

1939
1945

LE DOUGLAS DB-7

PAR C.-J. EHRENGARDT

(1^{RE} PARTIE)

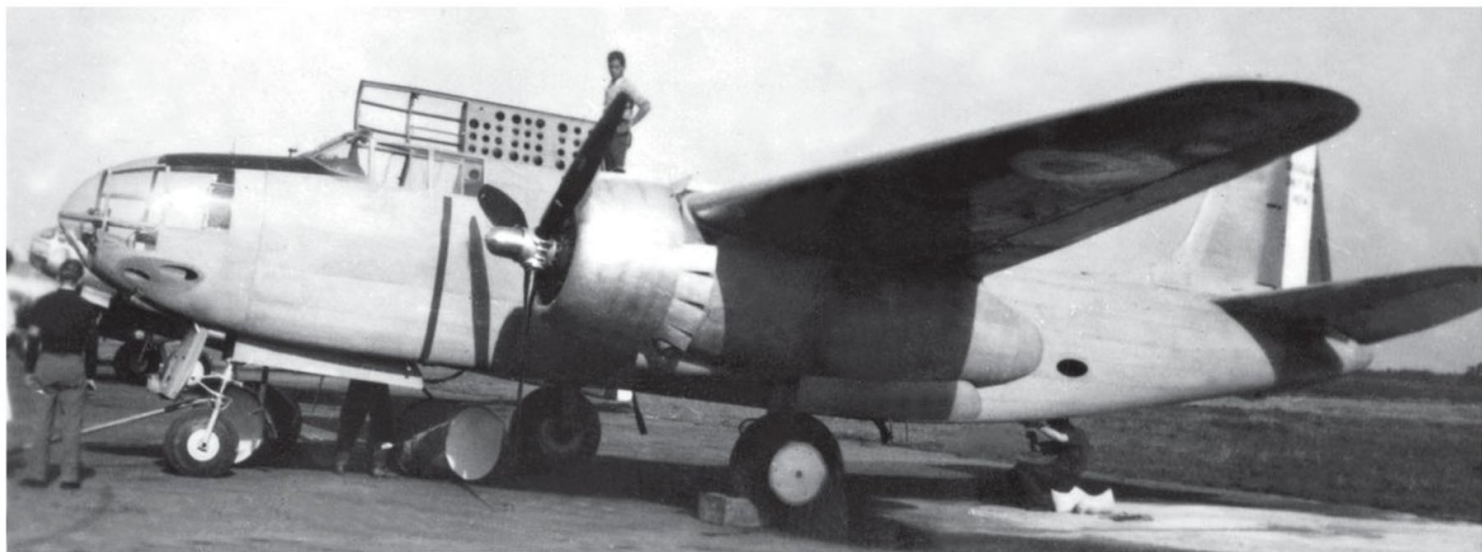
▲ Deux DB-7 de la 3^e escadrille du GB II/32 en vol dans la région de Casablanca fin juin 1940. Au premier plan, le n° 83 du sergent-chef Duhamel, appareil qui a été affecté à cette unité le 12 juin. (Photo A. Goepfert)

Lorsque la Northrop Aircraft Corporation est absorbée par la Douglas Aircraft Company, dont elle devient l'El Segundo Division en 1937, John K. « Jack » Northrop et Donald W. Douglas travaillaient déjà sur un projet commun destiné à remplacer le bombardier d'assaut (catégorie *Attack*) A-17. Avec l'aide des techniciens de Wright Field, ils sortent des sentiers battus en proposant le premier bimoteur de cette catégorie, baptisé Model 7A. Les enseignements de la guerre d'Espagne leur font entièrement revoir leur copie. Jack Northrop ayant démissionné, il est remplacé par Edward H. « Ed » Heinemann, chef du bureau d'études de Douglas. Ce dernier travaille alors sur le Model 7B, une version réactualisée et plus performante. Bimoteur à aile haute, il est équipé de deux groupes Pratt & Whitney Twin Wasp R-1830 développant 1 100 ch, qui lui permettent de franchir les 480 km/h en palier. La grande innovation du Model 7B est d'avoir une pointe avant interchangeable : une opaque accommodant quatre mitrailleuses de 7,7 mm pour les missions d'attaque au sol et une vitrée logeant un bombardier comme troisième membre d'équipage. L'armement se compose d'une charge de bombes en soute ventrale ainsi que de quatre mitrailleuses fixes tirant vers l'avant, logées de part et d'autre du nez, et de deux mitrailleuses défensives dans chacune des tourelles dorsale et ventrale semi-rétractables.

COMMANDES SUR PLANS

Si l'Air Corps boude le Model 7B, la chance va sourire à Douglas quand se présente à El Segundo la *French Air Commission* (FAC) chargée de procurer des avions de combat pour l'armée de l'Air dans les meilleurs délais. Celle-ci s'intéresse vivement à la version triplace, qui correspond exactement à la catégorie B3 (bombardement triplace). Enthousiasmée par la brillante démonstration du Douglas 7B (qui s'achèvera pourtant tragiquement), le 4 février 1939, la FAC passe commande de cent exemplaires à moteurs P&W R-1830-SC3-G, que le constructeur américain baptise DB-7 (pour *Douglas Bomber*). Le marché n° 649/9 stipule que les livraisons doivent être terminées le 31 janvier 1940. Contournant l'embargo sur les ventes d'armes aux belligérants européens décrété par le gouvernement américain, les missions françaises successives commandent :

- 100 DB-7A (n° 1 à 100) à dérive agrandie et équipés de moteurs Wright R-2600-A5B Twin Cyclone le 14 octobre 1939 ;
- 170 DB-7 (n° 101 à 170) supplémentaires équipés de moteurs P&W R-1830-S3C4-G le 20 octobre 1939 ;
- 480 DB-73 à moteurs R-2600, dont 240 doivent être construits par Boeing.



Alors que les livraisons devaient débuter en juin 1939, les premiers exemplaires n'arrivent qu'en novembre. Ce sera le seul dérapage dans un planning établi d'une manière trop optimiste par les Français et qui ne tenait pas compte du fait que l'appareil avait été commandé pratiquement sur plans.

À l'origine, il avait été prévu que les avions en caisses fussent débarqués au Havre et acheminés à Caen-Carpique, où une filiale de la SNCAN devait les remonter. Pour différentes raisons, la chaîne d'assemblage est transférée à l'AIA (Atelier industriel de l'Air) à Casablanca après l'arrivée des six premiers DB-7. Retardée par des problèmes d'organisation typiques de cette époque troublée, la chaîne n'est prête à fonctionner qu'au milieu du mois de janvier 1940.

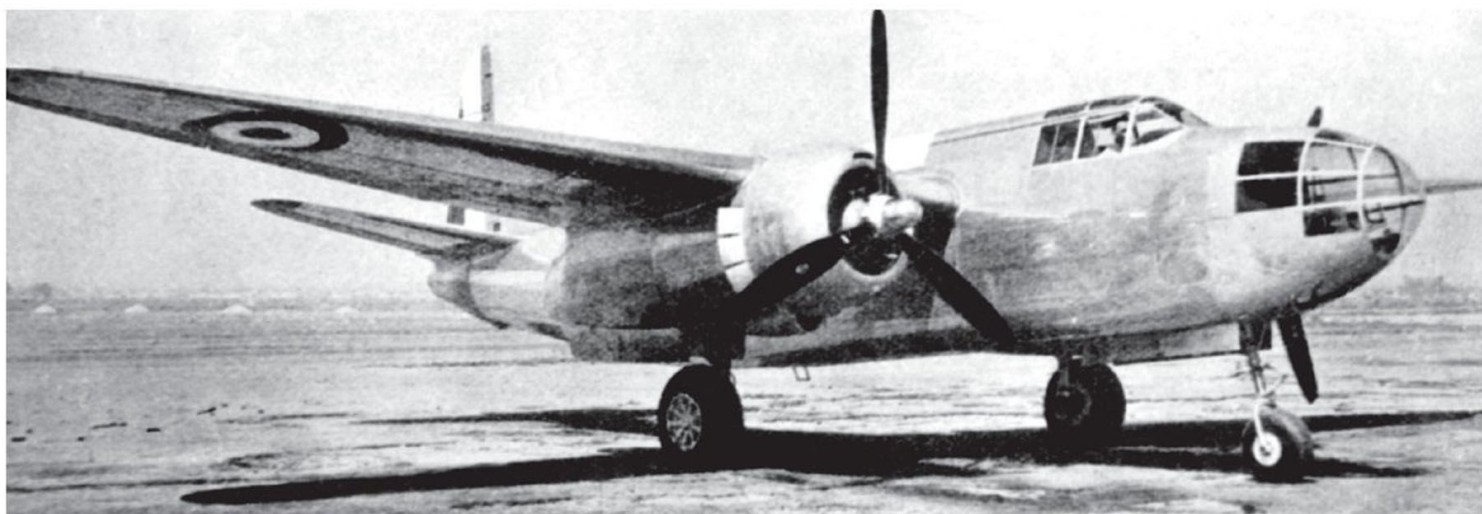
En tout, 116 appareils en caisses sont débarqués à Casablanca entre novembre 1939 et fin juin 1940. Seuls 99 sont pris en compte par l'EAA 301, l'organisme réparateur de l'armée de l'Air, avant l'armistice du 25 juin. Cinq autres machines arrivent encore après l'entrée en vigueur de l'armistice, et en raison de l'assouplissement de la position des Commissions allemande et italienne après l'affaire de Mers el-Kébir, le remontage est autorisé à reprendre : 26 DB-7 sont livrés entre le 29 juin et le 30 octobre, et, à cette dernière date, 18 se trouvent encore en caisses, parmi lesquels les 6 qui avaient échoué à Caen-Carpique et qui ne seront jamais assemblés. Sur les 121 DB-7 reçus de Douglas, 116 seront pris en compte officiellement par l'EAA 301 (le plus haut numéro de série étant le n° 135, en raison de quelques « trous » dans la séquence).

