

PARTAGE de LECTURES

« Nous connaissons tous les héros du Groupe Normandie Niémen, ces valeureux pilotes partis se battre aux côtés des Russes après l'appel du Général de Gaulle. Je vous propose aujourd'hui quelques anecdotes de leurs mécaniciens. »

Jean DARENLOT

Mécanicien. Arrivé au groupe Normandie en octobre 1942

ÉVASION :

« J'avais 19 ans et me trouvais à Rayak, au Liban, au titre du corps expéditionnaire, au moment de l'armistice de 1940.

Je n'ai pas entendu l'appel du 18 juin, mais très vite informé, je me mis en rapport avec des camarades qui avaient projeté de rejoindre les anglais.

Notre projet était de rejoindre la frontière de l'Irak en traversant le désert de Syrie.

Nous étions quatre à tenter l'aventure et le 17 septembre 1940, à l'heure du repas du soir, instant le plus propice pour quitter la base, nous avons loué une voiture (grosse américaine) en expliquant au chauffeur que nous voulions chasser la gazelle du côté de Palmyre, ceci afin qu'il ne fût pas étonné de nous voir embarquer deux fusils de guerre et des bidons d'essence.

Loin après Damas, lors d'un arrêt pour mettre de l'essence, nous avons ceinturé le chauffeur.

Nous avons roulé toute la nuit au milieu de ce désert dont l'obscurité nous cachait son impressionnante immensité. Comme les bergers, Vénus fut notre point de repère pour nous guider.

Nous nous sommes arrêtés une heure avant le lever du soleil, un peu perdus et nous décidâmes de dormir un peu.

Réveillés par des bruits de voix, nous étions entourés de cavaliers qui discutaient avec notre chauffeur, libéré de ses liens !

Trop près de Rutba, poste frontière de l'Irak, lors d'une ronde matinale, les cavaliers nous avaient surpris dans les dunes.

Sous bonne garde, nous voilà embarqués vers Bagdad et quinze heures plus tard, enfermés dans une cellule de la prison centrale.

Le chef d'État-Major des armées, parlant très bien français nous donna le choix de prendre du service dans l'armée Irakienne ou être remis entre les mains des autorités françaises, où nous serions certainement fusillés, comme déserteurs.

Nous ne savions pas qu'à Rutba, un agent anglais avait signalé notre passage, et quelques jours après, vers midi, à l'heure où l'effectif de la prison était réduit, un civil a ouvert notre cellule faisant signe de le suivre. Une voiture nous attendait pour nous conduire à l'ambassade anglaise.

Le personnel de l'ambassade était là pour nous faire partager un repas fastueux, en notre honneur !

Puis un avion spécialement prévu pour notre transport nous déposa au Caire !

De l'Égypte, je réussis à rejoindre Fort-Lamy et à participer à la campagne de Koufra avec le général Leclerc.

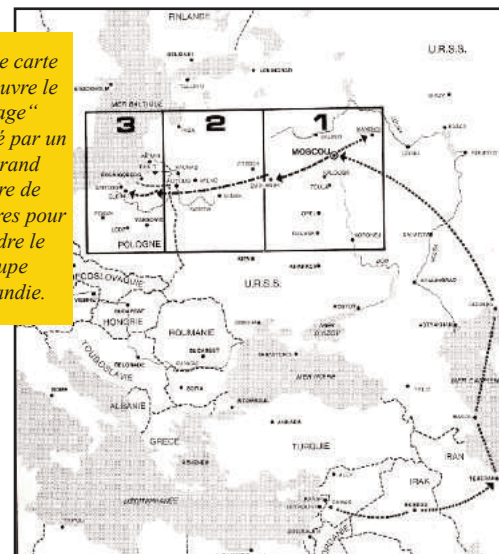
Un an plus tard, je retournai en Syrie et en octobre 1942, et je demandais à rejoindre le groupe « Normandie ».

(Il faut noter chers lecteurs/lectrices, que le nom de Niémen s'ajoutera plus tard à "Normandie" lors de l'avancée vers le front, au passage de ce fleuve. Les groupes de combats français avaient tous des noms de provinces.)

