s'écrase et brûle. Ensuite, j'ai rattrapé un second avion ennemi et ai placé une longue rafale qui l'a abattu ; deux hommes se sont échappés. Les appareils portaient un camouflage tacheté et sont faciles à identifier par au-dessus à leur spirale blanche à l'intérieur des cocardes. »

Ce même 15 juin, six Martin 167-F de l'escadrille 6B (lieutenant de vaisseau Ziegler) se posent à Rayack. Ils sont rejoints quarante-huit heures plus tard par les six appareils de l'escadrille-sœur, la 7B (lieutenant de vaisseau Lainé), menés par le commandant de la Flottille 4F en personne, le capitaine de corvette Huber. Les appareils de l'aéronautique Navale sont regroupés avec ceux du I/39 à Madjaloun, de manière à faciliter la tâche du personnel technique de la marine, trop peu nombreux.

L'engagement de la Flottille 4F s'explique par la présence d'une escadre britannique au large du Liban, dont l'artillerie appuie la progression des troupes australiennes le long de la côte. La 4F est, en effet, une unité spécialisée dans la recherche et la lutte aéronavales.

Assez curieusement, les premières missions qui lui sont confiées consistent en des attaques d'objectifs terrestres. Ce n'est qu'à partir du 20 juin qu'elle reçoit l'ordre de rechercher l'escadre britannique.

SAMEDI NOIR

Le 20 juin, la chance abandonne le lieutenant Duparchy, abattu par la DCA australienne à Djezzine, lors d'une reconnaissance à bord du n° 67. Les quatre membres de l'équipage périssent, certains au sol et d'une manière particulièrement atroce, sous le regard narquois et méprisant des artilleurs australiens (lieutenants Duparchy et Ancel, sergents-chefs Hamon et Marsan).

▲ Le n° 46 du I/63 survolant la rade de Dakar fin 1940. L'appareil sera reversé au I/63 lors de sa reconstitution en décembre 1940. Il porte l'insigne de la 1^{re} escadrille (F 553), une tête de fatma voilée dans une étoile à cinq branches. (Collection J. Mutin)

▲▲ L'escadrille 7B de l'Aéronautique navale se prépare à partir pour le Levant. Au premier plan, le 7B-6 (n° 21) sera abattu en flammes le 28 juin (équipage du lieutenant de vaisseau De Gail). (Collection de l'auteur)

Le 21 juin, le GB I/39 perçoit un premier renfort, sous la forme du n° 83 du GR I/22. Ce dernier groupe ne cédera pas moins de huit appareils au I/39 tout au long de la campagne (n° 27, 77, 78, 83, 85, 90, 119 et 186), dont un (n° 119) sera reversé à la 6B.

Le 22 juin, le n° 225 (7B-3) du lieutenant de vaisseau de Gail est touché par la DCA au sud de Palmyre. L'avion se pose sur une « patte », causant de lourdes avaries au plan gauche. L'appareil ne volera pas.

À partir du 23 juin, comprenant qu'elle ne peut contester la supériorité de l'aviation française dans les airs, l'aviation britannique se lance dans une série de raids dévastateurs sur les terrains vichystes. La grande innovation dans le genre réside dans le fait que ces missions ne sont plus confiées aux Blenheim ou aux bombardiers de nuit, mais aux chasseurs, en plein jour.

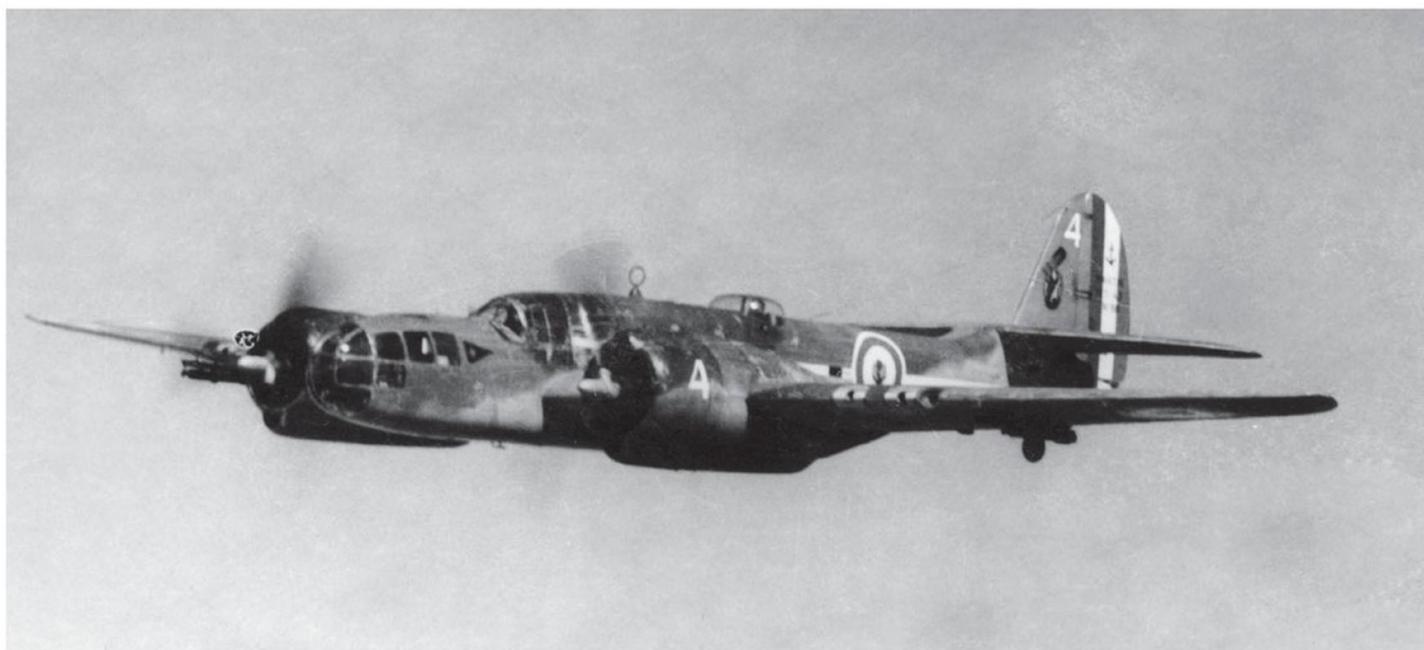
Vers 14h30, le GB I/39 en subit les premiers effets. Dévalant la plaine de la Bekaa, dix Hurricane prennent le terrain de Madjaloun en enfilade. Cinq appareils sont touchés : le n° 40 est incendié, le n° 104, chargé de bombes, explose, et le n° 115 est fortement endommagé. Mais le plus dur reste à venir.

Le samedi 28 juin est un jour tragique pour l'aviation française au Levant et plus particulièrement pour l'Aéronautique navale.

D'abord, trois Glenn du I/39 sont endommagés par la DCA, un lors d'une reconnaissance à l'aube entre Damas et Ouneitra, et les deux autres au cours d'un bombardement au nord d'Artouz (deux blessés graves et un léger).

À 10h10, six avions de la Flottille 4F décollent en deux sections. La première (7B-5 et 7B-4) doit bombarder un rassemblement de troupes au sud-ouest de Palmyre, et la seconde (6B-3, 6B-4, 6B-6 et 7B-6) doit attaquer une autre concentration, au nord, cette fois, de la célèbre oasis. Curieux contre-emploi de ces spécialistes de la guerre aéronavale envoyés bombarder des objectifs terrestres en pleine zone désertique, preuve qu'un an après la claque de la campagne de France, les choses n'ont pas changé !

Au moment où les premières bombes tombent, neuf Tomahawk australiens surgissent brusquement. Bien entendu, l'armée de l'Air n'a pas prévu de protéger les bombardiers par une escorte de chasse. Arrivant par l'arrière, sans avoir été repérés (car les mitrailleurs ont quitté leur poste pour jeter à la main des bombes de 10 kg), les chasseurs ajustent posément leurs cibles.



Les 6B-3 (lieutenant de vaisseau Ziegler), 6B-4 (enseigne de vaisseau Playe), 6B-6 (enseigne de vaisseau Lacoste) et 7B-4 (officier des équipages Le Friant) s'écrasent en flammes ; il n'y a aucun survivant parmi les seize membres de l'équipage.

Le 7B-6 (lieutenant de vaisseau de Gail) est également touché à mort. Seuls deux membres de l'équipage (le pilote, le premier maître Sarrotte, et le mitrailleur, le second maître Guéret) peuvent sauter en parachute ; ils sont faits prisonniers.

Pilote du 7B-5, le lieutenant de vaisseau François Lainé a rapporté les faits à l'auteur :

« Je jette un rapide coup d'œil sur ma droite et suis surpris de ne pas apercevoir mon sectionnaire [Le Friant]. Étroitement sanglé sur mon siège, j'ai beaucoup de mal à me contorsionner pour apercevoir quelque chose sur le côté. Tout ce que je vois, c'est une colonne de fumée noire qui monte du sol. Je suis à la fois intrigué et inquiet et je me tords un peu plus le cou pour regarder derrière moi. Mon sang ne fait qu'un tour : trois chasseurs, des P-40, s'approchent à distance de tir. En une fraction de seconde, je fais le rapprochement entre la disparition de mon sectionnaire et la colonne de fumée. Il vient de se faire descendre, et tout me laisse à penser que c'est mon tour. Deux P-40 se portent à ma hauteur, côte à côte sur mon tribord. Visible-ment, ils vont laisser le troisième faire le boulot. La première rafale dévaste le fuselage et l'aile gauche, crevant le réservoir. Le feu se déclare. Une balle fait voler en éclats mes instruments de bord, des morceaux de verre volent dans tous les sens. Je pique pour accu-

▲ Le n° 58 (7B-4) de l'escadrille 7B est abattu en flammes le 28 juin 1941. Des quatre hommes sous les ordres de l'officier des équipages Le Friant, il n'y a aucun survivant. (Collection J-C. Soumille)

muler un peu de vitesse et éviter d'être attaqué par en dessous. J'appelle mes deux mitrailleurs, mais personne ne répond. Ont-ils été tués ou est-ce le laryngophone qui ne fonctionne plus ? La première hypothèse me semble la plus probable, parce que je n'entends pas le crépitements caractéristique des mitrailleuses.

« Je rétablis au ras du sol et cherche à m'enfuir, mais le P-40, plus rapide, revient pour une seconde passe. Il "poivre" sérieusement l'aile gauche, et je ne parviens plus à contrôler l'appareil. "On est foutus" pensé-je. Maintenant, que faire ? J'hésite entre prendre un peu de hauteur pour que tout le monde évacue en parachute et me poser train rentré. Si je grimpe, je crains de trop m'exposer aux chasseurs. Et puis, j'ignore si les mitrailleurs sont en état de sauter ; en plus, mon observateur, le LV Massicot, coincé dans sa coupole à

l'avant, n'aurait sans doute pas le temps de s'en extraire avant que l'avion ne s'écrase. Alors, je choisis de me poser sur le ventre.

« J'ai beaucoup de mal à maîtriser l'avion pour le poser en douceur. J'avise une petite dune dont la pente montante devrait freiner l'avion. L'aile gauche est en feu, et le moteur a rendu l'âme, il me faut faire vite. L'aile racle le sol dans un nuage de poussière, et, ensuite, c'est le trou noir. Je recouvre mes sens quelques instants plus tard. Le choc a été rude, et j'ai eu droit au fameux "casse-croûte collimateur". Je suis sonné, mais suffisamment conscient pour comprendre qu'il faut que je sorte de l'épave le plus vite possible, car l'incendie gagne la carlingue. J'ouvre la verrière et me hisse sur le toit. Les flammes m'entourent. Il faut que je saute par-dessus. Malheureusement, dans

Martin 167-F n° 274

Lieutenant de vaisseau François Lainé
Commandant l'escadrille 7B
Madjaloun (Liban), 28 juin 1941.

Les appareils des escadrilles 6B et 7B portaient la Croix de Guerre qui leur avait été décernée pour leurs hauts faits de guerre en mai-juin 1940, du temps où elles portaient la dénomination de AB2 et AB4.



ma précipitation, je n'ai pas vu que le câble d'ouverture automatique de mon parachute était coincé et je retombe à genoux dans le brasier. Je hurle de douleur, mes genoux, mes jambes sont comme marqués au fer rouge par les tôles rougies à blanc. Pas le temps de m'apitoyer sur mon sort. On verra cela plus tard. Je fais un roulé-boulé sur le sol, et Massicot vient m'aider à me relever. Il a été éjecté à travers le plexiglas de la coupole et il n'est pas beau à voir. Moi non plus, j'imagine... ma main droite pend en lambeaux, je saigne abondamment du front, et la peau se gonfle sous mes yeux, gênant ma vision. Massicot a reçu une balle dans le dos et souffre de multiples fractures. Tels "l'aveugle et le paralytique", nous nous précipitons, quoique le terme soit sans doute exagéré vu la lenteur avec laquelle nous pouvons nous déplacer, pour tenter de sauver les deux mitrailleurs, le QM Libouban et le QM Parmentier. Mais, alors que nous tentons de pénétrer dans la carlingue, les bombes de 10 kg qui n'avaient pas pu être larguées font explosion. Nous retombons sur nos fesses et demeurons là, de longues minutes. De toute façon, Libouban et Parmentier avaient probablement été tués dès la première attaque. »

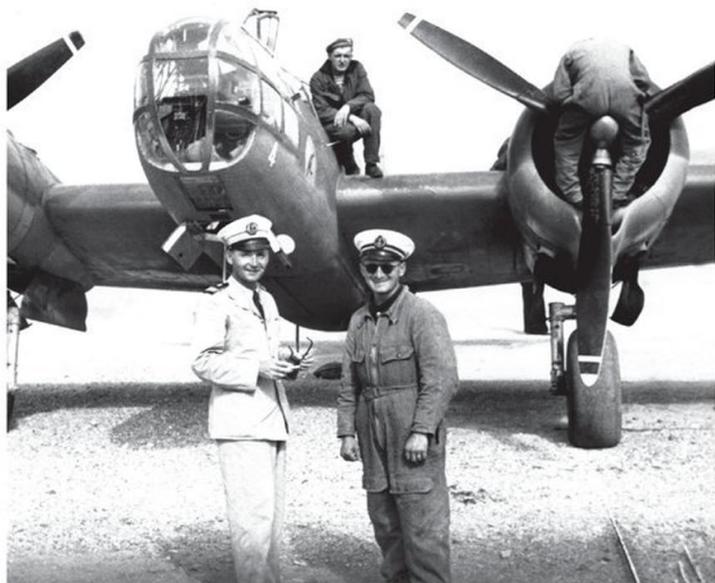
Lainé et Massicot se mettent en marche vers le nord, en plein désert, sous le soleil de midi et sans eau. Ils errent pendant plusieurs heures, avant d'avoir la chance de tomber sur des bédouins qui préviennent la station de pompage T-4. Deux ingénieurs français viennent les chercher en voiture et les ramènent à leur poste. Un peu plus tard, le 6B-1 les prend à son bord et les conduit à l'hôpital de Beyrouth, où les premiers soins leur sont prodigués trente heures après leur mésaventure. Lainé n'en connaîtra pas moins une belle carrière par la suite, qui l'amènera au grade de vice-amiral d'escadre.