▲ Le n° 4 à son arrivée à Cazaux à la mi-mai 1940. Si l'appareil est armé, il reste à lui donner une allure plus martiale en le camouflant ; une étape qui va retarder encore de quelques jours son arrivée au front. (Collection J. Mutin)

▼ Le n° 69 est livré par l'EAA 301 le 23 juin 1940, mais il n'est pris en compte par l'armée de l'Air que début septembre, probablement à la suite d'une erreur administrative. Il est photographié ici à Sétif fin juillet 1940. Après avoir été stocké au Parc 93 de Blida, il rejoindra l'EAPN de Marrakech en janvier 1943, puis sera transféré au 1/34 Béarn, où il terminera sa carrière à la suite d'un accident. (Photo R. Lefebvre)

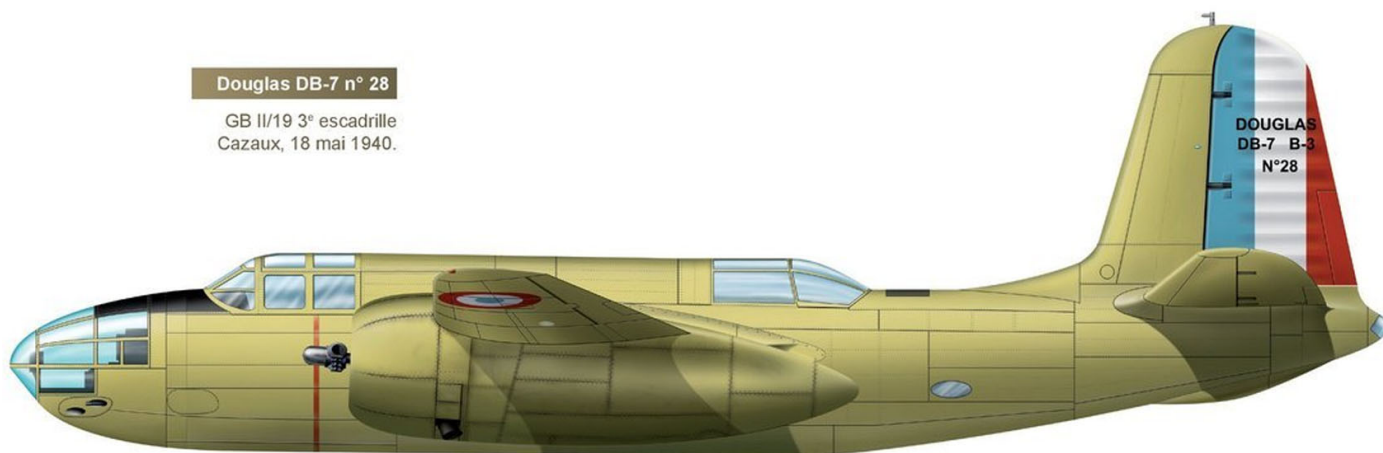


▼ Le DB-7 n° 1 à sa sortie de l'usine d'El Segundo. (McDonnell-Douglas)



Douglas DB-7 n° 28

GB II/19 3^e escadrille
Cazaux, 18 mai 1940.



Profil © J-M. Guillou – Aérojournal - 2014

RETARDS DE LIVRAISON

Le premier appareil (n° 5) n'est réceptionné que le 5 mars 1940, ce qui bouscule d'une manière dramatique les plans de l'état-major qui avait prévu la transformation de trois groupes pour la fin janvier. L'avion est aussitôt confié à l'escadrille d'expérimentation, conduite par le commandant Vernhol et basée à Casablanca, à proximité de l'atelier de l'Air où les appareils sont montés.

Avec cinq aéronefs en dotation, l'escadrille gagne Médiouna le 3 avril, où elle est rejointe par les équipages des GB I/19 et II/19, sélectionnés pour être les premiers transformés sur DB-7. Ces deux groupes abandonnent progressivement leurs Bloch 210 périmés avec lesquels ils ont été mobilisés à Kalaa-Djerda en septembre 1939.

Cependant, les appareils arrivent des États-Unis sans armement ni équipement (radio, inhalateurs...). Comme les industriels métropolitains ne parviennent pas à

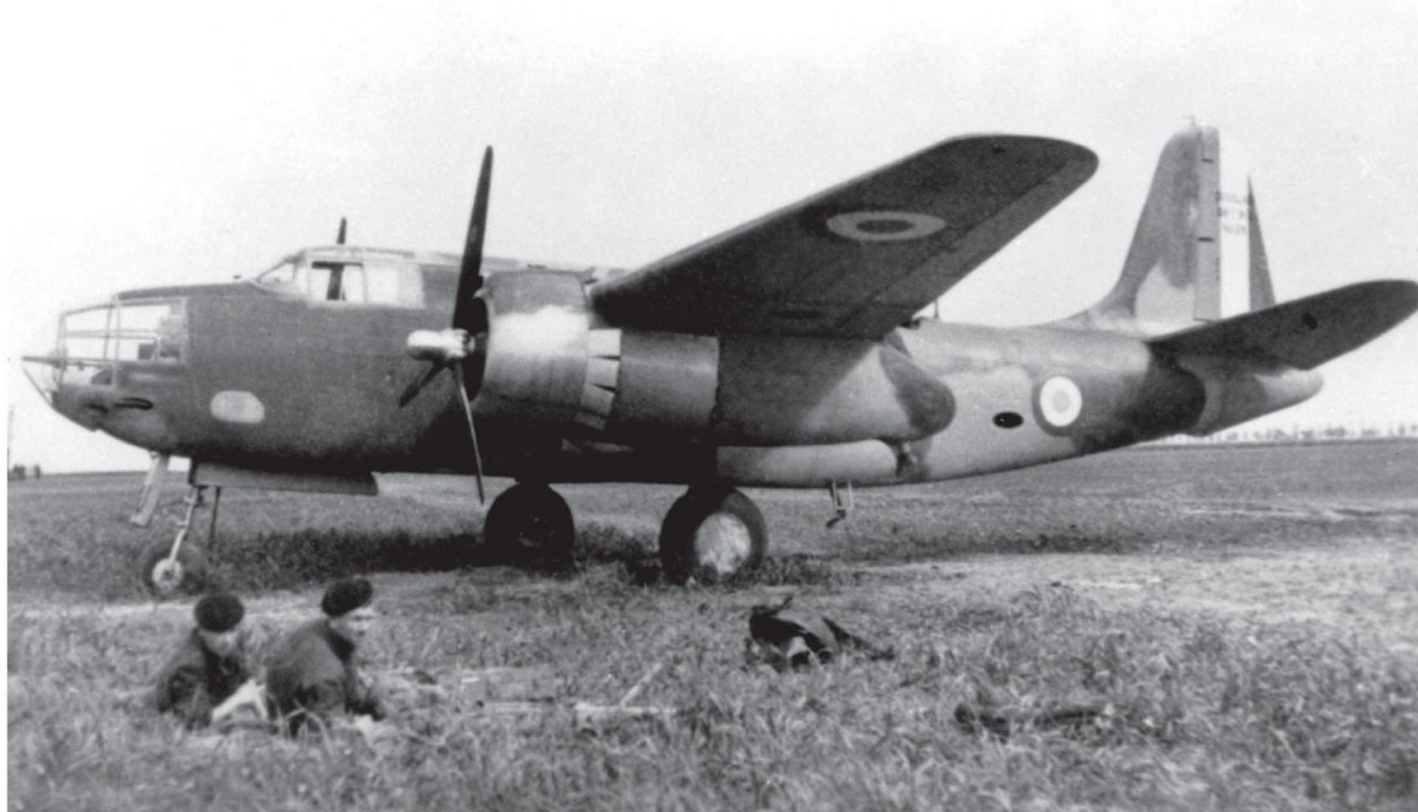
suivre la cadence de montage des Douglas, aucune livraison ne peut être effectuée dans la seconde quinzaine d'avril. Il faut donc attendre le 16 mai pour que les deux groupes atteignent leur dotation normale de 13 appareils chacun.