« Nous avons tous commencé par découvrir Ivanovo, base de perfectionnement des pilotes et des mécanos, avec des températures d'hiver de - 18 à -35° ! Après les températures de Syrie, avec parfois des +60° nous avons découvert les températures de Russie, soit jusqu'à 100° de différence !



Sur cette carte on découvre le "voyage" emprunté par un très grand nombre de volontaires pour rejoindre le Groupe Normandie.



Les mécaniciens qui racontent les anecdotes qui suivent ont tous vécu une fuite de la "France de Vichy" dans des conditions comparables à Jean Darenlot, Roger Tourtelier, etc.

Roger TOURTELIER

Mécanicien. Arrivé au groupe Normandie en octobre 1942

« Nous étions cinq au départ de Palmyre en Syrie en septembre 1940. Après avoir enfermé les gardes qui dormaient paisiblement, et volé un Potez 29 sanitaire, décollage dans le noir puis droit devant : la soute à essence. Le nez se redresse, nous sautons les bidons de 200 litres, puis nous reposons les roues sur plusieurs mètres et finalement, après avoir sauté par-dessus la soute à bombes, nous sommes en l'air.

Nous nous embrassons de joie.

Plus tard, après deux campagnes, Abyssinie et Erythrée, je retrouve le commandant Pouliquen à l'hôpital de Beyrouth qui était en train de former la première escadrille « Normandie ».

C'est donc avec des camarades du « Lorraine » et du groupe de chasse « Alsace » que furent constitués les premiers éléments de l'escadrille Normandie... »

Albert HENRY

Mécanicien. Arrivé au groupe Normandie en 1942

« En 1941, en Syrie, je faisais partie d'un réseau qui signalait aux anglais les avions allemands sur l'aérodrome d'Alep. Je fus arrêté par les vichystes et je n'étais pas loin d'être fusillé lorsque je réussis à m'échapper et à me cacher, grâce aux diplomates américains qui se trouvaient à Alep.

Je ne m'étais pas engagé dans la France libre pour regarder voler les mouches et quand j'ai appris qu'on demandait des volontaires pour combattre en Union Soviétique, j'en étais naturellement.

Ayant fait du parachutisme dans le civil, j'ai été chargé de plier les pépins.

Après avoir quitté Téhéran puis Beyrouth en novembre 42 où l'on se baignait agréablement, ce fut brusquement -30°...

Nous venions d'arriver sur le terrain de Kouibychev et les allemands campaient aux portes de Moscou.

À la descente d'avion, une tempête faisait rage et il était difficile de tenir debout. À travers les fenêtres du petit mess, réchauffés par la vodka, la tempête faisait un spectacle de fin du monde.

Soudain, dans le vacarme du bruit du vent, on entendit un bruit de moteur. Nous avions déjà apprécié un échantillon de la technique de pilotage et de navigation des Russes :

franchissement de montagnes, rase-mottes au milieu des nuages et des chutes de neige, etc.

Mais cette fois, il était difficile d'imaginer qu'un gars allait se poser par un temps pareil, à une époque où les aides modernes à l'atterrissage étaient inexistantes.

Pourtant l'avion arrive, on ne le voit pas mais on l'entend, fait sa percée et se pose sans incident. C'était un gros quadrimoteur en tôle ondulée.

Du beau travail dans une pareille tempête.

Le pilote descend, vient s'abriter au mess, ôte son casque de cuir et secoue ses cheveux : c'était une fille !

Chez eux, c'était la guerre pour tous !

Cette rencontre avec différents milieux russes, ce fut une découverte de comportements à mille lieues de nos habitudes, on sentait leur volonté commune, acharnée, sans faille, non seulement de vaincre, mais de survivre. Il était naturel que « Normandie » soit bien accueilli, puisqu'il venait combattre à leurs côtés.

Ils auraient pu nous traiter comme des alliés, voir des amis.

Mais ils nous considéraient comme des leurs, pour le meilleur et pour le pire.