Le *Flight Lieutenant* Alan C. Rawlinson revendique trois des Martin 167-F détruits ce jour (ses 4^e à 6^e victoires sur un total de 8) :

« Je commandais la formation. Ai observé 6 bombardiers Glenn Martin en train de bombarder au sud de Palmyre. Le *Sergeant* Wilson et moi-même les avons attaqués. J'ai attaqué par le travers, terminant dans la queue à moins de 30 m. De gros morceaux de l'empennage, du moteur et du fuselage se sont détachés. L'avion hostile a piqué vers le sol et a effectué un atterrissage forcé. Le F/O Turnbull a incendié un moteur juste avant qu'il ne touche le sol. Deux aviateurs sont sortis de l'avion [Lainé et Massicot]. Nous sommes remis en formation, et ai observé des bombes exploser à une vingtaine de kilomètres à l'est. J'ai conduit ma section sur eux et j'ai vu deux avions hostiles en train de mitrailler nos troupes après les avoir bombardées.

« Ai engagé les deux derniers appareils, finissant dans leur queue. L'un d'eux a pris feu et est parti en vrille. Aucun occupant n'a sauté. Distance : 30 m. Ai engagé le leader par l'arrière, distance de 100 à 30 m. L'avion hostile a ramené les gaz, et trois personnes ont sauté, les parachutes se sont ouverts [de Gail]. Pendant ce temps, un Tomahawk (F/O Knowles) est passé au-dessus et a visiblement incendié un moteur. Après avoir terminé cette attaque et en retournant vers Palmyre, ai vu deux autres avions hostiles percuter le sol et prendre feu – six avions hostiles brûlaient au sol quand j'ai quitté la scène. »

En quelques minutes, la Flottille 4F a perdu six appareils et vingt aviateurs tués, deux prisonniers et deux blessés graves. Les escadrilles 6B et 7B sont décapitées, et leur commandement est repris respectivement par les lieutenants de vaisseau Ortolan et Le Saint. Il ne reste plus que cinq appareils en état à la Flottille.



▼▼ Photographié sur le terrain d'Athènes, où les Martin 167-F de l'escadrille 7B font escale sur la route qui les mène au Levant le 16 juin 1941, le 7B-5 (n° 274) abattu par la chasse australienne le 28 juin. (PK-Aufnahme)

▼ À gauche dans cette photo, le lieutenant de vaisseau Le Saint, qui prendra le commandement de l'escadrille 7B après la tragédie du 28 juin 1941. (PK-Aufnahme)

► Pour compléter son effectif, l'escadrille 7B a dû puiser dans celui de l'escadrille 4B de Blida. Le Martin 167-F n° 202 (anciennement 4B-4), que l'on voit ici à Athènes-Eleusis le 18 juin, a conservé l'insigne et le code tactique de son unité d'origine. (PK-Aufnahme)



ULTIMES MISSIONS

Le 29 juin, trouvant le terrain de Madjaloun trop exposé aux attaques aériennes, l'état-major demande au I/39 de s'installer à Qousseir. Moins d'une heure après l'arrivée des n° 83, 122, 221 et 229, surgissent huit Tomahawk australiens. En quelques instants, trois Glenn sont incendiés et le quatrième criblé de balles. Les équipages regagnent Madjaloun par la route.

Malheureusement, la malchance du groupe ne s'arrête pas là. Au beau milieu des mitraillages, se présente un Glenn qui revient d'un transport de médicaments. Apercevant les chasseurs, le pilote remet les gaz, mais deux Australiens se lancent à sa poursuite. Le bimoteur est finalement descendu en mer, au large de Beyrouth, après une course folle de plus d'une demi-heure. Les quatre occupants sont tués (sous-lieutenant Lefroid, sergents Vigneras, Hermelet et Claudey).

Le 2 juillet, à 21h40, trois appareils de la 4F décollent de Rayack pour bombarder le port de Haïffa. Ils se présentent correctement, mais le capitaine de corvette Huber, qui mène l'expédition, est un chef exigeant. Pour choisir ses cibles, il effectue deux premiers passages au-dessus de l'objectif. Au troisième, il est cueilli de plein fouet par un obus de DCA. Le maître mitrailleur Le Mellec est éjecté par l'explosion et descend en parachute. Il est le seul survivant de l'équipage du commandant de la 4F (Huber, quartier maître Bouilliette et second maître Fauquenot). Les autres rentrent sans avoir bombardé.

C'est un nouveau coup dur pour la 4F, dont le commandement est pris par lieutenant de vaisseau Ortolan.

L'état se resserre autour des forces de Vichy, dont la situation apparaît désormais désespérée.

Le 8 juillet, le I/39 transfère ses deux derniers appareils en état de vol dans le nord de la Syrie, à Alep. Le lendemain, le n° 63 est criblé de balles lors d'une attaque du terrain par des Hurricane.

L'ordre de repli est donné le 9 juillet. Le I/39 renvoie sept Glenn à Istres, parmi lesquels ceux expédiés en renfort par le GR I/22 et qui viennent juste d'arriver. Le n° 186 s'écrase à Corfou sur le chemin du retour, entraînant dans la mort ses cinq occupants.

La 4F reste encore active, notamment en bombardant des véhicules blindés dans la région de Khaldé, sous escorte des D.520 de l'escadrille 1AC, arrivés en Syrie le 4 juillet. Finalement, la Flottille replie ses quatre derniers avions (trois à la 6B et un à la 7B) à Sidi-Ahmed.

Les pertes sont les suivantes :

Unité	Total	Chasse	DCA	Mitraillés au sol	Abandonnés
GB I/39	12	3	2	7	-
6B	4	3	1	-	-
7B	5	3	1	-	1
Totaux	21	9	4	7	1

Sur les 34 appareils engagés, pas moins de 21 ont été détruits. Ce bilan, qui se passe de commentaires, montre qu'à cette époque, le Martin 167-F est un avion totalement dépassé, notamment en raison de l'absence de blindage et de réservoirs auto-obturants. Les pilotes australiens, responsables de la destruction de près de la moitié des Glenn français, ont « apprécié » leur propension à s'enflammer assez facilement.

CINQUIÈME ÉPOQUE

NOVEMBRE 1942 OPÉRATION « TORCH »

La dernière situation connue de l'armée de l'Air, datée du 1^{er} octobre 1942, donne le chiffre total de 89 Glenn, dont seulement 36 se trouvent en première ligne. De son côté, l'Aéronautique navale aligne 33 machines.

Le 8 novembre 1942, lorsque les forces anglo-saxonnes débarquent en Afrique du Nord (opération « Torch »), la situation des unités équipées en Glenn est la suivante :

MAROC

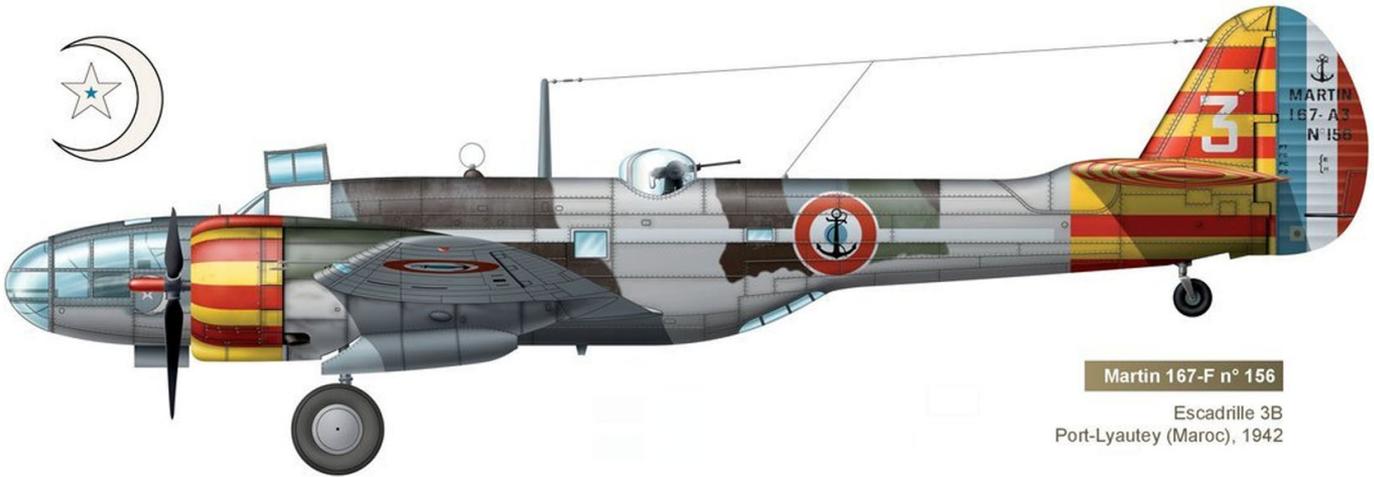
Flottille 3F	1 M.167	Port-Lyautey	LV Mathon
Esc. 2B	5 M.167	Port-Lyautey	LV Legrix de La Salle
	1 M.167	Agadir	
Esc. 3B	5 M.167	Port-Lyautey	LV Hardy
	1 M.167	Agadir	

AOF

GB I/62	17 M.167	Bamako	Cne Allemand
GB II/62	17 M.167	Thiès	Cdt Thomas
GB I/63	17 M.167	Thiès	Cdt Meyer-Dujardin
Flottille 2F	1 M.167	Dakar	LV Mornu
Esc. 1BR	8 M.167	Dakar	LV Vilbert
Esc. 5BR	8 M.167	Dakar	LV de Riencourt

▼ Le Glenn n° 83, cédé par le GR I/22 (on note le « Pierrot » sur la dérive et le « 11 » blanc souligné en rouge sur le fuselage) au GB I/39, est détruit au sol à Qousseir le 29 juin. (CT-Air)





Martin 167-F n° 156

Escadrille 3B
Port-Lyautey (Maroc), 1942

En fait, la Flottille 3F de l'Aéronautique navale est la seule unité sur Martin 167-F à être concernée par « Torch ».

L'alerte est donnée assez tardivement à Port-Lyautey (5 heures du matin), et, aussitôt, les appareils sont armés et chargés de bombes pour intervenir au-dessus des plages de débarquement.

À 08h50, huit bombardiers sont pressentis pour une mission qui doit bénéficier d'une escorte de D.520 de la Flottille 1F. Cinq minutes plus tard, alors que les premiers bombardiers viennent de décoller, ils sont coiffés par six F4F de la VGF-26 du porte-avions USS *Sangamon* (CVE-26).

Le lieutenant de vaisseau Mathon est rejoint et impitoyablement abattu. Constatant les avaries subies par son avion, le lieutenant de vaisseau Hardy donne l'ordre à son équipage de sauter et reste aux commandes pour lui permettre de le faire. Trop bas pour évacuer, il meurt dans l'écrasement de son appareil. Le Martin 167-F n° 149 (2B-2) du lieutenant de vaisseau Legrix de la Salle, commandant l'escadrille 2B, est également gravement endommagé par les chasseurs. Legrix donne l'ordre de sauter et essaie lui-même d'évacuer par la trappe supérieure, mais ses jambes, blessées par les rafales, refusent tout service. Voyant cela, le pilote, le maître Bézard, met son avion en accélération négative pour faciliter la sortie de son chef, avant de sauter lui-même. Ayant perdu beaucoup de sang, Legrix de la Salle décède peu après son transfert à l'hôpital de Port-Lyautey. Un autre membre du même équipage, le maître radio volant Sorbier, dont le parachute s'est ouvert normalement, est retrouvé mort au sol, probablement tué pendant la descente par des tirs de chasseurs.

Le lieutenant de vaisseau Jumères, de la 3B, parvient à se faufiler au ras du sol, mais les Wildcat le rattrapent près de Mehdiya. Fortement endommagé, son avion s'écrase sur le ventre à Sidi Yahia avec ses bombes encore à bord ; il n'y a aucun survivant parmi les quatre occupants.

Deux autres appareils, endommagés par les chasseurs américains, réussissent à rejoindre Sidi Yahia. Malheureusement, comme le terrain est encore en cours d'aménagement, la piste est un véritable bourbier, et les deux appareils sont détruits lors de leur atterrissage.

Un seul pilote américain victorieux a pu être identifié, il s'agit du *Lieutenant* Fitzhugh L. Palmer Jr., les deux autres victoires mentionnées dans le journal du bord de l'USS *Sangamon* ne sont pas nominatives. Le soir du 8 novembre, la 3F, qui a rallié Meknès, ne dispose plus que de deux Martin 167-F armés et disponibles, auxquels s'ajoutent trois non armés et disponibles et un armé et indisponible.

Le I/22, qui a perdu la quasi-totalité de ses LeO 451, mitraillés au sol dès l'aube, reçoit dans la matinée du 9 novembre le renfort de cinq M.167 en provenance de Rabat (et de quatre LeO 451 de Fès).

À 07h30, le 9 novembre, malgré la faiblesse de ses effectifs, la 3F prend part, avec deux avions, à une mission aux côtés de dix LeO 451 du I/23 et trois DB-7 du I/32. Ils bombardent les plages de débarquement dans le secteur de Fédala.

C'est l'ultime mission des « Glenn » de l'armée de l'Air de l'armistice. Celle-ci ne tarde pas à disparaître, mais d'autres aventures, plus « exotiques », attendent encore le Martin 167-F.

Nous nous proposons de vous les conter dans le prochain numéro. ■

▼ Le n° 276, avion personnel du général Charles Noguès, Résident général de France au Maroc, attire les regards des GIs sur la base de Rabat-Salé, peu après la fin des hostilités fratricides consécutives à l'opération « Torch ».
(Collection J. V. Crow)



L'auteur tient à remercier Lucien Morareau pour son aide précieuse concernant l'action de l'Aéronautique navale.



Matin 167-F

Plan au 1/76^e

© Hubert Cance - 2013

TYPE

Avion de reconnaissance stratégique (A3), trois membres d'équipage (quatre au sein de l'Aéronautique navale).

MOTEURS

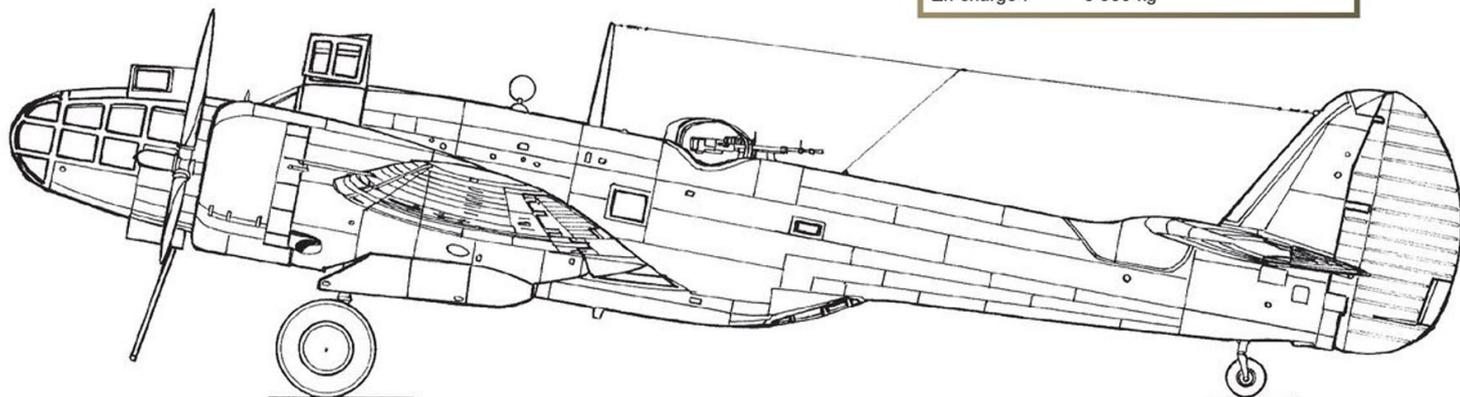
Deux Pratt & Whitney R-1830-S2C4G Twin Wasp de 14 cylindres en double étoile refroidis par air, développant 1 050 ch au décollage.