UNE INSTRUCTION PERTURBÉE

Troisième groupe prévu pour être transformé sur DB-7, le GB II/61 avait été mobilisé en septembre 1939 à Biskra avec ses antiques Bloch 200. Le 1^{er} mai 1940, le groupe fait mouvement sur Médiouna et perçoit son premier Douglas (n° 50) le 15. Il touche son treizième et dernier appareil le 5 juin.

Les GB I/32 et II/32, alors stationnés à Orange, abandonnent leurs Bloch 200 et 210 et gagnent Médiouna à partir du 15 mai.

▼ Le DB-7 n° 28 de la 3^e escadrille du GB II/19, photographié sur le terrain de Saint-Martin-la-Campagne en mai 1940. (Collection de l'auteur)





Malheureusement, l'instruction est perturbée par le manque d'avions, et certains équipages sont même détachés pour convoier des Martin 167-F au front. Le I/32 reçoit enfin ses deux premières machines (n° 66 et 71) le 7 juin. Cependant, l'entrée en guerre de l'Italie, trois jours plus tard, amène le Haut commandement à équiper le groupe en Martin 167-F en toute hâte. Le 22 juin, il est averti que 13 DB-7 sont à sa disposition à Médiouna. Toutefois, en raison des événements, il n'en prendra possession que le 5 juillet.

Le II/32, qui touche son premier Douglas le 8 juin, est déclaré opérationnel une semaine plus tard.

AU FRONT

Le 15 mai, le colonel Rignot reçoit le commandement du Groupement n° 2, composé des GB I/19, II/19 et II/61. Le 17 mai, le II/19 (commandant Houpert) s'envole pour Cazaux, où la plupart des avions encore revêtus de leur peinture d'apprêt jaune du plus bel effet reçoivent un camouflage mieux approprié aux circonstances. Le 20 mai, le II/19 se retrouve à pied d'œuvre sur le terrain de Saint-Martin-la-Campagne, près de Saint-André-de-l'Eure (27).

Le 24 mai, le I/19 (capitaine Chassandre-Patron) s'installe à Évreux-Damville (27). Le II/61 (commandant Schurck) n'arrive en métropole que le 9 juin pour prendre ses quartiers à Lissay-Lochy (18) le 13.

Rattaché temporairement au Groupement n° 1, le II/19 effectue sa première mission le 22 mai. Par manque de visibilité, les six DB-7 doivent faire demi-tour prématurément. Dans la soirée, six autres attaquent des colonnes allemandes sur l'axe Bohain-Cambrai. Trois seulement réussissent à franchir le rideau de *Flak*. L'un (n° 29) est abattu dans les lignes allemandes ; les trois membres d'équipage blessés (sous-lieutenant Mazon, sergent-chef Lacourie et sergent Guérin) sont faits prisonniers. Un second (n° 23) est fortement endommagé.

Le 24 mai, six DB-7 du II/19 engagés entre Amiens et Arras sont coiffés par une patrouille de 7 Bf 109 protégeant une expédition de Dornier Do 17. L'appareil n° 39 est abattu à Essars (62), faisant deux tués (adjudant-chef Mayer et sergent Hyvert de Lignac), l'observateur,

▼ Le n° 28 est l'un des six DB-7 qui réalisent la première mission de guerre du GB II/19 contre des colonnes motorisées entre Bohain et Cambrai le 22 mai. (SHD/Air)



le sergent-chef Delineau, ayant réussi à évacuer en parachute ; l'avion a probablement été victime du I./JG 2. Deux autres DB-7 sont endommagés. Un équipage français revendique un Messerschmitt abattu et un second un autre endommagé.

Le 25 mai, le II/19 rejoint le I/19 qui vient d'arriver la veille sur le terrain de Damville, près d'Évreux. À eux deux, ces groupes alignent 13 DB-7 disponibles dans l'Eure, auxquels s'ajoutent quatre appareils du I/19 détachés à Orly dans la matinée. C'est l'un de ces avions qui mène à bien la première mission du groupe le lendemain.

Après quelques jours de repos forcé dû au mauvais temps, les Douglas reprennent le collier le 29 mai. Huit machines du I/19 et quatre du II/19 bombardent les pénétrantes au nord d'Abbeville. Un appareil est atteint par la *Flak*, qui blesse le mitrailleur, le sergent-chef Dupuis. Survolant le terrain de Drucat (80) au retour de la mission, le n° 43 abat un Henschel Hs 126 qui venait de décoller. Il est possible qu'il s'agisse d'un appareil de la 4.(H)/21, fortement endommagé près d'Amiens.

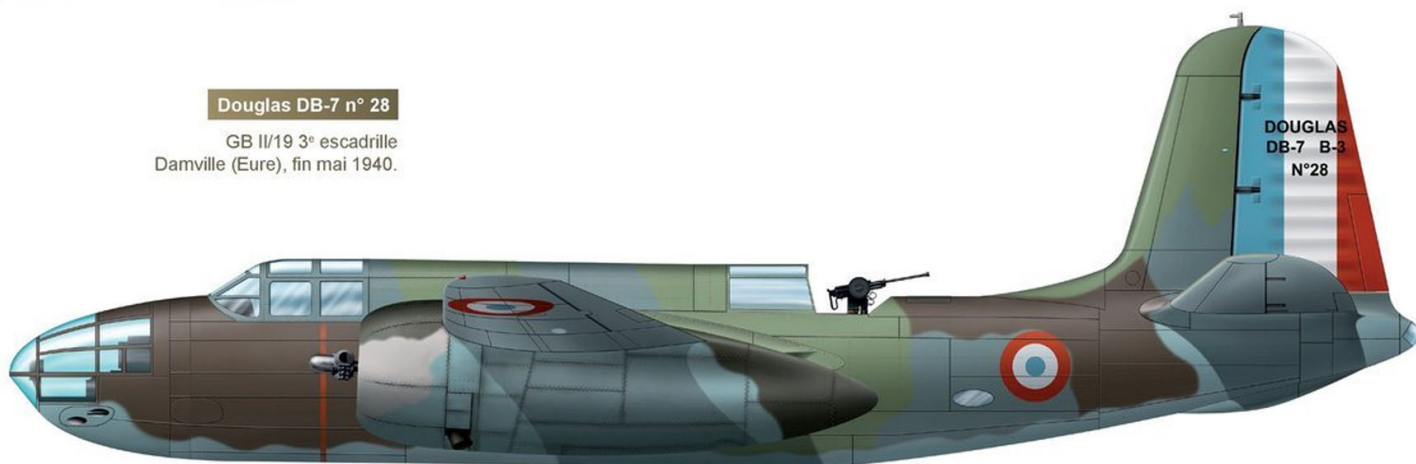
Le 31 mai, le colonel Rignot, « patron » du Groupement n° 2, se présente à Damville à bord de son DB-7 n° 12. Les deux groupes sont alors retirés du Groupement n° 1 pour être placés sous ses ordres. Vers 18h45, douze Douglas bombardant des colonnes allemandes entre Ham et Saint-Quentin sont assaillis par une quinzaine de Messerschmitt Bf 109 et 110. Les n° 32 (lieutenant Constant, adjudant Schoenher, adjudant Charoy) et 46 (lieutenant Henry, sous-lieutenant Palmade, sergent-chef Thyl) du I/19 sont abattus

en flammes, le premier près du Quesnel (80), le second à Bray-sur-Somme (80). Le n° 42 tente de s'interposer, mais criblé de balles, il doit se poser dans un champ au sud-ouest de Beauvais. Le capitaine Couilleau, commandant la 1^{re} escadrille, et son équipage sont indemnes ; il racontera lui-même sa mésaventure :