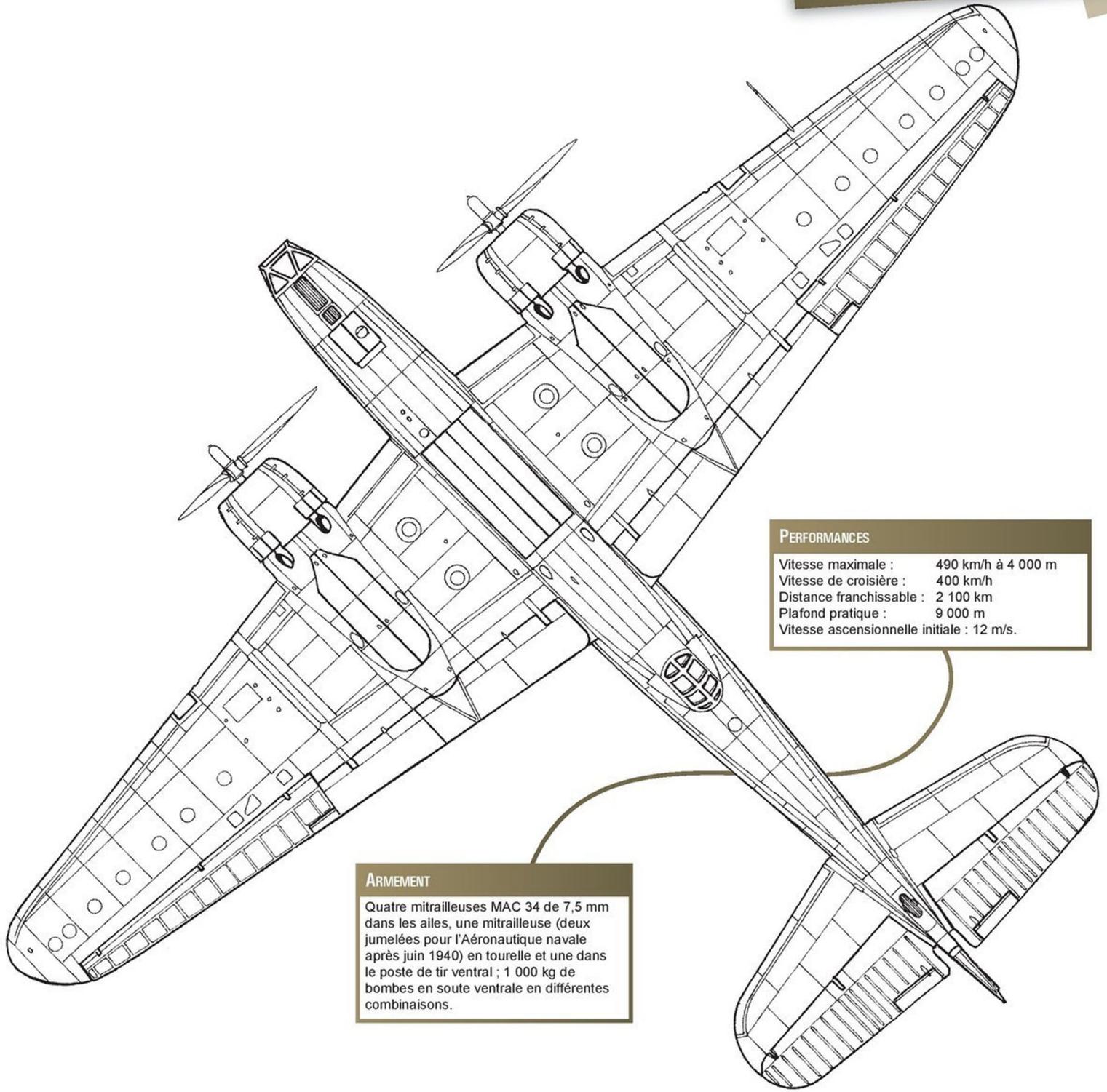
DIMENSIONS

Envergure : 18,70 m
Longueur : 14,20 m
Hauteur : 5,00 m
Surface alaire, 49,90 m²

POIDS

À vide : 4 800 kg
En ordre de vol : 6 940 kg
Maximum en charge : 7 625 kg.
En charge : 3 650 kg



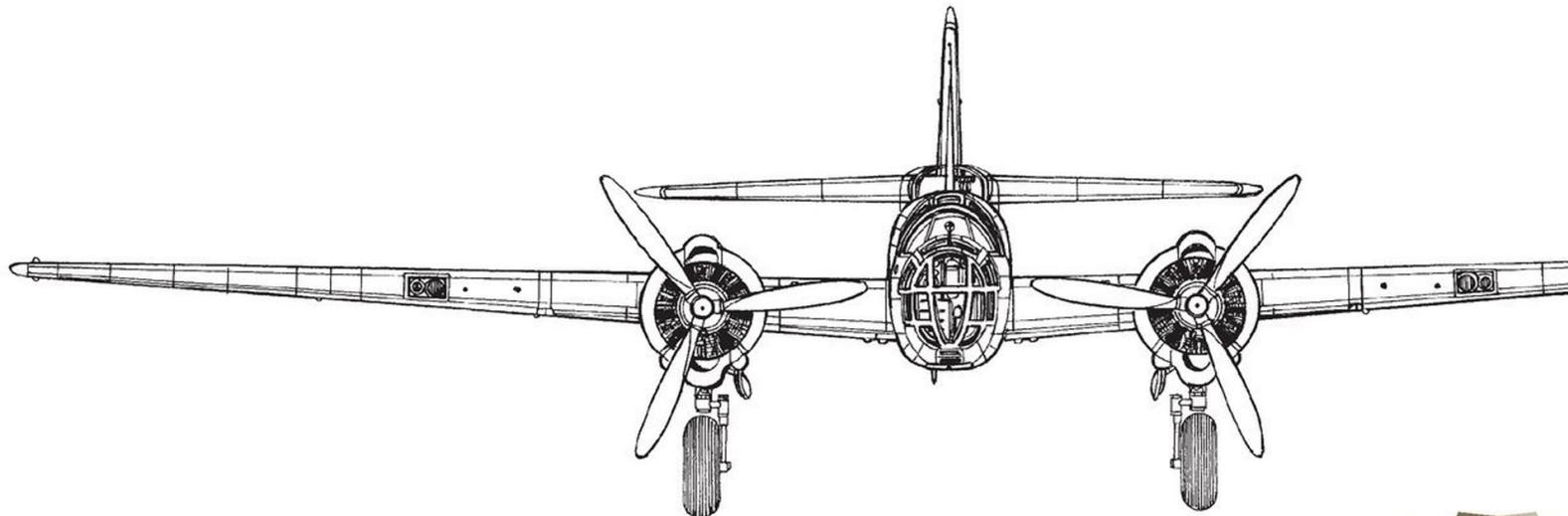


PERFORMANCES

Vitesse maximale : 490 km/h à 4 000 m
Vitesse de croisière : 400 km/h
Distance franchissable : 2 100 km
Plafond pratique : 9 000 m
Vitesse ascensionnelle initiale : 12 m/s.

ARMEMENT

Quatre mitrailleuses MAC 34 de 7,5 mm dans les ailes, une mitrailleuse (deux jumelées pour l'Aéronautique navale après juin 1940) en tourelle et une dans le poste de tir ventral ; 1 000 kg de bombes en soute ventrale en différentes combinaisons.





LE GLENN MARTIN

Seconde partie :

DE LA CORNE D'AFRIQUE
À LA POINTE DE GRAVE

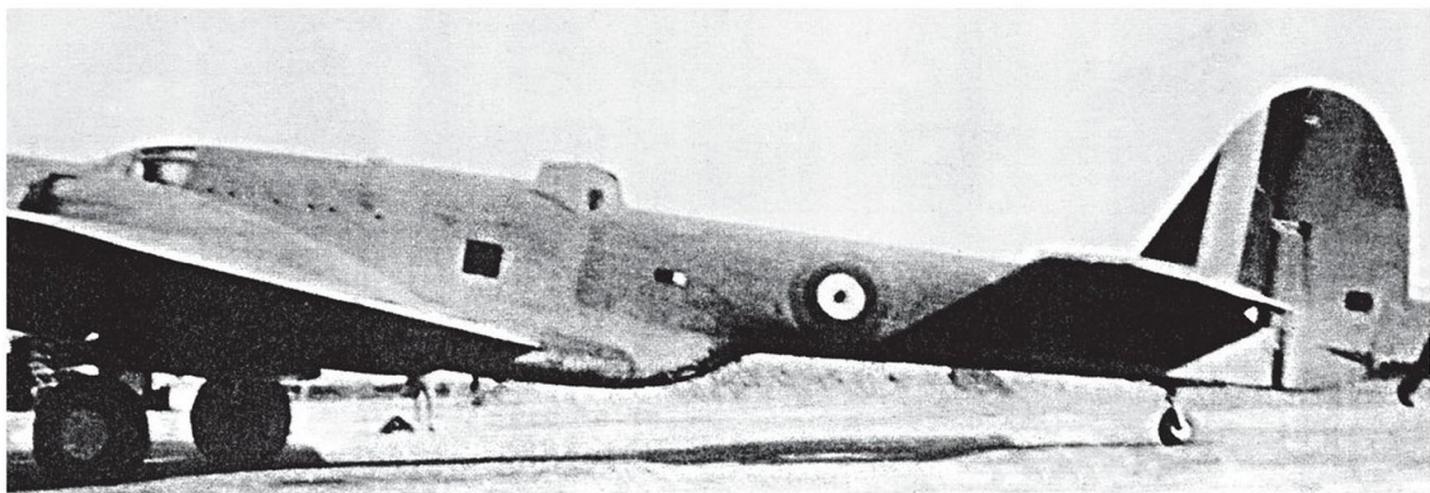
167-F

La seconde et dernière partie de cet historique du Martin 167-F nous entraîne de l'Éthiopie aux poches de l'Atlantique en passant par les confins libyques. Le Glenn est l'un des premiers avions français à reprendre la lutte armée aux côtés des Alliés dès juillet 1940. Il combattra ainsi l'occupant jusqu'à la mi-avril 1945, quand les tout derniers exemplaires seront rendus à des activités moins belliqueuses.

PAR C.-J. EHRENGARDT



▼ Le Martin 167-F n° 75 du GB I/34 *Béam* équipé d'une caméra Fairchild au fonctionnement lunatique. L'avion a conservé l'insigne de son unité d'origine, la 2e escadrille du GB I/62, par pure coïncidence une croix de Lorraine rouge dans une mandorle polylobée bleue. Il porte aussi les bandes de reconnaissance visuelle noir et blanc, imposées aux avions français survolant le territoire métropolitain. (ECPA-D)



LE 25 juin 1940, la France dépose les armes, l'armistice avec l'Allemagne et l'Italie entre en vigueur. Toutefois, certains équipages ne sont pas décidés à abandonner si vite la lutte. Le 30 juin, trois Martin 167-F (n° 167, 171 et 228) de l'École de Meknès tentent de s'échapper de Bir-Rechid sur l'initiative du capitaine Neyrand. Le rapport officiel donne les circonstances de l'évasion :

« Le capitaine Neyrand, chargé le 30 juin de la garde du terrain, prévint le mécanicien que des ordres de transfert d'avions par voie des airs allaient arriver. À 14h00, il envoya une camionnette en gare de Casablanca chercher des officiers [capitaines de Vendœuvre et Larger, lieutenants de Saint-Péreuse, Aubertin et Berger, sous-lieutenants Weill et du Plessix – NDA]. À leur arrivée, le capitaine Neyrand montra au chef mécanicien un ordre de mission prescrivant d'emmener trois avions et lui donna l'ordre de mettre en route ces avions. »

Malheureusement, en survolant Gibraltar, les Glenn sont accueillis par la DCA, probablement espagnole, qui abat le n° 167, faisant quatre tués.

Le 1^{er} juillet, le n° 221 (sous-lieutenant Michelin et sergent Guillon) tente de quitter Casablanca, mais l'équipage est arrêté au moment où il met un moteur en marche.

Ce même jour, les n° 82 (capitaine Ritoux-Lachaud, adjudant Trécan, sergent Cunibil) et 102 (capitaine Dodelier et sergent-chef Rolland) du GR I/61 réussissent

▲ Une très mauvaise photo de l'un des deux Glenn de l'escadrille d'Aden, photographié à Khormaksar peu après son arrivée à la mi-juillet 1940. Ces appareils ne portaient aucune marque, en dehors des cocardes, et n'arboraient pas la croix de Lorraine.

(Archives Icare)

à s'envoler de Youks-les-Bains (Algérie) à l'aube. Les équipages choisissent de rallier l'Égypte plutôt que Gibraltar et se posent à Marsa-Matrouh vers 09h00. On les retrouvera un peu plus loin.

D'autres rallieront les territoires britanniques ultérieurement, comme le n° 224, détourné le 29 juillet 1940 au cours d'un vol de convoyage, le n° 114 du GR I/22, évadé le 10 février 1941 de Rabat, et le 7B-1 de l'escadrille 7B, parti le 1^{er} mars 1941 de Tafaraoui, qui rejoint Gibraltar comme les deux précédents. Un appareil non identifié rallie également le « Rocher » le 2 juillet 1940 avec à son bord les sous-lieutenants Hirleman et Becquart.

Trois autres appareils renforceront les FAFL, mais d'une manière involontaire : les n° 10, 109 et 110, abandonnés par le GB I/62 à Libreville (voir numéro précédent).

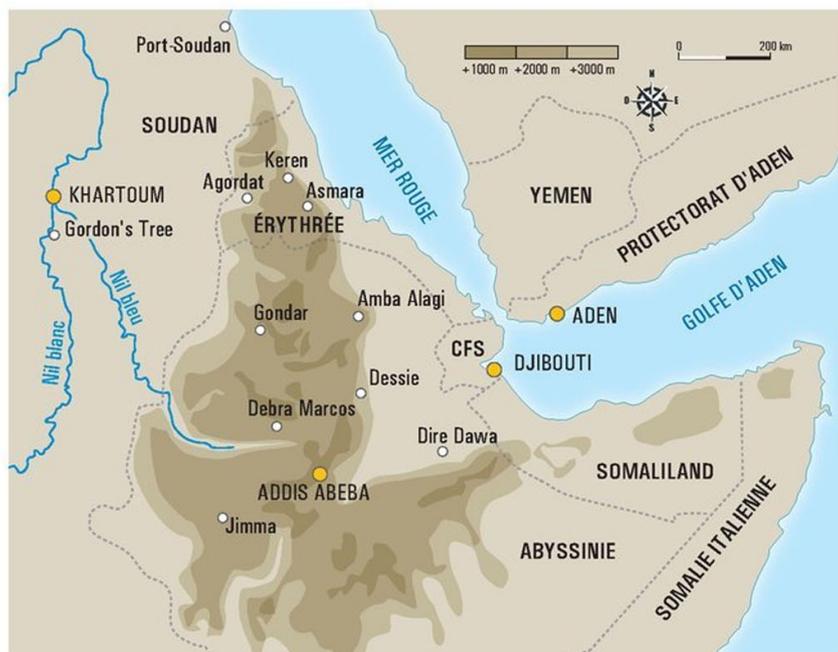
I – L'ESCADRILLE D'ADEN

Rassemblés temporairement à Ismailia fin juin 1940, les avions français qui ont rallié l'Égypte sont répartis par les Britanniques en trois détachements distincts, en fonction de leur matériel. Tandis que Morane 406 et Potez 63.11 forment le *French Fighter Flight* n° 2 et deux Simoun et un Bloch 81 le *French Communication Flight*, les deux Martin 167-F n° 82 et 102, sous les ordres du capitaine Jacques Dodelier, sont envoyés à Aden le 13 juillet pour y devenir le *French Bomber Flight* n° 1 ou escadrille d'Aden [1]. Auparavant, ils ont été équipés de mitrailleuses anglaises (pour des raisons d'approvisionnement en munitions) et ont reçu des *serials* de la RAF (AX670 : n° 102 et AX671 : n° 82), qui, en fait, ne seront jamais peints sur les avions.

Le 82 effectue une escale à Port-Soudan et en profite pour mener à bien sa première mission de guerre, une reconnaissance au-dessus des ports de Massawa et d'Assab. Le 102 s'arrête à Djibouti pour déposer le général de Larminat, chargé de rallier la Côte française des Somalis au général De Gaulle. Un pneu de l'avion éclate à l'atterrissage. Le mécanicien de bord, le sergent Robert Cunibil, part pour Aden récupérer une roue de Blenheim, qu'il monte, non sans mal, sur le Glenn. L'équipage passe la nuit à Djibouti dans un climat délétère, les autorités hésitant encore sur la conduite à tenir (la Côte française des Somalis finira par choisir de rester fidèle au gouvernement de Vichy).

À Khormaksar (Aden), les deux Glenn, qui sont rattachés au N° 8 *Squadron*, vont être essentiellement utilisés pour des missions de reconnaissance en raison de leur long rayon d'action (les deux appareils sont du type « grand raid » avec réservoir supplémentaire dans la soute avant).

[1] Rappelons, à toutes fins utiles, que ces unités et leur personnel n'appartenaient pas aux FAFL.





Cela ne les empêche nullement d'accomplir des missions plus offensives, comme le 4 août, lorsque le 102 (adjudant Trécan) mitraille avec succès le terrain italien de Dogahbur, où il endommage deux Caproni Ca.133.

Le 16 août, le capitaine Roger Ritoux-Lachaud (82) revendique un « trimoteur Caproni » dans les circonstances qu'a relatées Robert Cunibil :

« Alors que nous assurions la protection de l'évacuation de la Somalie anglaise, Trécan vit au-dessous de lui un Caproni trimoteur. Il l'attaqua et l'abattit avec 240 cartouches. Comme il l'avait tiré de très près, il se mit en piqué pour éviter le Caproni, pratiquement à la verticale, et Portalis, croyant que le Glenn avait été touché – il n'avait encaissé que quelques balles qui ne causèrent pas de dégâts –, sauta en parachute. Il tomba près d'une unité anglaise qui se repliait sur Aden et fut ainsi de retour à Aden quelques jours plus tard. »

Il s'agissait en fait d'un S.79 du 44^e Gruppo, piloté par le *Sottotenente* Luigi Conti [2] :

« Si les S.79 avaient été équipés de radio, Conti et son équipage auraient sans aucun doute survécu à cet incident. Après l'attaque de Ritoux-Lachaud, les autres équipages aperçurent une fine traînée de fumée noire s'échappant de l'appareil de Conti, que les occupants n'avaient visiblement pas remarquée. Les aviateurs à bord des autres appareils firent des signes désespérés à Conti pour tenter de l'avertir, mais son équipage y répondit par de petits gestes amicaux, tandis que la fumée s'épaississait de plus en plus. Tout à coup, le Savoia explosa dans une grosse boule de feu et tomba près de Sheik. »

Contrairement aux espérances de Cunibil, la victoire n'est pas officiellement homologuée par la RAF, certainement parce que le S.79 est tombé hors de vue de témoins.

Malheureusement, le 82 est abattu le 8 septembre en mitraillant le terrain de Moggio et l'équipage tué [3], sauf le lieutenant Pierre Fénaux de Maismont, fait prisonnier par les Italiens (condamné à mort, puis gracié). Son vainqueur est un Fiat CR.42 de la 413^e Squadriglia qui a décollé sur alerte d'Addis-Abeba.

Le second Glenn (n^o 102) subit un sort identique le 16 décembre, au cours de sa 44^e mission de guerre, ainsi que le rapporte Robert Cunibil :

« Le Glenn 102, équipage Dodelier, commandant de bord, Trécan, pilote, Michel, radio-mitrailleur, et moi-même, décollait à 07h30, avec une demi-heure de retard, pour prendre des photographies afin de vérifier l'efficacité d'un

▲ Les petits devant et les grands derrière : l'escadrille d'Aden pose pour la postérité devant ses deux Glenn. Six d'entre eux ne reverront jamais la France. De gauche à droite, debout : sergent Robert Cunibil, sergent-chef Poisson, sergent-chef Ronan Michel (†), sergent Raymond Rolland (†), capitaine Roger Ritoux-Lachaud (†), capitaine Jacques Dodelier (†), lieutenant Pierre Fénaux de Maismont, adjudant-chef Yves Trécan (†), sergent Portalis, sergent Émile Lobato de Faria (†). Accroupis : soldats Montillaud, Delautre, Pinson, Delpino et Cassan. (ECPA-D)

bombardement effectué par des Blenheim sur Dire-Dawa, un coin réputé dangereux qui disposait d'un aérodrome bien équipé.

« Dodelier avait décidé d'employer une nouvelle méthode pour prendre les Italiens par surprise en arrivant à haute altitude, environ 7 500 m, et en se laissant descendre très lentement, moteurs réduits, presque à la limite du décrochage afin d'être sur l'objectif sans avoir été entendu par l'ennemi. Alors que nous approchions de notre but, nous aperçûmes un chasseur au-dessous de nous, sans pouvoir dire s'il s'agissait d'un CR.32 ou d'un CR.42. Aussitôt, je le signalai à Michel qui, par interphone, alerta Trécan. Tout en assurant la surveillance, je constatai que notre descente se prolongeait, je trouvais cela bizarre. Je le signalai à nouveau, mais après quelques secondes, à une altitude de 3 500 m environ, je réalisai que ce n'était pas un chasseur que nous avions à nos trousses, mais deux CR.32 qui se trouvaient au-dessus de nous et en léger piqué. Une troisième fois, l'alerte était donnée, Trécan avait accéléré les deux moteurs et amorcé sa descente ; malheureusement, il était trop tard, nos adversaires étaient de chaque côté de l'empennage du 102. Avec sa mitrailleuse de tourelle, Michel se défendait comme il pouvait ; quant à moi, avec ma mitrailleuse inférieure, je n'étais pas d'un grand secours, les deux chasseurs n'étant pas dans ma ligne de tir.

« L'un d'eux abandonna très vite, et je sais depuis pourquoi, mais l'autre continua son attaque et mit notre moteur droit en feu et perfora un réservoir d'essence. Placé à l'arrière, je jugeai bien la situation et conseillai à Trécan de couper le moteur droit. Il y eut ensuite une seconde rafale, et ce fut fini. L'avion continua à plein régime vers le sol. Trécan avait été touché, probablement à mort. Michel me fit signe de sauter. Alors que je descendais, suspendu à mon parachute, je vis l'avion s'écraser au sol et brûler. Michel était parti sans parachute. »

Robert Cunibil est le seul survivant [4]. Capturé par les Italiens, il retrouvera Maismont dans les geôles éthiopiennes ; ils seront tous deux libérés lorsque les Britanniques investiront Addis-Abeba.

Le Glenn a d'abord été attaqué par le *Sottotenente* Veronese de la 410^e Squadriglia. Ayant grimpé très haut pour surprendre le Glenn, Veronese a piqué pleins gaz et a ouvert le feu à faible distance. Il a aperçu de la fumée noire s'échapper du moteur droit, qui s'est arrêté. Veronese, qui était monté trop haut sans oxygène,

[2] *Dust Clouds in the Middle East* – C. Shores – Grub Street, Londres, 1996.

[3] Cne Roger Ritoux-Lachaud (O/CdB), Sgt Raymond Rolland (P) et Sgt Émile Lobato de Faria.

[4] Ont été tués : Cne Jacques Dodelier (O/CdB), Adj Yves Trécan (P) et S/C Ronan Michel (M).

a commencé à se sentir mal. Il a dû rapidement rentrer à la base, où il a été hospitalisé – c'est ce que voulait dire Cunibil dans son rapport : « L'un d'eux abandonna très vite, et je sais depuis pourquoi. » Le second CR.32, piloté par le *Sergente Maggiore* Athos Tieghi, a alors pris le relais. Il a incendié le M.167, qui est allé s'écraser au sol. Le pilote italien a aperçu deux parachutes, dont un est resté accroché à la queue de l'appareil. C'est sur ce triste épisode que s'achève l'histoire de l'escadrille d'Aden.

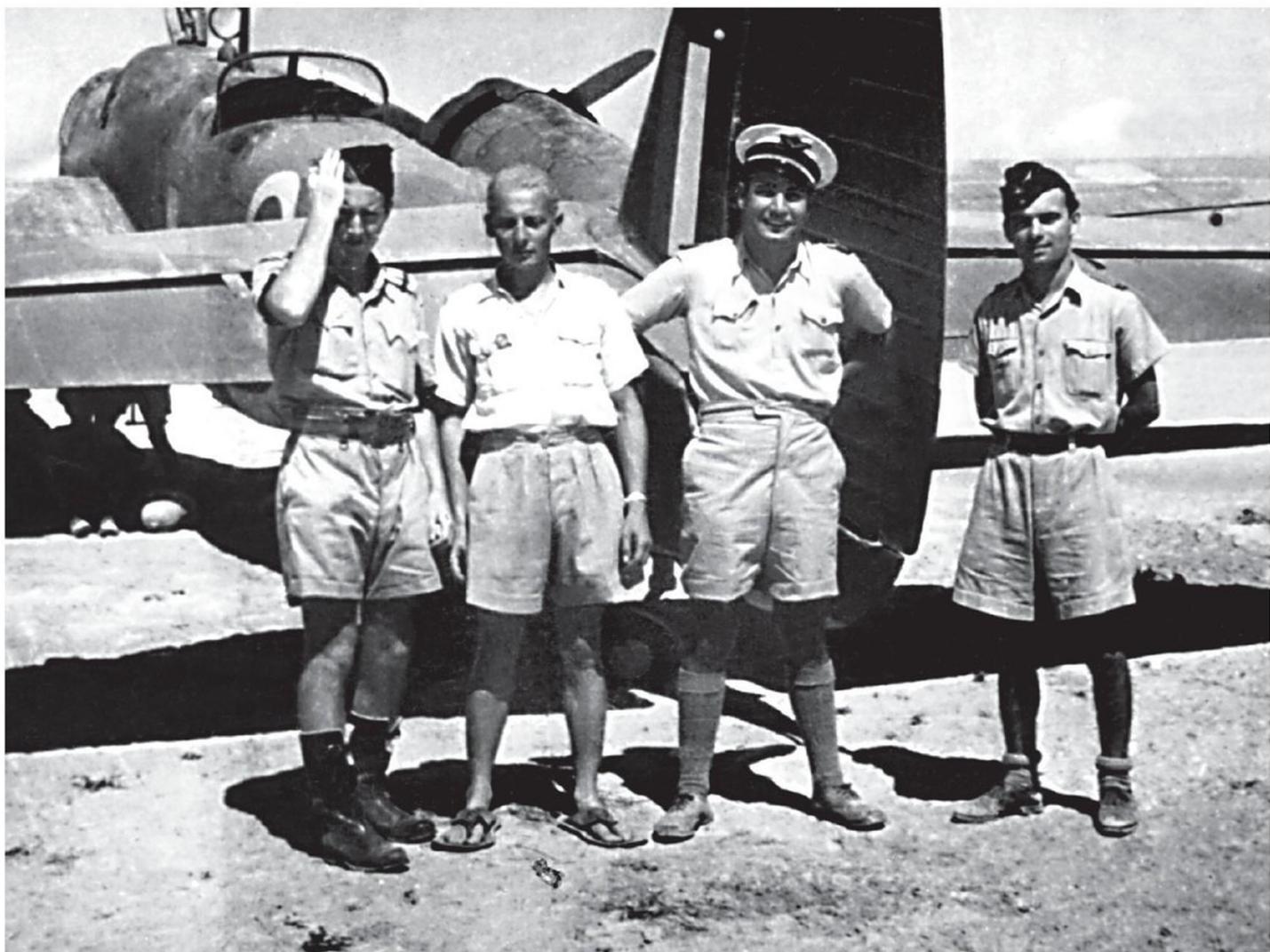
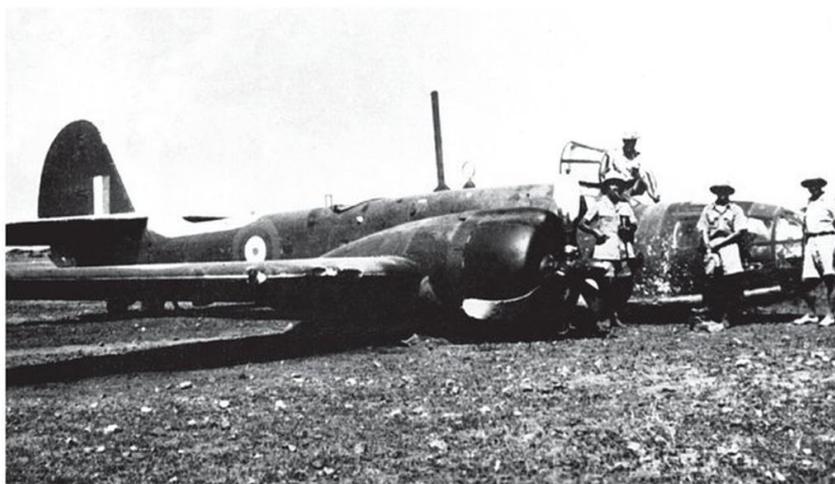
▼ L'équipage Lamm, Newman, Breton et Guignonis de l'E.B. n° 2, affecté au N° 39 *Squadron*, à Fuka, en août 1941. (SHD/Air)

▼ Le Maryland AH290 n'arrivera jamais en Égypte. Il s'écrase à El Fasher, au Soudan, avec l'équipage du capitaine Sandré à son bord. Les quatre hommes, indemnes, posent devant l'épave. (SHD/Air)

II – L'ESCADRILLE DE BOMBARDEMENT N° 2

Créé pour prendre part à l'expédition de Dakar de septembre 1940, le Groupe de combat n° 1 des FAFL est dissous à Fort-Lamy (Tchad) le 20 novembre 1940 et intégré au Détachement permanent des forces aériennes du Tchad. Après la formation du GR B1 (Groupe de bombardement réservé, futur groupe *Lorraine*) et son départ pour le front, les équipages demeurés en AEF récupèrent les trois Glenn abandonnés par le GB I/62 à Libreville et en remettent deux en état (n° 109 et 110 – la bureaucratie britannique leur affecte les serials HK836 et 845). Récupérant des Maryland en cours de montage à Takoradi (ils ne sont que prêtés par la RAF, car destinés pour la plupart à la SAAF – South African Air Force), les équipages sont rassemblés à Brazzaville, où ils forment l'Escadrille de bombardement n° 2, sous les ordres du capitaine (puis commandant) Goumin.