« La mission qui nous fut funeste le 31 mai 1940 était la deuxième de l'escadrille, mais la première pour l'équipage du lieutenant Henry ; quatre appareils devaient y prendre part par groupes de deux. La première section, moi-même en tête et l'équipage lieutenant Constant, adjudant Schoenher et adjudant Charoy comme ailier. La deuxième section, avec mon officier en second en tête, le lieutenant Maigrot et l'équipage Henry comme ailier. J'avais recommandé aux équipages de se dissocier en cas d'attaque de chasse ennemie et de se défendre isolément. Le Douglas étant, à l'époque, suffisamment maniable et rapide pour le combat individuel, mais trop peu défendu par l'arrière pour la défense en patrouille. Les deux sections devaient se suivre à deux minutes d'intervalle. Ma section fut attaquée par la chasse aussitôt après le bombardement des sorties de Saint-Quentin. Je réussis à me dégager assez vite, mais devais apprendre le soir que mon malheureux équipier avait été descendu en flammes. La section du lieutenant Maigrot réussit après un combat sérieux à rejoindre le terrain. L'équipage Henry se défendit un bon moment, mais le feu prit à un moteur. Le sous-lieutenant Palmade, en qualité de pilote, donna l'ordre à ses camarades de sauter en parachute, ce que fit aussitôt le mitrailleur arrière sergent-chef Thyl, puis atterrit sain et sauf et fut fait prisonnier. Il est malheureusement probable que le lieutenant Henry ne put se dégager de la place avant du Douglas, dont la trappe est très petite, et que le lieutenant Palmade, pilote, ne voulut pas quitter le bord avant que son observateur n'ait pu se dégager. Je pense être le dernier à les avoir vus en l'air, car avant de rentrer au terrain, je croisais quelque temps, pour recueillir la deuxième section. C'est alors que j'aperçus un Douglas que je crus être celui d'Henry, entouré d'une dizaine de Me 109, je me dirigeai vers eux aussitôt, mais fus de nouveau pris à partie par d'autres chasseurs contre lesquels je me retournai. Je dus finalement atterrir dans un champ vers Auneuil, au sud-ouest de Beauvais, mon appareil trop abîmé pour rentrer à Damville. »

Douglas DB-7 n° 28

GB II/19 3^e escadrille
Damville (Eure), fin mai 1940.



Profil © J-M. Guillou – Aérojournal - 2014

Touché également, le n° 5 (adjudants Beyney et Picard, sergent-chef Lajule) du II/19 s'écrase à Artemps (02) et explose au sol, l'équipage n'ayant pas eu le temps de se débarrasser de ses bombes.

Le Groupement n° 2 déplore huit morts, un prisonnier et un blessé. Ses agresseurs appartiennent, selon toute vraisemblance, aux I./JG 2 et I./JG 53.

LES DRAMES SE SUCCÈDENT

Les jours suivants sont mis à profit pour souffler. Les deux groupes changent de terrain le 2 juin, le I/19 pour Bléville (45) et le II/19 pour Dadonville (45). Le potentiel est tombé à 17 appareils, dont 13 disponibles à l'aube du 5 juin, journée qui marque une nouvelle phase dans la campagne de France. En raison des faibles cadences de l'AIA de Casablanca, l'état-major a décidé de ne pas

« recompléter » les deux groupes au front, mais de réserver les avions neufs au GB II/61, pressenti pour renforcer le Groupement n° 2 dans les meilleurs délais.

Dans la soirée du 5 juin, le I/19 perd un nouvel appareil (n° 31 – lieutenant Delperie, adjudant-chef Raveneau, sergent Béguier), descendu en flammes par des Bf 110 à l'ouest de Rouen ; il n'y a pas de survivant.

Le 6 juin, vers 19 heures, quatre Douglas du II/19, de retour d'une expédition sur Péronne, se heurtent à une formation de Henschel Hs 123 et en revendiquent un probablement abattu. Le II.(Schl.)/LG 2,

seule unité de la Luftwaffe équipée de ce type d'appareil, ne reconnaît aucune perte à l'ennemi ce jour-là.

Nouveau drame le 7 juin, lorsque le DB-7 n° 33 du I/19 est abattu par la *Flak* près de Roye. Les trois membres d'équipage (sous-lieutenant Bellin, sergent Le Goff, sergent-chef Descamps) sont tués. Le 8 juin, c'est le II/19 qui subit une nouvelle perte ; le n° 26 est descendu

▼ Un DB-7 à Damville
fin mai 1940. (CT Air)





par la *Flak* près de Soissons, faisant deux nouveaux tués (adjudant Montrozier et sergent-chef Follaci). En revanche, le I/19 fait sauter le pont de Missy-sur-Aisne (02), bloquant temporairement l'avance d'une colonne blindée allemande.

Le 10 juin, six appareils du I/19 sont attaqués par des Bf 109 au-dessus de Rethel (08) et perdent le n° 41 (capitaine Dupont, sous-lieutenant Gillet et adjudant Arnulphy), qui tombe en torche près de Nanteuil-la-Fosse (02).

ULTIMES SORTIES EN FRANCE

Le 11 juin, le Groupement n° 2 est replié près de Bourges : le I/19 à Lissay-Lochy et le II/19 au Subdray. Le 13 juin, le groupement est enfin renforcé par l'arrivée des douze DB-7 du GB II/61 qui se posent à Lissay-Lochy, en provenance de Médiouna, *via* Oran, Alger, Marignane et Cazaux.

Le 13 juin, huit appareils bombardent des convois entre Montmirail et Compiègne. Intercepté par un Bf 110, le n° 10 est fortement endommagé et doit se poser sur le ventre à son retour – second atterrissage forcé pour le capitaine Couilleau ! Lors d'une seconde expédition sur les mêmes objectifs, en fin d'après-midi, un appareil du I/19 (n° 43) se pose en rase campagne et doit être incendié par son équipage. Un autre (n° 35), appartenant au II/19, est pris en chasse par des Bf 109 du I./JG 27. Moteur droit en feu, il heurte une ligne à haute tension dans sa fuite éperdue et s'écrase au sol, entraînant dans la mort deux membres de son équipage (sous-lieutenant Defaye et sergent-chef Estève), le mitrailleur (sergent Vincent), éjecté à l'impact, n'est que blessé, mais il sera fait prisonnier à l'hôpital.

La dernière sortie en France est réalisée le 14 juin par trois appareils de chacun des I/19 et II/19 sur Château-Thierry et Romilly-s/- Seine.

FACE AUX ITALIENS

Craignant les conséquences de l'entrée en guerre de l'Italie, le 15 juin, l'état-major donne l'ordre au Groupement n° 2 de se replier sur l'Afrique du Nord. Renfort aussi inutile que tardif, le GB II/61 n'aura pas accompli une seule mission sur le territoire métropolitain. Après un long périple qui leur a fait faire escale à Agen, Lézignan, Oran et Blida, les trois groupes sont réunis à partir du 22 juin sur le terrain de Souk-el Arba. Preuve s'il en est besoin de la fiabilité du Douglas DB-7, aucun n'a connu le moindre ennui technique lors du repli.

Le GB I/19 dispose de quatre appareils (n° 6, 18, 30 et 44), le GB II/19 de cinq (n° 4, 28, 34, 38 et 40) et le

GB II/61 de douze (n° 47, 50, 51, 53, 54, 55, 57, 60, 61, 62, 63 et 68), auxquels s'ajoute le n° 12 du commandant du groupement.

Le 15 juin, le GB II/32 se déplace à Aïn-Béida pour effectuer une mission sur la Sicile. Bernard Dupérier, futur as de la chasse française libre, alors pilote au GB II/32, donne quelques détails sur cet ordre de mission pour le moins rocambolesque :

« Le lendemain, le général dont nous dépendions nous envoyait l'ordre de bombarder un port de pêche en Sicile, à 800 km d'Aïn-Béida, nettement au-delà de notre rayon d'action extrême et, sur la demande qui lui était faite de nous autoriser à refaire les pleins à Tunis-el Aouina avant de nous engager sur mer, il nous fit répondre que le Douglas tenait parfaitement sa ligne de vol sur un moteur, nous n'avions qu'à voler ainsi jusqu'à ce que l'objectif soit en vue et ne remettre qu'alors le second moteur en marche ! Puis il annula la mission. »

Le 21 juin, les GB I/32 et II/32, appartenant au Groupement n° 3, sont envoyés à Sidi Rahal, près de Marrakech.