Avec huit appareils (puis sept, à la suite de l'accident du AH290 au Soudan), l'escadrille gagne l'Égypte et Abu Sweir au terme d'un long périple de cinq jours et 3 000 km. Elle est alors rattachée au N° 24 SAAF *Squadron*, et ses premières sorties consistent en des lancers de tracts au-dessus de la Syrie. Au cours d'une mission qui se déroule le 18 mai 1941, des Morane 406 du GC I/7 interceptent l'un des Maryland et placent quelques coups au but. Le lendemain, saisi par un étrange remord, le lieutenant Marcelin Labas « emprunte » un Maryland aux Sud-Africains et se pose délibérément à Kouneitra, en Syrie, pour se rendre aux autorités vichystes.

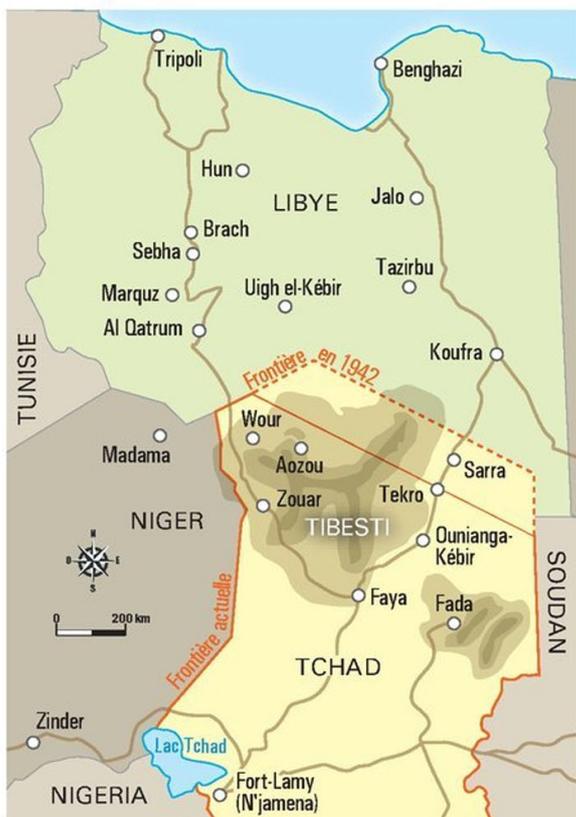




Il donnera lui-même sa version des faits dans *L'Illustration* du 11 décembre 1943 :

« Le lendemain, on me demanda une reconnaissance sur la Syrie avec mission de mitrailler si je voyais des avions allemands. J'exécutai cette reconnaissance le dimanche 17 juin [sic] ; je vis deux Junkers à Alep, mais je ne mitraillai pas. Au retour, les Anglais me demandèrent des explications. Je répondis à mon commandant d'escadrille, que j'avais retrouvé là, que je me refusais à tirer une seule cartouche sur la Syrie. Il me dit qu'il m'approuvait et qu'il allait partir au Caire demander le rapport du général Catroux. Il partit en mission le lendemain 18, et je ne le revis plus. Il me fut alors donné l'ordre, le 18 au matin, de me tenir prêt à exécuter pour l'après-midi une mission de bombardement

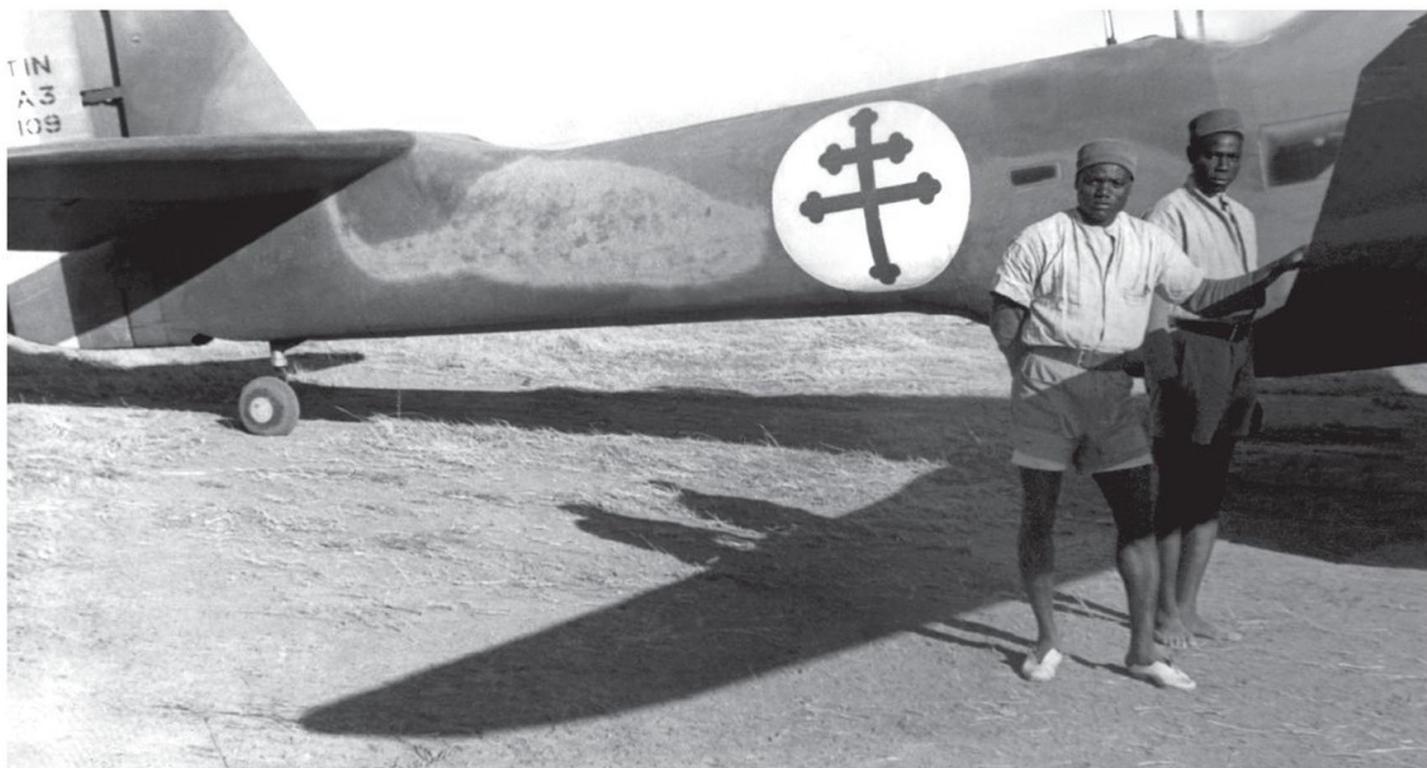
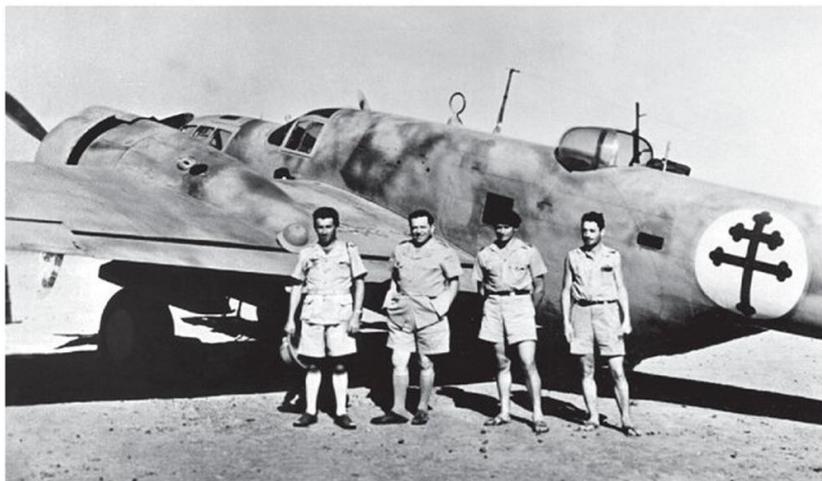
sur la Syrie. J'acceptai, mais je prétendis avoir à essayer mes freins auparavant. À midi, j'allai sur la piste, en chemise et sans casquette, pour ne pas donner l'éveil. Je mis en route et je décollai aussitôt. Je ne voulais pas courir le risque de voler longtemps au-dessus de la Syrie seul et sans défense contre les chasseurs. Je choisis un endroit d'où l'on pût voir que j'atterrissais volontairement. Mais, en choisissant le terrain, je ne remarquai pas les parpaings enfouis sous les herbes. Mon train droit fauché, l'avion s'écrasa au sol, à mon grand regret. »
Inutile de dire que cet incident jette un froid sur les relations entre les Britanniques et les Français libres. Le commandant Goumin doit aller plaider sa cause auprès du *Major General John C. W. Clark* [5] et réclame une mission de rachat.

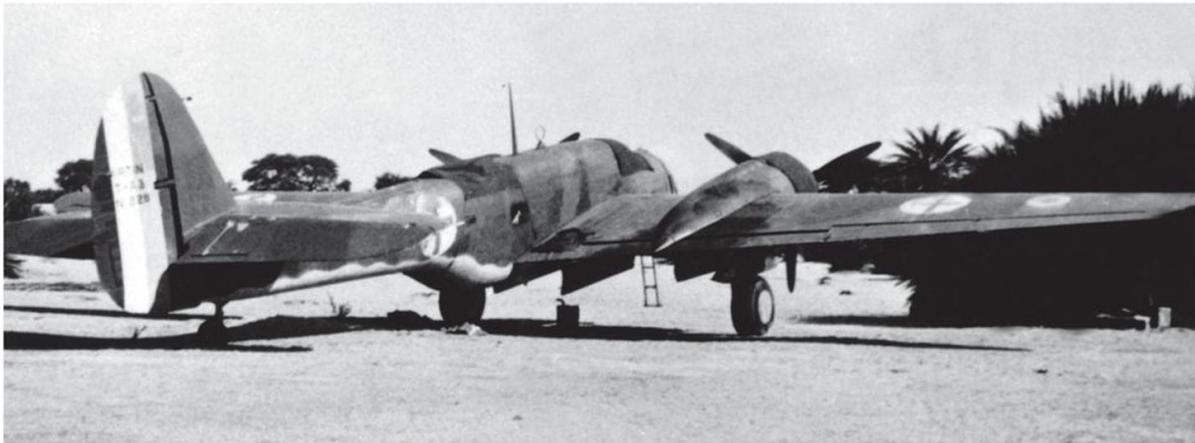
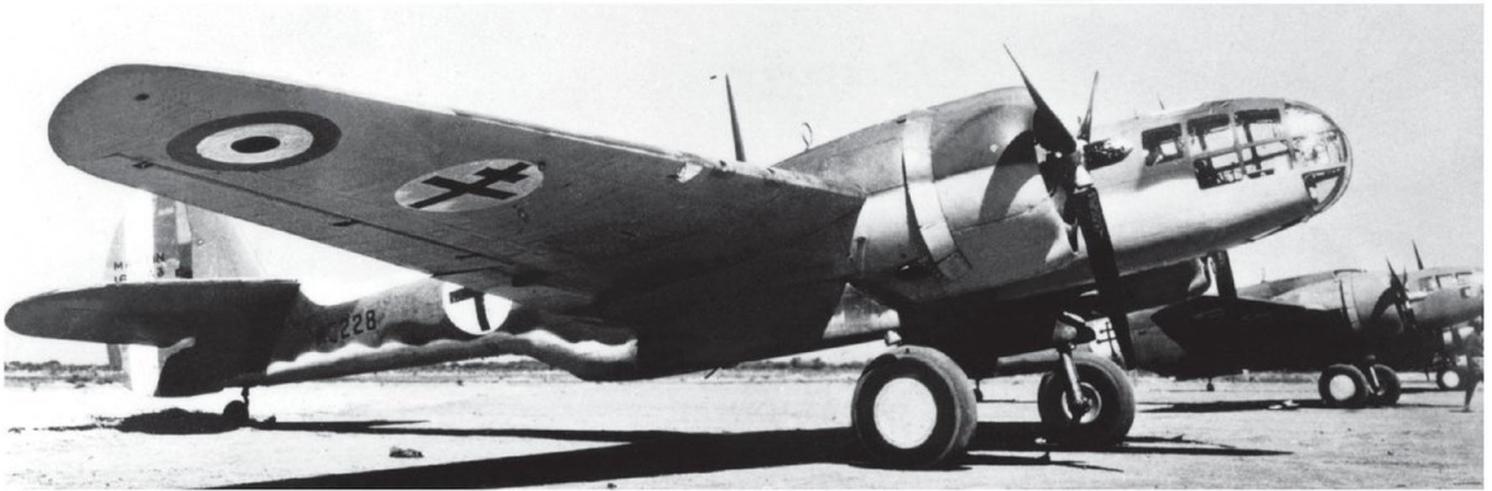


[5] Il commande alors la *Habforce*, une unité terrestre mise sur pied pour défendre Habbaniya lors de la rébellion en Irak, qui deviendra le fer de lance des troupes britanniques lors de la conquête de la Syrie.