Le GB II/61 accomplit sa seule et unique mission de guerre le 24 juin lors d'un bombardement effectué par 13 appareils du Groupement n° 2 sur le terrain de Cagliari, en Sicile.

Le 25 juin, l'armistice entre en vigueur. L'heure est maintenant aux bilans. Pendant la campagne de France, le Groupement n° 2 a accompli 134 sorties entre le 22 mai et le 14 juin, à peu près également réparties entre le I/19 (66) et le II/19 (68), soit une moyenne de 5,5 sorties par jour. Les pertes se sont élevées à 16 appareils, toutes sauf une du fait de l'ennemi.

DE GRANDES QUALITÉS ET QUELQUES DÉFAUTS

De tous les bimoteurs utilisés par l'armée de l'Air en 1940, le DB-7 a été incontestablement le plus fiable, en grande partie grâce à ses moteurs que ses équipages se plaisaient à comparer à des « horloges suisses ». Toutefois, l'état-major s'est plaint de ce que l'appareil n'était pas utilisable en PSV (donc de nuit) ; son compas Pionnier était « insuffisant et paresseux », et ses moteurs n'étaient pas équipés de pare-flammes. Le téléphone de bord tombait fréquemment en panne, ce qui a causé quelques soucis à certains équipages lors d'attaques de chasseurs par le secteur arrière. L'armement défensif était totalement inefficace, et son installation présentait de nombreux défauts. Enfin, l'appareil manifestait une certaine instabilité, ce qui amènera Douglas à transformer le n° 131 en lui adaptant une double dérive. Finalement, la série DB-7A (récupérée par la RAF) sera équipée d'une dérive agrandie. ■

À SUIVRE

▼ Le DB-7 n° 131 testé à El Segundo fin 1939 avec une double dérive. L'appareil porte des marques qui n'ont qu'un lointain rapport avec les marques françaises. Le résultat des essais militera en faveur d'une monodérive agrandie, qui sera celle du futur A-20 Havoc. (Collection J. Mutin)



1939
1945

▲ Le DB-7 n° 50 du GB II/61 à Blida, peu avant les débarquements anglo-américains de novembre 1942, au cours desquels il sera endommagé.
(Photo Gandillet)



LE DOUGLAS DB-7

(2^{ème} PARTIE)

PAR C-J. EHRENGARDT

JUIN 1940 – NOVEMBRE 1942 LE CALME PLAT

Le GB I/19 est dissous le 14 août 1940, et le II/19 est rebaptisé I/19, tout en conservant ses propres traditions. En compagnie du II/61, ce groupe fait mouvement sur Meknès le 22 septembre et effectue deux raids contre Gibraltar, les 23 et 24, en représailles à la tentative de coup de force « anglo-gaulliste » sur Dakar. Ces deux groupes se retrouvent ensuite à Blida, d'où ils ne bougeront pratiquement plus.

Fin octobre, le GB II/61 commence sa transformation sur LeO 451, et cinq de ses appareils (n° 55, 60, 85, 96 et 102) avec leurs équipages sont affectés en renfort au GB II/63 à Thiès.

Le GB I/32 gagne Camp Cazes, près de Casablanca, après sa participation à l'attaque contre Gibraltar. Le GB II/32 se retrouve à Agadir.

Le GR I/61 est transféré à Blida le 8 juillet 1940 pour être transformé en groupe de bombardement sur DB-7. Il commence à reverser ses Glenn Martin lorsque arrive le contre-ordre. Seul le Douglas n° 104 aura été affecté l'espace d'un mois au I/61.

Le Douglas DB-7 ne sera pas engagé à nouveau en opération avant le 8 novembre 1942, date du débarquement anglo-américain en Afrique du Nord.

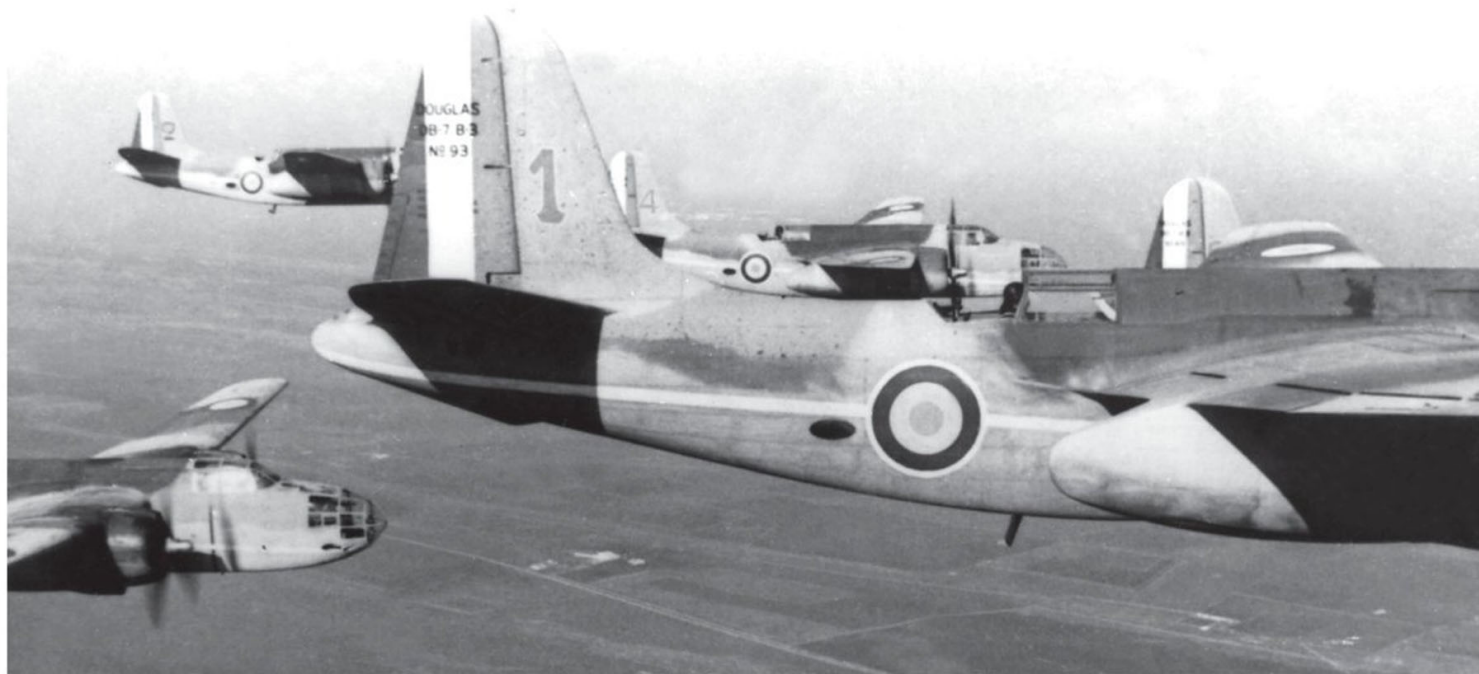
8 NOVEMBRE 1942 DANS L'ŒIL DU CYCLONE

Lorsque l'opération « Torch » est déclenchée le 8 novembre 1942, la situation des groupes sur DB-7 est la suivante :

Région de Casablanca			
GB I/32	Camp Cazes	13 DB-7	Cdt Baland
GB II/32	Agadir	13 DB-7	Cdt Besnard
Région d'Alger			
GB I/19	Blida	13 DB-7	Cdt de la Baume
GB II/61	Blida	13 DB-7 2 LeO 451	Cdt Rouget

Outre les cinq appareils rattachés au II/63 à Thiès, il existe encore 25 appareils en stockage, en atelier ou en parc.

Vers 07h45, deux Seafire du N° 885 Squadron interceptent le DB-7 n° 12 du I/19 en mission de reconnaissance au-dessus des plages d'Alger.



L'appareil est abattu en flammes, entraînant son équipage dans la mort (capitaine Couilleau, lieutenant Palmade, sergent-chef Huot).

Dans la région d'Alger, un épais brouillard empêche toute confrontation sur une large échelle entre l'aviation anglo-américaine et l'aviation française. Toutefois, deux Douglas (n° 61 du I/19 et n° 50 du II/61) sont endommagés lors d'un mitraillage de la piste de Blida par des Martlet de la Fleet Air Arm.

Les engagements seront plus durs au Maroc. Six DB-7 du I/32 sont en état d'alerte, avec leurs bombes à bord, lorsque surgissent des Wildcat américains. Deux Douglas (n° 91 et 93) explosent, endommageant le n° 65 stationné à... cent mètres des deux autres. Les n° 36 et 89 sont transformés en écumoires, faisant chuter brutalement le potentiel du groupe à huit appareils disponibles. Par chance, on ne compte que deux blessés.

VIOLENTS ENGAGEMENTS

- À 09h55, le DB-7 n° 48 du II/32 (lieutenant de Villaret) part pour mitrailler des chalands de débarquement près de Sétif. Il rentre sans avoir été inquiété.

- À 12h35, dix LeO 451 du II/23 et deux DB-7 du I/32, escortés par treize Curtiss des I/5 et II/5, bombardent les plages de Fedala et des colonnes motorisées près de Pont Blondin.

▲ Vol de formation du GB I/32 au-dessus du Maroc fin 1940. Au premier plan, le n° 93 du commandant de la 1^{re} escadrille, le capitaine Euzen.

(Collection de l'auteur)

▼ Deux appareils de la 2^e escadrille du GB I/19 : au premier plan, le n° 44. On note le style très particulier du numéro individuel porté dans un losange évidé. Les deux appareils sont prêts à recevoir le nom d'équipages disparus en mai-juin 1940 sur l'emplacement fraîchement repeint sur le nez ; une coutume très largement répandue dans l'armée de l'Air de l'armistice. Seul l'avion du fond a reçu son insigne (une tête de loup).

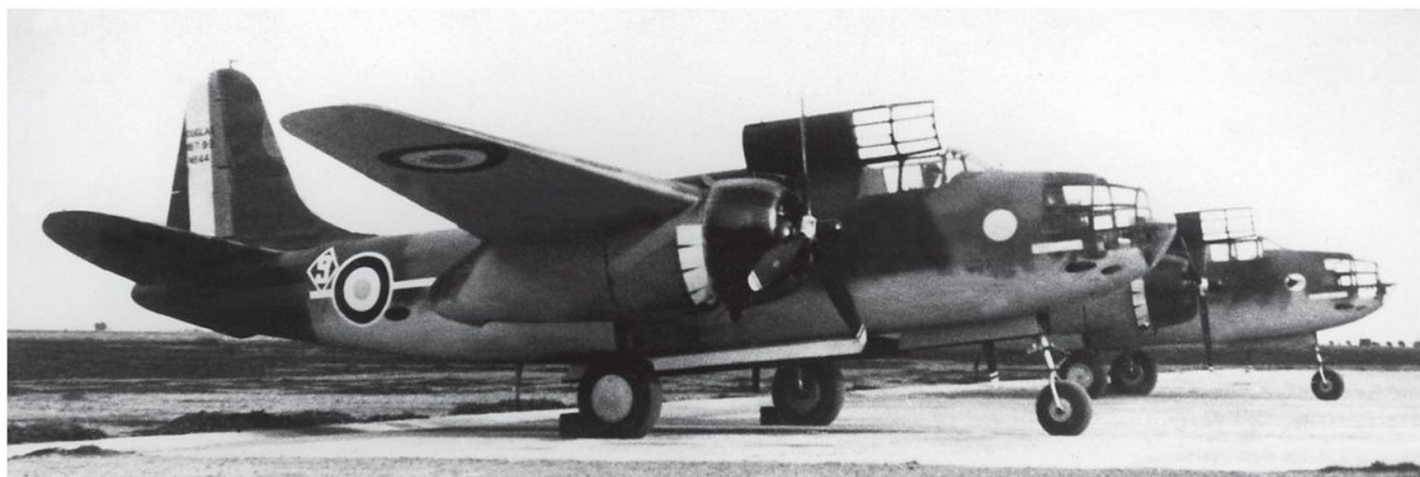
(Collection de l'auteur)

La mission se déroule sans encombre. Cependant, à peine les deux Douglas ont-ils atterri que surviennent huit F4F de la VF-41. Trois appareils du I/32 chargés de bombes (n° 56, 59 et 80) explosent, faisant deux tués et trois blessés parmi le personnel au sol.

Dans l'après-midi, le I/32 reçoit le renfort de deux DB-7 du II/63. Renfort tout théorique, puisque les deux avions (n° 51 et 68) ne sont pas armés. Regonflé à cinq avions disponibles, le I/32 se replie sur Médiouna à 18h00.

Tenu à l'écart des combats de par son éloignement, le II/32 entre dans la danse le 9 novembre. Deux appareils sont envoyés bombarder les plages de Sétif. L'un doit faire demi-tour, mais le second (n° 48) bombarde des navires américains. Cueilli par la DCA de l'USS *Lakehurst* (APM-9), il se pose en catastrophe dans un champ. Malheureusement, toutes les bombes n'ont pas été larguées, et celles qui restent à bord explosent, pulvérisant avion et équipage (capitaine Goudet, sergent-chef Prévost, sergent Fruchard).

- À 07h30, regroupant ses dernières forces, l'armée de l'Air envoie une expédition de 10 LeO 451 du II/23, 2 Martin 167-F de la Flottille 3F de l'aéronautique navale, 3 DB-7 du I/32 et 15 H-75A du I/5 pour attaquer les plages de débarquement près de Fedala. La formation est interceptée par huit F4F, et un violent combat aérien oppose les Wildcat aux Curtiss. Les bombardiers parviennent à se dégager sans mal.



• À 13h00, le terrain de Médiouna est mitraillé par des Wildcat. Les cinq derniers Douglas du I/32 (n° 11, 51, 65, 68 et 87) s'envolent en fumée. Le groupe est replié, sans avion, sur Khouribga, où il attendra en vain l'arrivée de renforts promis par l'AIA.

Le DB-7 n° 81 est incendié au sol à Marrakech avec (malheureusement pour nous) les archives du II/32 à son bord. Deux DB-7, envoyés en renfort au I/32 et détournés sur Marrakech en raison de l'attaque de Médiouna, sont également détruits dans cette attaque.

Le II/32 se retire à Ben Guerir avec 10 appareils disponibles et gagne le lendemain soir (10 novembre) Oued Zem.

Les combats cessent à partir du 11 novembre.

LA TRANSITION

L'arrivée des forces anglo-américaines en Afrique du Nord et la création des Forces aériennes françaises qui fait suite à la fusion entre les Forces aériennes françaises libres et l'aviation de l'armistice entraînent d'importants bouleversements dans la vie des unités. En particulier, un vaste programme de réarmement est mis sur pied. Ainsi, il est prévu de transformer les I/19 et I/32 sur Martin B-26 Marauder. En revanche, les II/32 et II/61 sont promis à une disparition rapide.

Rentré à Agadir le 11 novembre 1942, le II/32 est dissous le 30 décembre. Ses appareils sont répartis entre les I/19 (n° 16, 52, 74, 84, 123, 124 et 135) et I/32 (n° 24, 71 et 99).

Le II/61 emménage à Affreville le 15 novembre avec seulement deux Douglas. Sa dotation connaît une importante fluctuation entre cette date et celle de sa dissolution, le 5 août 1943. Muté à Laghouat, dans le sud de l'Algérie, le 18 janvier 1943, il entretient un détachement de deux ou trois appareils à Biskra pendant un mois à partir de fin février, qui renforcent le GB I/25 engagé dans la campagne de Tunisie avec ses LeO 451. Trois appareils effectuent quelques missions de reconnaissance. Le 5 juin, le II/61 fait mouvement sur Souma, près d'Alger, avant d'être dissous deux mois plus tard.

Deux des appareils du II/61 (n° 7 et 67) sont versés au GB II/52. Ce groupe, basé à Oran-la-Sénia le 11 novembre 1942, ne dispose plus alors que de trois Bloch 174. Il perçoit sept Douglas au mois de janvier 1943. À la suite de nombreux accidents, il doit être renforcé par le déstockage d'un certain nombre d'appareils. À partir de la fin février 1944, il reverse ses neuf derniers DB-7 et prend son tour à Telergma pour être transformé sur B-26 Marauder.