▼ Le n° 109 abandonné par l'armée de l'Air de Vichy à Libreville. Les marques de son ancien propriétaire ont été effacées, et une énorme croix de Lorraine, vraisemblablement rouge, a été peinte sur le fuselage.
(Collection de l'auteur)

▼ Le Glenn n° 109 servira essentiellement pour les liaisons au profit du commandant des FAAFL, le colonel Carretier (deuxième à gauche sur la photo).
(Collection J. Mutin)





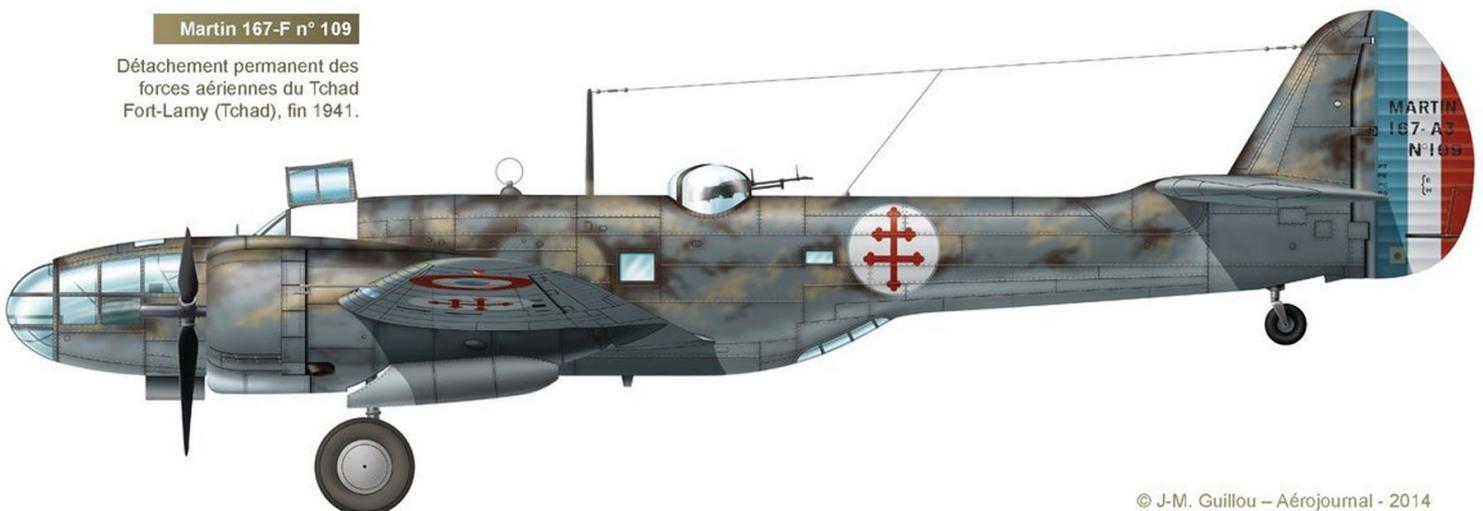
▲ Le MQ228 sous un autre angle. Contrairement à l'autre photo de cet appareil, le bleu des marques de nationalité apparaît plus clair que le rouge, ce qui renforce l'idée que les croix de Lorraine sont bien bleues. Le rouge ayant été aussi employé, il n'est pas toujours facile de faire la part des choses. (ECPA-D)

◀ Il est difficile de comprendre pourquoi le Martin 167-F n° 228 a reçu ce *serial* fantaisiste (le préfixe MQ n'a jamais été utilisé par l'*Air Ministry*). Peut-être fut-ce à la demande des autorités britanniques ? Cet appareil de l'école de Meknès s'était échappé le 30 juin 1940. Une autre incertitude concerne la couleur de ses croix de Lorraine, mais il semble bien que celle d'intrados soit de la même teinte que le centre de la cocarde, c'est-à-dire bleue, car les avions FAFI avaient conservé leurs marques de nationalité françaises. (ECPA-D)

◀ Le MQ228, probablement à Fort-Archambault, avant la première campagne du Fezzan début 1942. (SHD/Air)

Martin 167-F n° 109

Détachement permanent des forces aériennes du Tchad Fort-Lamy (Tchad), fin 1941.





Il l'obtient sous la forme d'un aller simple pour l'enfer : lancer des médicaments et des munitions à la garnison britannique assiégée à Retimo, sur l'île de Crète. Le 26 mai, six Maryland Mk. II du N° 24 SAAF Squadron s'envolent, avec, parmi eux, l'appareil du commandant Goumin (1607, AH307). Celui-ci et un second sont chargés du largage, tandis que les quatre autres vont mitrailler Malème. Après avoir accompli sa tâche, Goumin décide apparemment d'attaquer Malème à son tour. Son radiomitrailleur, l'adjudant-chef Marteau, témoigne [6] :

« Nous avons aperçu Canea en arrivant, puis nous avons atteint Malème ; il y avait une foule sur la plage. Le pilote a arrosé les Ju 52 avec ses armes de bord, et je me suis joint à lui avec mes deux mitrailleuses. La réaction ne s'est pas fait attendre, des traçantes nous ont encadrés de toute part, au-dessus, dessous, à gauche, à droite. Le sergent Roger Lefèvre, le mitrailleur supérieur, nous a dit plus tard qu'un chasseur allemand nous avait attaqués. Brutalement, l'appareil a "dérapé". Je suis tombé, et Lefèvre m'est tombé dessus de sa tourelle, les deux genoux dans mon dos. En tombant, il a déconnecté l'interphone ; il y eut un grand silence, et nous nous sommes empêtrés dans les harnais de nos parachutes. L'avion continuait à voler, mais par les trous d'obus, je pouvais voir le sol se rapprocher à grande vitesse. J'ai attendu l'impact et je me suis mis en boule, puis... le vide. En touchant le sol, l'affût de mes mitrailleuses a pivoté sur son axe, et le collimateur m'a heurté à la tête. Quand j'ai recouvert mes sens, j'ai vu que l'avion gisait sur le ventre le long d'un fossé – une chance incroyable. Les moteurs flambaient, et la chaleur m'a réveillé. Pas question de fuir par le dessous, alors j'ai détaché le parachute, et Lefèvre s'est battu pour ouvrir la trappe près de la tourelle. Je l'ai aidé

[6] Lettre à l'auteur, 1976.

à sortir, mais au moment où nous avons touché le sol, une patrouille de montagnards autrichiens est arrivée et nous a faits prisonniers. »

Goumin avait été tué par les balles d'un Messerschmitt Bf 109, sans nul doute celui du *Leutnant* Emil Omert du III./JG 77. Le lieutenant Courcot, sérieusement blessé, est également fait prisonnier.

Le commandement de l'escadrille est alors repris par le lieutenant-colonel de Marmier, et l'unité est rattachée au N° 39 Squadron en tant que *Flight C*. L'activité principale des équipages français se résume à des missions de convoyage. Alors qu'il avait été envisagé de former une nouvelle escadrille autonome, l'escadrille est dissoute le 5 septembre, et ses navigants sont regroupés à Damas pour être intégrés au groupe *Lorraine*.

III – LE GROUPE BRETAGNE

Tandis que le GR B1, avec ses Blenheim, est envoyé au Soudan et que l'escadrille de bombardement n° 2 se forme à Brazzaville, le Détachement permanent des forces aériennes du Tchad poursuit l'entraînement de ses navigants sur les deux Glenn récupérés à Libreville (n° 109 et 110). Après l'arrivée de renforts venus d'Angleterre et la prise en compte de huit Lysander et de quatre nouveaux Maryland en provenance de Takoradi (dont les BJ428 et BS765 arrivés le 15 juillet 1941), il est possible de mettre sur pied le Groupe de reconnaissance n° 1 qui, le 1^{er} janvier 1942, reçoit l'appellation officielle de groupe *Bretagne*. L'unité est alors placée sous les ordres du commandant Noël.

▼ Le général Leclerc au milieu des officiers du groupe *Bretagne*, vraisemblablement à Fort-Lamy.
(Photo Raymond)





Les deux Glenn d'origine étant repris par le commandement des Forces aériennes africaines françaises libres (FAAFL) comme avions de commandement, le *Bretagne* scinde alors son matériel en deux escadrilles : *Rennes*, sur *Lysander*, et *Nantes*, équipée des Glenn AR716, BJ428, BS765 et MQ228.

Un événement qui se déroule le 22 janvier 1942, le bombardement de Fort-Lamy par un Heinkel He 111, entraîne une riposte immédiate du général Leclerc. Celui-ci monte une opération de « nettoyage » des postes italiens aux confins libyques, sans intention de les occuper définitivement pour des raisons d'intendance. Par prudence, les Glenn sont repliés sur Fort-Archambault, à 600 km plus au sud-est.

Le 2 mars, le groupe, qui doit appuyer Leclerc dans sa première campagne du Fezzan, fait mouvement sur Faya-Largeau. Le terrain de travail principal est situé à Zouar, et des pistes avancées sont aménagées à Wour, Aozou et Tallagoum.

Le 3 mars, trois Glenn décollent de Wour à partir de 06h30 : BS765 (commandant Noël), BJ428 (lieutenant Mahé) et MQ228 (lieutenant Court). Le premier doit effectuer une reconnaissance photographique sur Brach et Sebah. La mission du second consiste à photographier les forts de Marzuq [7] et d'Al Qatrun, et de bombarder le terrain de Marzuq (quelque 1 140 km à parcourir !). Enfin, le troisième emporte seize bombes explosives françaises destinées au hangar du terrain d'aviation de Marzuq.

L'aller s'effectue dans des conditions difficiles et un temps exécrable. Court largue ses bombes à 08h20, mais au retour, il est pris dans la crasse. Il doit se poser près d'Aozou, en pleine tempête de sable. Contactée par radio, la base de Zouar lui envoie le Potez 540 de liaison chargé de fûts d'essence. Toutefois, le train ayant cédé, il s'est posé sur le ventre. Les dégâts sont limités aux pales tordues des deux hélices, mais il ne peut pas repartir avant d'être remis en état.

Pendant ce temps, Mahé lance ses bombes sur un objectif, qui s'avérera finalement être le terrain de Brach. Les mauvaises conditions météo empêchent le Glenn de survoler Al Qatrun, et, perdu dans la crasse, il se pose en plein désert, à environ 100 km au nord-est du Tibesti, à 12h10. Le vent de sable s'étant levé et sans

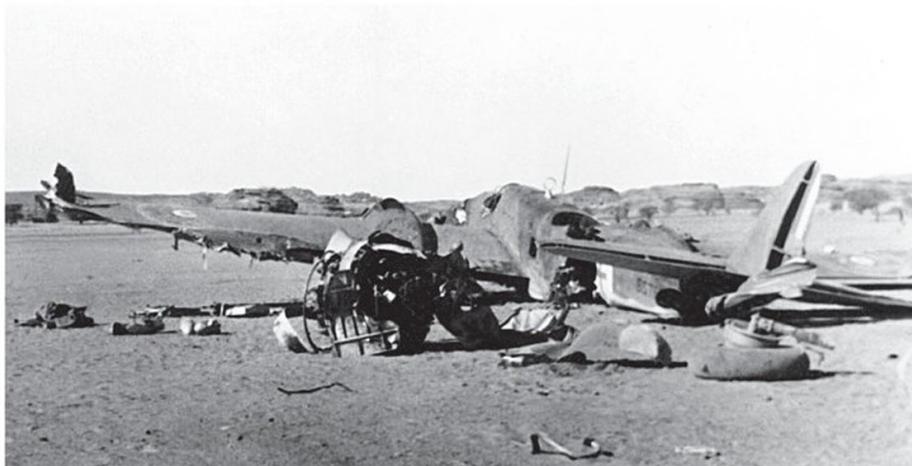
▲ Le MQ228 après sa mésaventure du 3 mars 1942. Posé sur le ventre, l'avion est quasiment intact, mais il passera près de six mois au parc de Bangui à attendre la livraison d'hélices neuves. (SHD/Air)

[7] Dans la mesure du possible, nous avons donné les noms actuels des localités. À l'époque, Al Qatrun était El Gatrun et Marzuq, Mourzouk.

▼ L'équipage du lieutenant Court (au centre) devant l'épave de son avion. On note l'insigne. (SHD/Air)

possibilité de joindre Zouar par radio, l'équipage passe la journée du lendemain sur place. À 08h00, le 5 mars, le BJ428 redécolle et survole le Potez 540 de liaison et le Glenn MQ228. Jugeant l'endroit trop dangereux pour atterrir, Mahé va se poser une quinzaine de kilomètres plus loin. Mahé et le sergent-chef Dubroca partent à pied en direction du Potez qui a laissé derrière lui 360 litres d'essence. À 17h45, le BJ428 se pose près des fûts. La matinée du 6 mars est occupée à faire les pleins, et l'appareil peut enfin repartir à 11h15. Quarante minutes plus tard, le temps change à nouveau, et à 40 km de Wour, la visibilité est totalement bouchée par une brume de sable. À 12h15, au bord de la panne d'essence, Mahé pose une seconde fois son appareil dans la nature. Le 7 mars, Mahé et l'adjudant Canepa partent à pied en direction de Wour. Ils reviennent au Glenn dans l'après-midi avec de l'essence. Les pleins sont refaits, le temps se dégage, et le BJ428 peut enfin se poser à Wour à 17h30.





◀ L'épave du BS765 après son décollage raté de Zouar le 5 novembre 1942. Les deux mitrailleurs sont blessés, dont un mortellement. De minuscules cocardes françaises ont été repeintes par-dessus les cocardes britanniques d'extrados. Cet appareil avait déjà été accidenté par le capitaine Noël, le 10 août 1941, à l'atterrissage à Moussoro (Tchad). (SHD/Air)



▶ Le BJ428 du *Bretagne* en train d'être ravitaillé. La chaleur et le sable étaient des ennemis plus présents et peut-être même plus dangereux que l'aviation italienne. On note que les parties vitrées ont été protégées du soleil par une toile. Le plein doit être fait à la main à partir de bidons déposés par un Potez 540 pour le MQ228. (ECPA-D)

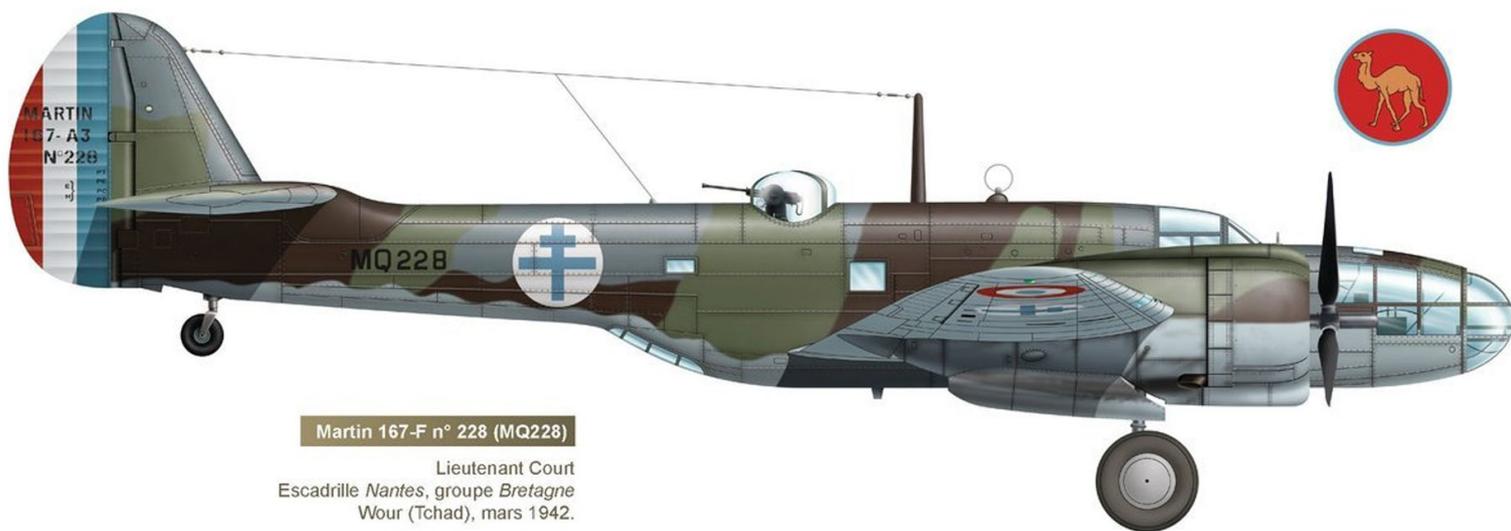
les postes italiens. L'escadrille *Nantes*, sous les ordres du capitaine Mahé, touche cinq Blenheim dans le courant du mois de septembre 1942, un renfort bienvenu dans la mesure où il ne reste plus alors que deux Glenn disponibles, les AR716 et BJ428. En effet, le MQ228 se trouve au parc de Bangui dans l'attente de nouvelles hélices, et le BS765 est accaparé par le commandement des FAAFL pour des missions de liaison. Ce dernier est accidenté le 5 novembre 1942, lorsqu'un moteur rend l'âme au décollage de Zouar, avec le commandant Pierre Tassin de Saint-Péreuse aux manettes ; le sergent Saillard est légèrement blessé, mais le sergent-chef Drouet décédera des suites de ses blessures quelques jours plus tard. Le 16 décembre 1942, les deux Glenn (BJ428, capitaine Mahé, et AR716, lieutenant Netter) gagnent le terrain avancé de Zouar (suivis par les Blenheim quatre jours plus tard). Le général Leclerc prépare sa nouvelle campagne qui doit lui permettre d'effectuer la jonction avec la 8^e armée britannique à Tripoli.

Quant au commandant Noël, les mauvaises conditions météorologiques l'obligent à faire demi-tour. La mission est reprise le 5 mars, mais ce sont d'autres surprises qui attendent les aviateurs français : « Le sol ne correspond guère à la carte, écrira le commandant Noël dans son rapport. Il semble que les indications de celle-ci soient assez fantaisistes. » L'avion rentre avec ses clichés à 15h45, après cinq heures et vingt minutes de vol.

Voilà le récit d'une mission typique du groupe *Bretagne*, qui illustre à merveille les conditions extrêmes dans lesquelles les équipages opèrent. La première campagne du Fezzan cessant le 14 mars, le *Bretagne*, replié à Fort-Archambault, entre dans une longue période de léthargie, dont il est tiré de temps à autre par une mission de reconnaissance sur

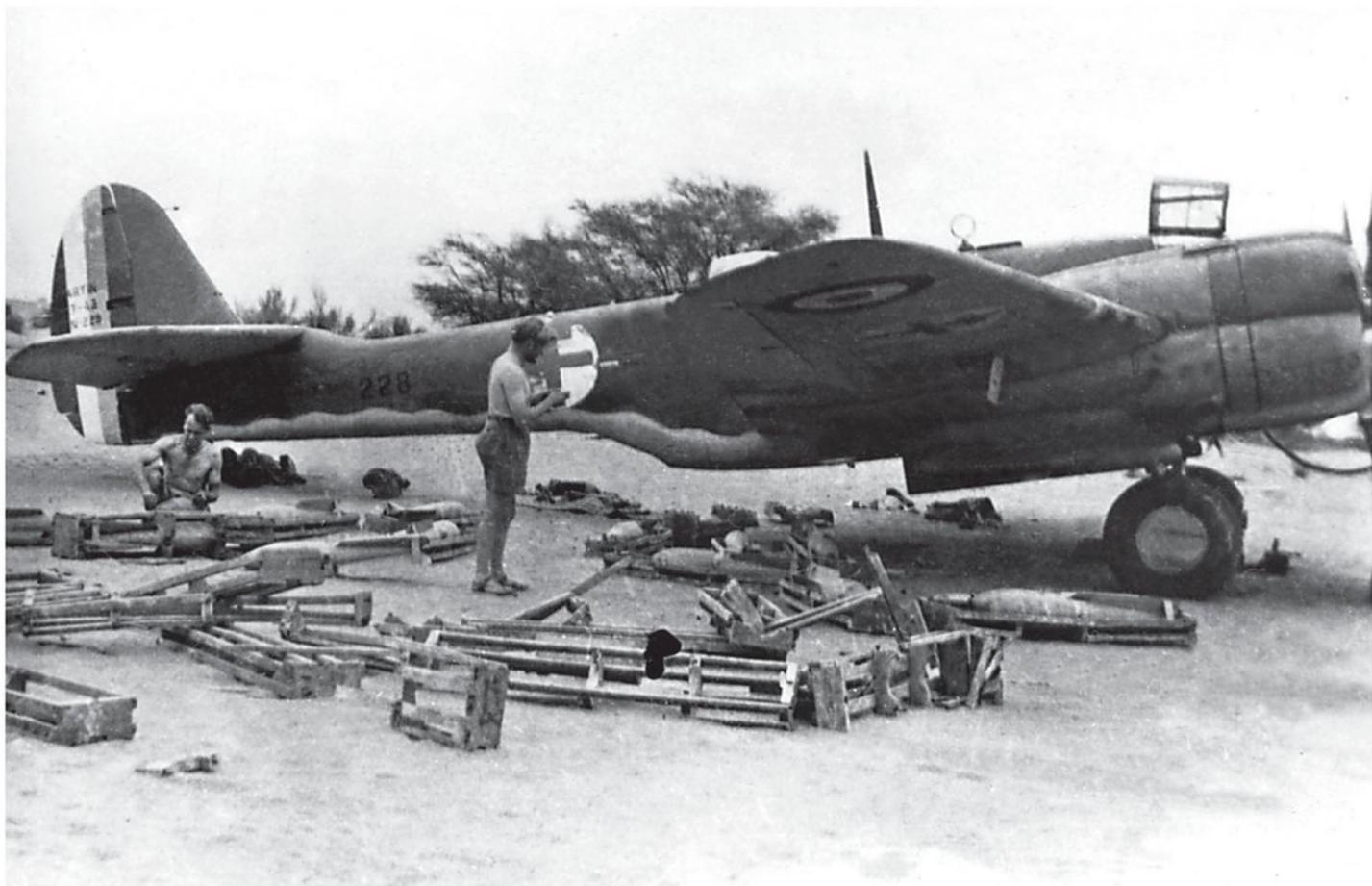
Le 26 décembre, le AR716 réalise sa première mission, la protection d'une colonne avançant à l'est d'Al Qatrun. Au-dessus de ce poste italien, le Glenn mitraille quelques véhicules.

« Au premier passage, l'avion est atteint par la DCA. Une balle coupe le pied gauche du pilote [adjudant Weill] et la commande gauche du palonnier. Le pilote, qui perd beaucoup de sang, a encore la force de redresser l'avion et de demander à son observateur [lieutenant Netter] d'enclencher la double commande. Après quoi, il s'évanouit. L'observateur remet l'avion en ligne de vol et reprend le cap d'Uigh el-Kébir. Mais les moteurs faiblissent de plus en plus et finissent par s'arrêter complètement en vue de la base avancée. Le sous-lieutenant [sic] Netter, conservant son sang-froid, pique pour maintenir sa vitesse,



Martin 167-F n° 228 (MQ228)

Lieutenant Court
Escadrille *Nantes*, groupe *Bretagne*
Wour (Tchad), mars 1942.



▲ À nouveau le MQ228, photographié ici à Fort-Lamy. Il est en train de recevoir une (nouvelle ?) croix de Lorraine sur le fuselage. (SHD/Air)

▼ Le AH292 est l'un des rares Maryland Mk. Il utilisés par les Français. Il est récupéré par le groupe *Bretagne* à Ben Gardanne en avril 1943 et ne servira qu'à l'instruction. Son sort final nous est inconnu. (Collection J-C. Soumille)



stratégique » en direction du nord. Il la retrouve à 70 km au nord de Marzuq et fait plusieurs passes de mitraillage et largue un message lesté enjoignant aux soldats de se rendre. Aussitôt, les Italiens posent leurs armes et agitent des mouchoirs blancs. Le capitaine Mahé fait alerter la colonne française la plus proche par radio, survole les Italiens, puis part à la rencontre de la patrouille motorisée pour la guider. Une fois que celle-ci a désarmé les soldats italiens, Mahé se pose, et l'équipage assiste au dénombrement. Le 6 janvier, le Glenn n° 102 arrive en renfort. Le 19 janvier, le BJ428 effectue sa dernière mission de la campagne.

Trois jours plus tard, les trois derniers Blenheim et les deux Glenn sont rassemblés à Sebha et fondus au sein d'une seule escadrille. Le 4 avril, le *Bretagne* gagne Ben Gardanne, où il touche le Maryland Mk. Il AH292. Trois mois plus tard, ce dernier et le BJ428 sont convoyés en Syrie, où le groupe doit être reconstitué. Le 13 octobre 1943, le BJ428 est détruit au cours d'un accident près de Rayack, et, un mois plus tard, les équipages sont envoyés à l'instruction pour être transformés sur B-26 Marauder.

IV – LES POCHEES DE L'ATLANTIQUE

car l'indicateur de vitesse ne marche plus ; puis il pose l'avion train rentré, sans mal pour l'équipage. On appelle d'urgence un médecin, mais il est trop tard, l'adjudant Weill a perdu trop de sang et meurt quelques minutes après. »

L'avion est irréparable. Il ne reste donc plus que le BJ428, qui mène à bien plusieurs missions de reconnaissance.

Le 9 janvier 1943, l'infatigable Glenn part à la recherche de la garnison italienne de Marzuq, 140 hommes, qui effectue un « repli

Avec le remplacement des Glenn par du matériel plus moderne en Afrique du Nord, la plupart des survivants ont été affectés à l'École d'application du personnel navigant de Marrakech. Celle-ci disposant d'un personnel et d'un matériel, sinon pléthoriques tout au moins nombreux, il est décidé de ponctionner ses ressources pour créer une formation spécialement destinée à l'appui des troupes FFI qui se battent contre les forces allemandes dans le sud-ouest de la France.



Le 11 août 1944, le commandant Lapios prend en charge un groupe équipé en Douglas A-24, avec 16 équipages, et le capitaine Bataillé un groupe dit « moyen porteur » ou « 2^e groupe », doté de Douglas DB-7 (capitaine Ollivier) et Martin 167-F (capitaine Pialat), avec 13 équipages. Le 18 août, l'ensemble est intégré au Groupement *Patrie*, dont le lieutenant-colonel Jean-François Demozay, *alias* Moses Morlaix, prend le commandement.

Le 2^e groupe fait mouvement sur Mouzaïville, et les Glenn sont envoyés à l'AIA d'Alger-Maison Blanche pour être équipés de moteurs neufs. Ils sont au nombre de huit : n° 30, 75, 112, 127, 153, 162 et 744 [8]. Le 27 août, les n° 30 (avec Demozay à son bord), 75 et 182 (avec le commandant Navès, adjoint de Demozay, comme passager) arrivent à Toulouse-Francazal. Ils y sont rejoints par les 127, 162 et 744 le surlendemain.

Le 29 août, le 182 (capitaine Bataillé) effectue la première mission du groupement, une reconnaissance sur

Bordeaux, Saintes et Angoulême, à la recherche des colonnes ennemies en fuite, dont certaines sont repérées dans les faubourgs d'Angoulême.

Le 30 août, les Glenn et les Douglas sont desserrés à Toulouse-Balma en raison de l'engorgement de Francazal. Les missions se succèdent au rythme d'une ou deux par jour. Elles se divisent en trois catégories : les reconnaissances au profit des Forces aériennes du Sud-Ouest, les liaisons entre les différents états-majors (Paris, Toulouse, Alger...) et la recherche de terrains mieux adaptés au départ de missions offensives. À ce titre, plusieurs bases sont visitées, comme Orly et Dreux, encombrées, Tours, inutilisable, Caen et Angers, trop petites.

Le 9 septembre, le 744 (lieutenant Casanova) largue des tracts au-dessus de la pointe de Grave. La *Flak*, installée au Verdon, salue l'appareil au passage. À bord se trouve un journaliste, et cette mission sera largement commentée dans les grands quotidiens nationaux les jours suivants.

Ce même 9 septembre, il est décidé d'envoyer les Glenn à Cazaux. Seul le 182 reste à Toulouse pour des essais en vol avec de l'huile allemande (l'huile américaine se faisant de plus en plus rare).

Le 13 septembre, deux Glenn et deux DB-7 s'installent à Bourges, mais comme il n'y a ni essence ni huile d'aviation, leur séjour y sera de courte durée.

Le 162 (capitaine Pialat) est mis à la disposition du 1^{er} groupe (A-24) comme avion de reconnaissance

▼ Alignement de Glenn de l'EAPN de Marrakech en 1944. Un certain nombre de ces appareils formeront le groupement *Patrie*. (ECPA-D)

▼ Le n° 153 du groupe « moyen porteur » du groupement *Patrie*, peu après son arrivée à Toulouse-Francazal fin août 1944. (Collection J. Mutin)



[8] Ce numéro n'existe évidemment pas dans la liste des Martin 167-F livrés et montés. On a pensé qu'il pouvait s'agir d'une erreur de transcription (mis pour 144, par exemple), mais ce numéro 744 est répété sur tous les documents existants d'août 1944 à avril 1945 (lorsque l'appareil passe au GLAM), à tel point qu'il est impossible que tant de monde ait commis la même confusion. Reste alors l'hypothèse qu'il puisse s'agir d'un transfuge de la RAF (AR744).



photo. Il doit être doté d'une caméra Fairchild par les Américains. Il est échangé le 19 octobre contre le 75 (lieutenant Leclère), car celui-ci, à l'inverse du 162, est déjà partiellement équipé du bâti.

Le 11 octobre, le commandant Navès, commandant en second du groupement *Patrie*, donne l'ordre de préparer les Glenn et les Douglas pour bombarder les positions allemandes entre la Seudre et Royan. L'inconvénient, c'est qu'il n'y a ni bombes ni fusées, ni même de lance-bombes complets ! Le cauchemar de mai-juin 1940 recommence...