Trois des Douglas du II/61 (n° 7, 18 et 67) sont mis à la disposition du II/63, installé à Kouribga depuis le 13 janvier 1944. Ce groupe perd



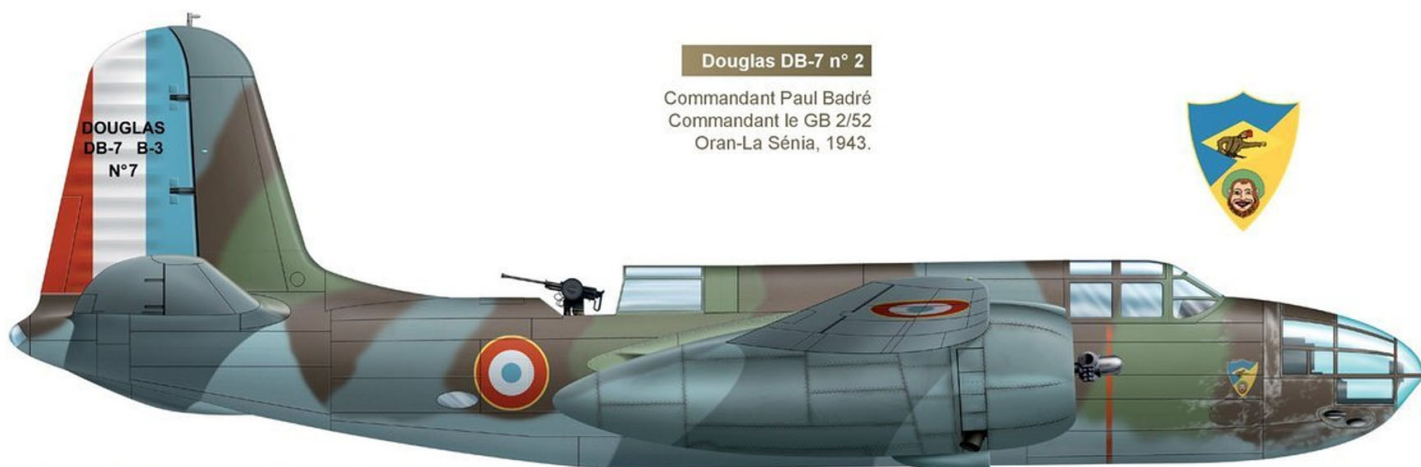
▲ Le n° 79 du GB I/32 « sur une patte » à Agadir en février 1943. Les appareils français ont désormais abandonné leur « tenue de bagnard », et les cocardes sont cerclées de jaune. (Collection J. Mutrin)

▼ L'un des 15 DB-7 affectés à l'EAPN (École d'application du personnel navigant) à Marrakech. L'on devine plus que l'on ne distingue l'insigne de l'école sur la dérive. Le n° 133 a été l'un des derniers assemblés après octobre 1940. (ECPA-D)



ses sept derniers DB-7 en état de vol le 15 avril pour gagner Telergma et subir son instruction sur B-26.

Après s'être débarrassé de ses DB-7, à raison d'un au I/32 et dix au II/61, le I/19 fait mouvement sur Colomb-Béchar le 6 janvier 1943. Cependant, pour reprendre les vols d'entraînement, il récupère sept DB-7 du II/32 qui vient juste d'être dissous ! Le 6 octobre, il gagne Médiouna avec les quatre derniers DB-7 que les pilotes du groupe n'ont pas réussi à casser.



Douglas DB-7 n° 2

Commandant Paul Badré
Commandant le GB 2/52
Oran-La Sénia, 1943.





◀ Le DB-7 n° 129 du GB 1/31 *Aunis* descend la Gironde en direction de Royan. Comme tous les avions français survolant la zone Sud du territoire, il porte les bandes noir et blanc réglementaires, copiées des bandes dites de débarquement alliées. La présence d'un mitrailleur est surprenante, car il y avait longtemps que la Luftwaffe avait déserté les cieux du Sud-Ouest. (ECPA-D)

Le 3 janvier 1944, il les verse au II/63, avant de rejoindre Telergma et connaître d'autres sensations avec le B-26.

Toujours équipé en DB-7, le I/32 se retrouve à Meknès le 18 mai 1943. Il est alors envisagé de le dissoudre. Il reverse donc ses cinq derniers DB-7 lorsque l'état-major change d'avis et lui alloue des Vultee A-35 pour poursuivre son entraînement dans l'attente d'être transformé sur B-26. En mars 1944, il récupère six Douglas du II/52 (n° 13, 25, 40, 44, 94 et 134), puis il en cède quatre au II/63 et finalement en récupère sept du même groupe et deux autres déstockés... Ces onze appareils sont définitivement abandonnés peu avant le déplacement du groupe à Telergma en juin 1944.

On rappellera pour mémoire, puisqu'elle n'est pas une unité combattante, que l'EAPN (école d'application du personnel navigant) de Marrakech a récupéré 15 DB-7, dont 10 en provenance du I/32. À l'automne 1945, il lui en reste six, qui seront réformés pour cause de vétusté.

RETOUR EN FRANCE

L'EAPN de Marrakech fournit le noyau d'une nouvelle formation combattante, mise sur pied en juillet 1944 : le Groupement Patrie. Cette unité, commandée par le lieutenant-colonel Morlaix, est constituée de deux groupes : l'un, dit Groupe léger (futur I/18 Vendée), équipé de Douglas A-24, sous les ordres du commandant Lapios ;

l'autre, dit Groupe moyen porteur (futur GT I/34 Béarn), de sept Martin 167-F et six DB-7 (n° 18, 45, 63, 69, 89 et 129), sous les ordres du capitaine Bataille.

Le 11 août 1944, ce dernier est officiellement créé à Mouzaïaville, avant de faire mouvement sur Toulouse le 28 du mois. Après avoir perdu le DB-7 n° 69 à la suite d'un accident, le groupe s'installe à Bourges le 9 septembre pour effectuer des missions de reconnaissance au-dessus des poches tenues par les Allemands dans la région de Royan.

Le 28 octobre, trois DB-7 réalisent la première mission offensive en bombardant un dépôt de munitions près de Royan. Le 10 novembre, le I/34 se retrouve à Bordeaux-Mérignac, mais utilise fréquemment Cognac comme terrain de travail avancé. Le 30 janvier 1945, le I/34 cède trois DB-7 au GB I/31 *Aunis*, avant d'être retiré du front pour être transformé sur B-26 en Algérie.

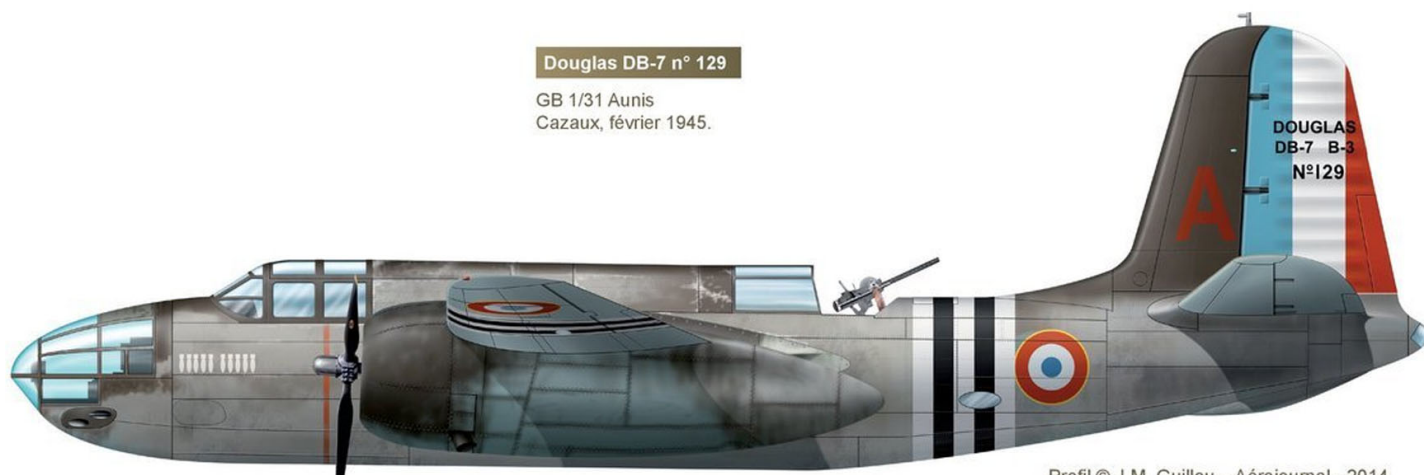
Opérant avec un mélange de Junkers Ju 88 A, de Martin 167-F et de cinq DB-7, le I/31 se distingue par une intense activité au-dessus de la pointe de Grave. Entre le 2 mars et le 14 avril, ses DB-7 effectuent 80 sorties, la plupart depuis le terrain de Cazaux.