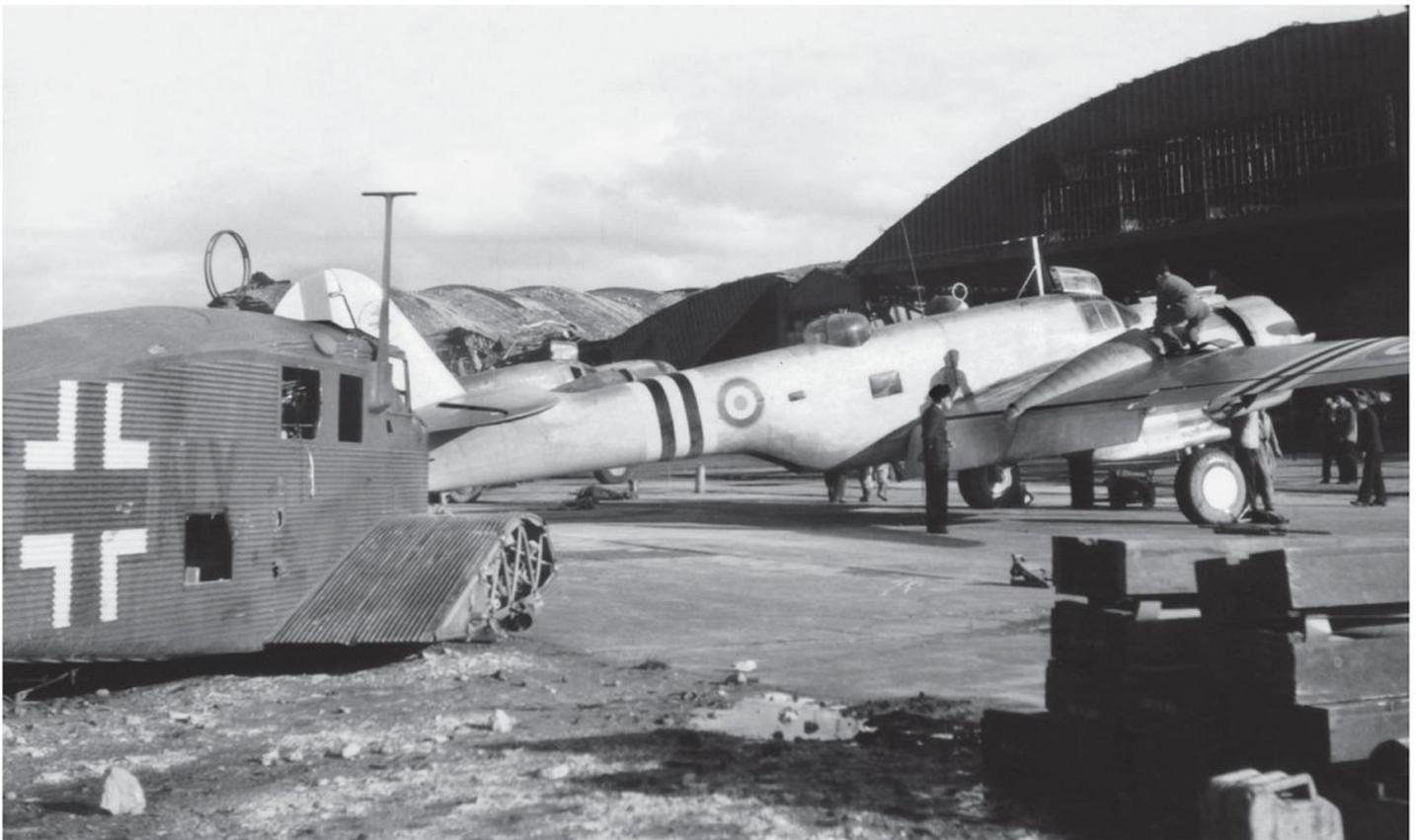
Le 17 octobre, on trouve dix bombes de 200 kg et cinquante autres de 100 kg à Châteauroux. La joie est de courte durée, car ces bombes possèdent un crochet d'attache fixe, ce qui les rend inutilisables. Toutefois, les mécanos s'entêtent, et on procède à des essais sur un DB-7. Ceux-ci se révélant satisfaisants, le capitaine Bataillé demande la modification de tous les lance-bombes.

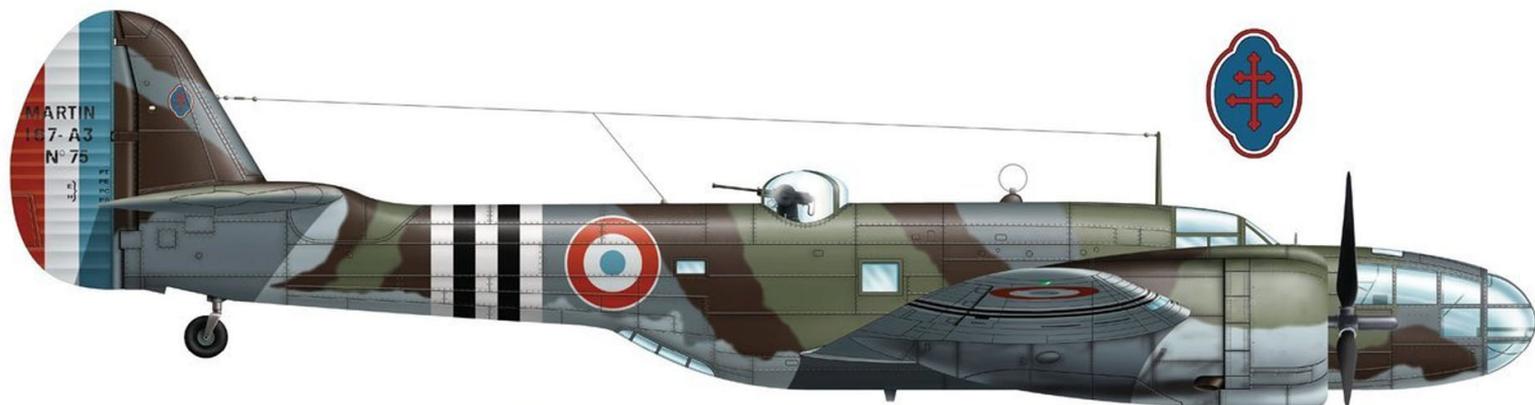
Entre-temps, à Saint-Florentin (Yonne), on découvre un stock de 126 000 bombes (?) de tous calibres, mais les FFI locaux s'opposent de manière virile au transfert de leur trésor de guerre, et la vive discussion qui s'ensuit manque de tourner au vinaigre. Les FFI finiront par céder, et les premières bombes arriveront au groupement le 21 décembre.

▼ Le Martin 167-F n° 162 du groupe « moyen porteur » du groupement *Patrie* à Toulouse-Francazal début septembre 1944. L'insigne sur la dérive est difficile à distinguer, mais il se pourrait qu'il s'agisse du « pierrot » du GR I/22.
(Collection J. Mutin)

► Bordeaux-Mérignac fin 1944. La carcasse d'un Fw 200 de la KG 40 dans le fond ne laisse planer aucun doute sur l'identification de l'aérodrome.
(Collection de l'auteur)

▼ Un Glenn du I/34 *Béarn* à Bordeaux-Mérignac fin 1944. Cet appareil a été entièrement décapé de son camouflage.
(ECPA-D)





Martin 167-F n° 75

GB 1/34 Béarn
Bordeaux-Mérignac, novembre 1944.

© J.-M. Guillou – Aérojournal - 2014

Le 19 octobre, le groupe apprend qu'il est baptisé GB II/18 *Béarn*. Le 26 octobre, trois DB-7 et le Glenn n° 127 (capitaine Bataillé) sont envoyés à Cognac pour entreprendre les premières missions de bombardement. Toutefois, le groupement *Patrie* se heurte à une énorme difficulté. En raison d'une certaine confusion ambiante, il est impossible de coordonner les actions aériennes avec celles des forces terrestres. L'activité du groupement doit donc se borner à effectuer des bombardements ponctuels sur les poches tenues par les Allemands, sans concertation préalable (si ce n'est pour demander l'évacuation des civils des villages qui seront pris pour cibles).

Le 28 octobre se déroule le premier bombardement, effectué par trois DB-7. Le 31 octobre, le 75, qui a traîné pendant plus de huit jours sur différents terrains (jusqu'à Arlon, en Belgique) pour recevoir une caméra Fairchild de la part de l'USAAF, revient bredouille.

Le 9 novembre, le groupe apprend que sa dénomination est changée en GB I/34 *Béarn*, et, le lendemain, il est affecté à la base de Cognac, où il s'installe avec quatre

DB-7 (n° 18, 63, 99 et 129), un Bf 110 (n° 3), un Mauboussin et sept M.167-F (n° 30, 75, 127, 153, 162, 182 et 744).

Le 20 novembre, le I/34 déménage une nouvelle fois et prend ses quartiers à Bordeaux-Mérignac, où les n° 30, 162 et 744 reçoivent un lance-bombes de type S, et le n° 75 est enfin équipé d'une caméra Fairchild (mais qui ne fonctionne pas, comme le démontre la mission du 12 décembre !).

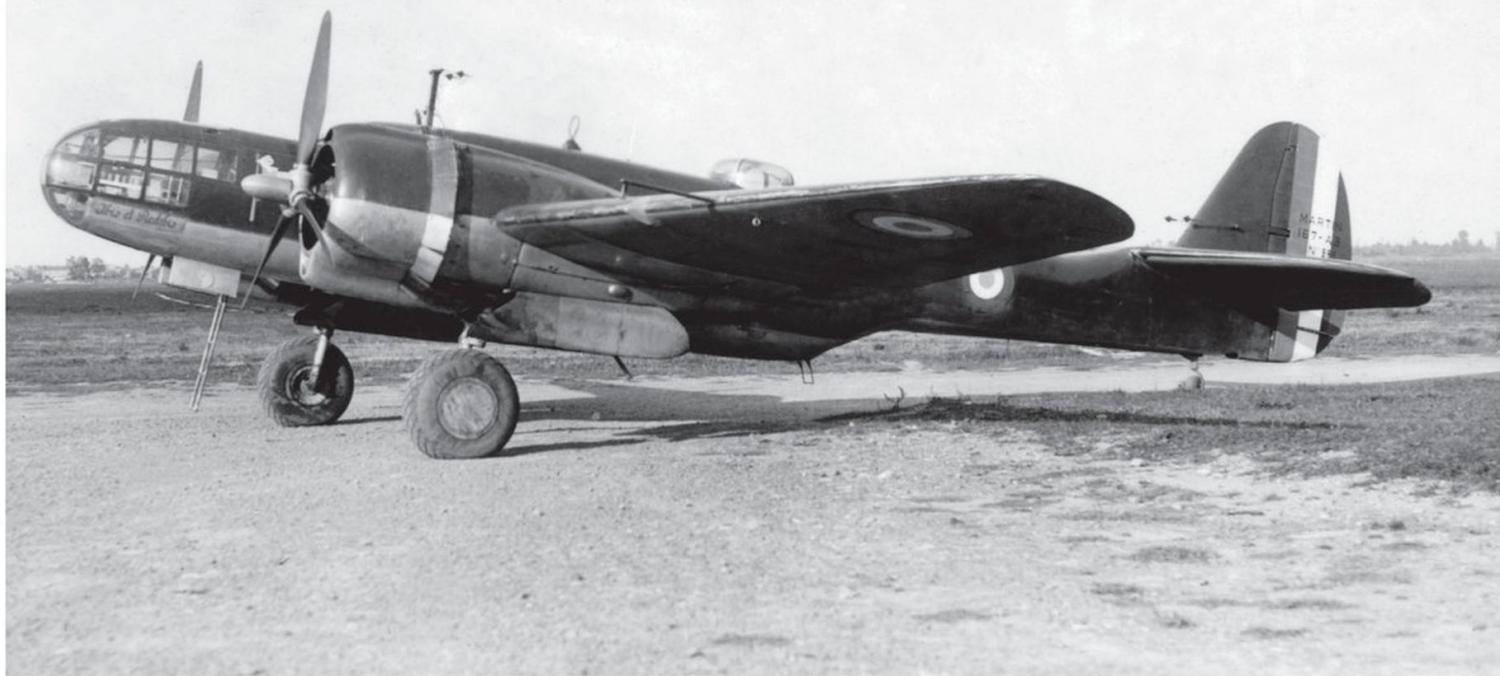
Le 13 décembre se déroule la première sortie offensive du Glenn, lorsque les 162 (capitaine Pialat) et 744 (sous-lieutenant Schmitt) bombardent des emplacements de *Flak* au sud-est de Royan.

Les missions se poursuivent au cours des jours qui suivent, et, le 7 janvier 1945, le n° 30 décolle à 15h30 pour une reconnaissance entre Royan et la pointe de Grave. L'appareil est aperçu pour la dernière fois à 16h50 par le poste d'observation de la pointe de Richard, volant à basse altitude au milieu d'éclatements de DCA. Il prend feu et s'abat dans la

▼ Le Glenn Martin n° 213 de la SL/EMGM (section de liaison de l'état-major général de la Marine) basée à Orly en 1945. Pour une raison bizarre, l'appareil avait été baptisé VILLE DE BAYEUX. On note son non moins étonnant camouflage. (Collection J.-C. Soumille)



▲ Un avion qui nous pose problème : photographié à Meknès en 1944, voire plus tard, il porte le n° 286. Or, le plus haut numéro livré à la France par Glenn Martin est le n° 283. L'inscription sur le nez (IBIS ET REDIBIS), typique des avions du GLAM, est un raccourci d'une citation latine signifiant : « Vous ne mourrez pas à la guerre, retournez-y ». C'est ce qui rend notre travail de recherche à la fois si passionnant et si frustrant : nous n'arrivons pas à tout expliquer. (Collection J-C. Soumille)



région de Talais (à quelques kilomètres du Verdon). Il explose en arrivant au sol, entraînant ses cinq occupants dans la mort (capitaine Bourdier, chef de bord et observateur, capitaine Dorsinfand, de l'état-major des Forces aériennes de l'Atlantique, sous-lieutenant Retru, pilote, sergent-chef Porcher, mécanicien, et sergent Gros, radio). Ils sont enterrés au cimetière de Soulac par les Allemands avec les honneurs militaires. L'avion a été abattu par une vedette armée de canons de 20 mm.

Le 20 janvier arrive un détachement du GB I/31 *Aunis* sous les ordres du capitaine Sautier. Le I/34 *Béarn* étant appelé à être transformé sur B-26 Marauder, il est prévu qu'il reverse ses Glenn et Douglas au I/31, qui est alors exclusivement équipé en Junkers 88. L'instruction commence le 23, tandis que le I/34 poursuit ses missions. Il effectue sa dernière avec trois DB-7 et les Glenn 75, 162 et 182 sur la ferme de Taupignac (au nord-ouest de Royan). Le 153 fait un passage pour prendre des photos de l'attaque. Le 20 février, les équipages du *Béarn* partent pour Djedeida. Les DB-7 n° 18, 89 et 129 et les Martin 167-F n° 75, 153, 162, 182 et 744 sont affectés au I/31. Le capitaine Dujols prend le commandement de l'escadrille des Glenn. Dès le 22 février, ceux-ci sont opérationnels et reprennent les bombardements sur les poches.

Le 23 mars, alors qu'il survole la région de Biscarosse peu après son décollage, le 75 voit son moteur gauche prendre feu. Sans attendre, le mécano et le radio sautent en parachute. Le pilote, le lieutenant Dumont, donne l'ordre à son observateur, l'adjudant Lentz, d'en faire autant, mais celui-ci hésite quelques instants avant de se jeter dans le vide. Au moment où il s'élance, il est retenu par le pied par Dumont, qui lui fait comprendre que le feu ayant diminué d'intensité, il espère pouvoir poser l'appareil. Après quelques minutes, les deux hommes se rendent compte qu'ils ne pourront



▲ Le n° 123, baptisé GARIGLIANO, est affecté comme avion personnel du général Alphonse Juin. (Collection de l'auteur)

pas sauver l'avion et décident d'évacuer ensemble. Dumont atterrit sur un pin mais sans mal ; Lentz se foule la cheville.

Le 26 mars, le I/31 s'installe à Cazaux. Les Glenn 162 et 744 effectuent l'ultime sortie sur les poches le 17 avril, et, dans la soirée, ils sont convoyés, en compagnie des 153 et 182, à Villacoublay pour être remis au GLAM (Groupe de liaisons aériennes ministérielles).

Les Glenn ont effectué 62 sorties de guerre au sein du GB I/31 *Aunis* et 71 au sein du I/34 *Béarn*.

Si les mitrailleuses du Martin 167-F se taisent une fois pour toutes en ce 17 avril 1945, la carrière de cet appareil ne s'arrête pas là ; les derniers exemplaires serviront encore quelque temps au GLAM, et l'ultime survivant volera toujours cinq ou six ans plus tard. ■