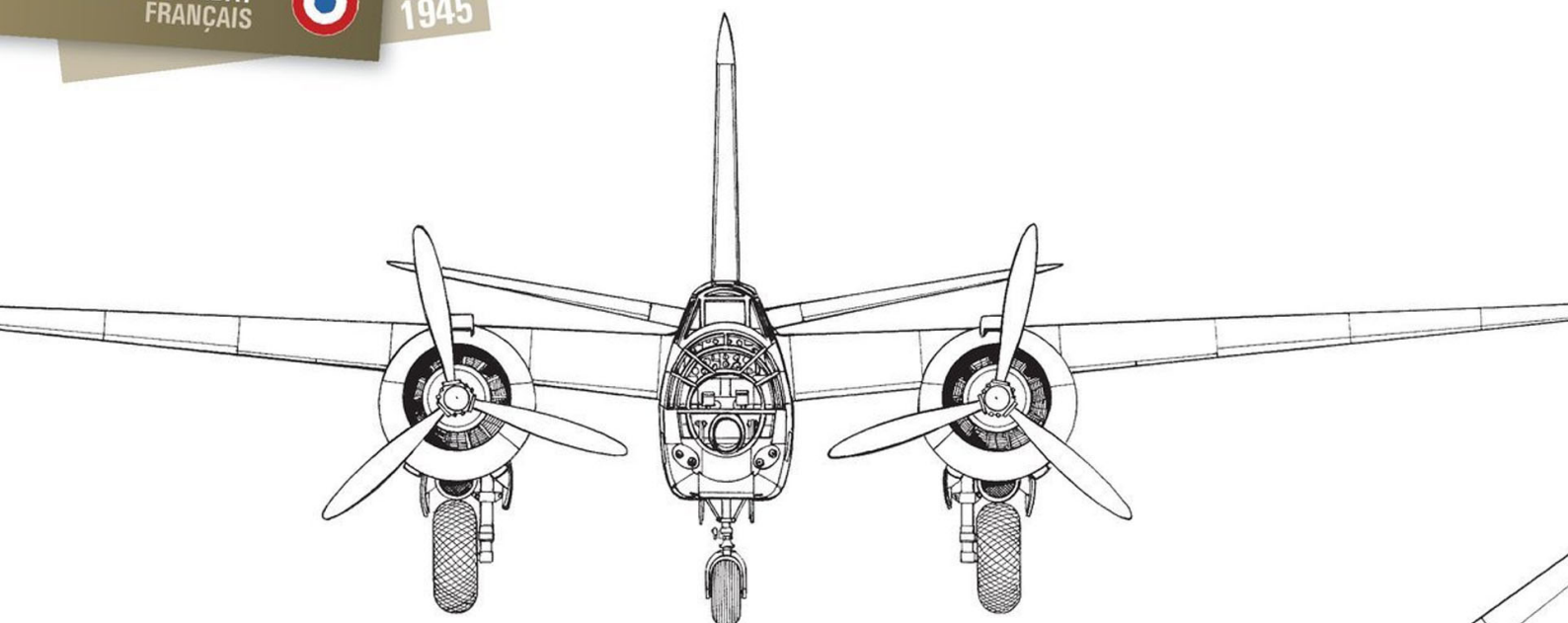
La dernière mission de guerre du Douglas DB-7 se situe le 17 avril 1945. Les deux derniers appareils encore en état (n° 18 et 129) sont affectés au CIB (centre d'instruction au bombardement) de Toulouse-Francazal.

Le dernier survivant effectuera son ultime vol en 1947 et disparaîtra comme il a vécu : dans la discrétion. ■

Douglas DB-7 n° 129

GB 1/31 *Aunis*
Cazaux, février 1945.





DOUGLAS DB-7

Plan au 1/72^e

© Hubert Cance - 2014

TYPE

Triplace de bombardement
moyen (type B-3)

MOTEURS

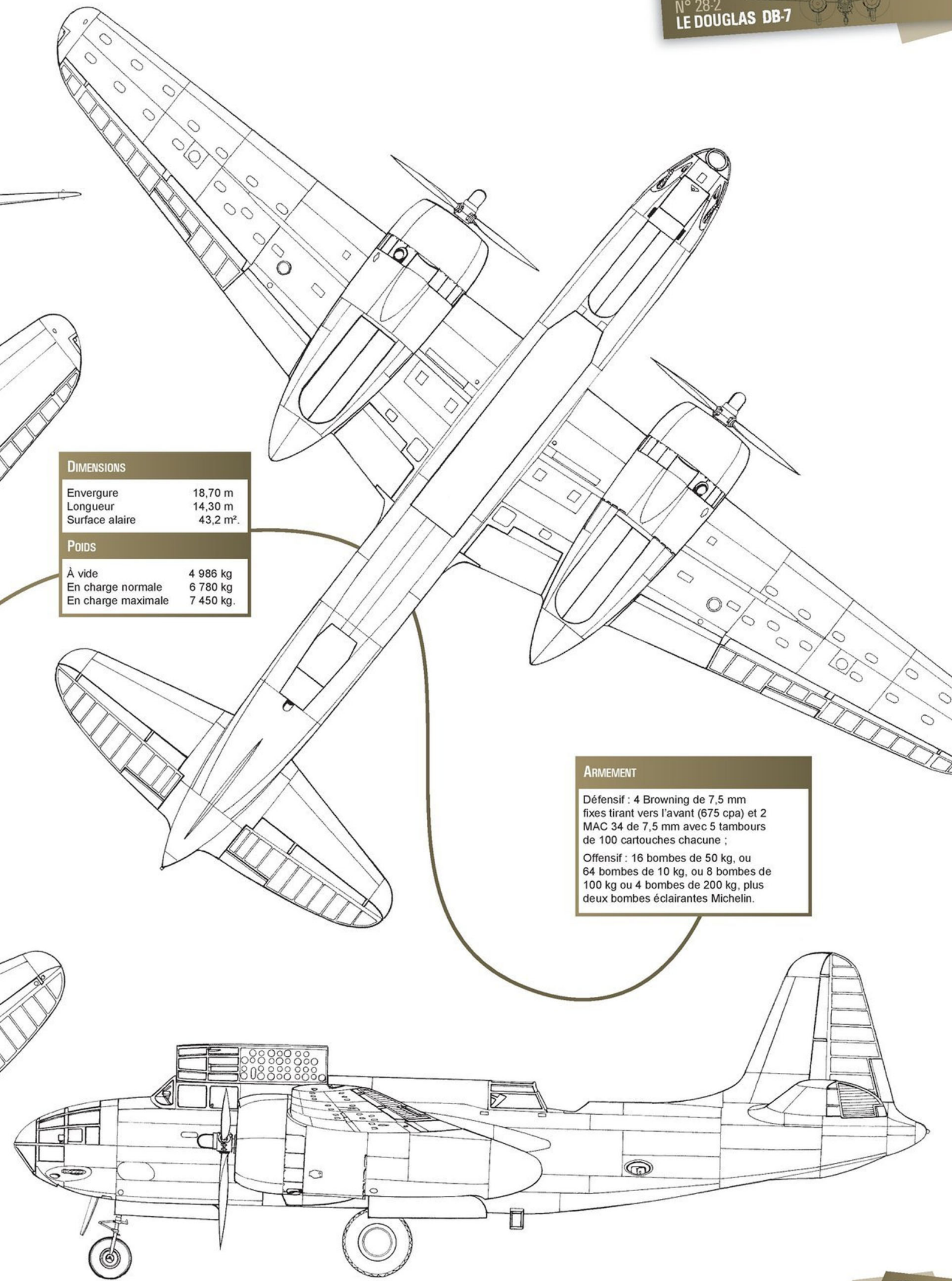
Deux Pratt & Whitney
R1830-SC3G de 910 ch.

PERFORMANCES

Vitesse maximale	447 km/h au niveau de la mer
	494 km/h à 3 550 m
Vitesse de croisière	420 km/h à 3 550 m
Plafond pratique	9 400 m
Temps de montée à 4 000 m	5 mn 50
à 8 000 m	19 mn 50.

DISTANCE FRANCHISSABLE

normale	840 km
maximale	1 400 km



DIMENSIONS

Envergure	18,70 m
Longueur	14,30 m
Surface alaire	43,2 m ² .

POIDS

À vide	4 986 kg
En charge normale	6 780 kg
En charge maximale	7 450 kg.

ARMEMENT

Défensif : 4 Browning de 7,5 mm fixes tirant vers l'avant (675 cpa) et 2 MAC 34 de 7,5 mm avec 5 tambours de 100 cartouches chacune ;

Offensif : 16 bombes de 50 kg, ou 64 bombes de 10 kg, ou 8 bombes de 100 kg ou 4 bombes de 200 kg, plus deux bombes éclairantes Michelin.