On le sait, les Russes ont offert à chaque pilote, son avion pour rentrer en France après la victoire. Mais - ce qui à mon sens valait encore mieux - ils leur ont fourni, pendant toute la guerre, des Yak neufs, à une époque où ils n'avaient certainement pas un chasseur à gaspiller.



ANECDOTE :

Pleur de parachutes, j'avais constaté que les pilotes hésitaient à sauter en vol, même en difficulté.

J'avais proposé à Jean Tulasne (1) de faire une démonstration.

(1) - Jean Tulasne, ce pilote exceptionnel dirigeait Normandie. Il fut dans les premiers à ne pas rentrer, le soir du 17 juillet 1943, après la cinquième mission de la journée ! Il avait 31 ans.

- Excellente idée, je vais te filmer !

Et nous voilà en vol dans un biplan genre Luciole. Le moment venu, Tulasne me tape sur l'épaule et me fait signe de sauter.

Me voilà cramponné aux haubans pendant que Tulasne, le manche entre les genoux, me filme tranquillement.

Mais nous avons dépassé le terrain. Tulasne refait un tour, moi gelé dans les haubans, et nouveau signe pour m'inviter à sauter.

- Je saute ...

Nous volions vers 1200 m, je fais ma chute libre, je tire la poignée et mon parachute s'ouvre normalement.

Mais dans le choc, je perds mes bottes !

(En espérant qu'elles auront servi à quelqu'un ...)

Tout allait bien, ou presque, car en arrivant plus près du sol, je m'aperçois que le point de chute va se terminer au milieu d'un champ de mines !

Pendant les derniers mètres, je voyais distinctement les emplacements où elles étaient plantées.

Au sol, Français et Russes me regardaient descendre et pensaient que j'allais faire sauter le champ de mines tout entier et eux avec. Finalement, j'ai réussi à me poser entre quatre mines. Les Russes sont venus me chercher avec leur «poêle à frire».

J'avais bonne "mine", d'autant que connaissant mal les parachutes russes, je m'étais mal sanglé au départ et j'avais attrapé un tour de reins à l'ouverture.

Je suis revenu avec les russes, entre les mines, presque à quatre pattes ! J'ai passé huit jours sans pouvoir me redresser.

Georges MARCELLIN

En 1942, mécanicien du pilote Roland de la Poype (décédé en octobre 2012)
On peut retrouver Roland dans des films sur internet !

« A mon arrivée à la base, on m'envoya me faire habiller chaud. Surprise, le "magasinier" était une gentille fille assez croquignollette. Naturellement, en bon français, nous cherchions à nous "placer". Je m'arrangeais pour être le dernier et j'allais partir avec mon paquetage quand elle me dit : "couchette"...

On a beau être jeune et avoir confiance en soi, je n'avais jamais vu de fille aussi rapide. Je n'allais pas boudier ma bonne fortune. Et nous voilà parti tous les deux, et si nous ne parlions pas puisque je ne connaissais pas le russe, cela ne m'empêchait pas de me faire des idées...

Arrivés à un carrefour, elle s'arrête et me dit quelques mots qui semblaient être un au revoir, en répétant "couchette" mais cette fois portant ses mains à sa bouche. J'ai alors compris le geste international qui veut dire "manger" ! »

Marcel HANNAUX

Arrivé au groupe Normandie en Mars 1943

« La vie était dure ! Nous n'avions pas d'horaires. Lorsque c'était notre tour, nous nous levions à deux ou trois heures du matin par un froid de -25,-30. On allait aux avions et on les sortait de leurs alvéoles où ils étaient camouflés. Le camion d'eau chaude arrivait pour réchauffer les moteurs, on mettait l'huile et faisons tourner toutes les vingt minutes ou même moins pour que les moteurs ne gèlent pas.

Le froid nous collait les outils à la peau quand on enlevait les moufles 15 secondes maxi pour une opération délicate.

Une fois, j'avais eu l'imprudence de souffler pour déboucher un tuyau et il me colla aux lèvres. Il me fallut aller dans une pièce chauffée pour arriver à le décrocher.

L'aliment de base était la Kacha, une bouillie à base de millet. Aucun de nous n'arrivait à s'y habituer, si bien qu'un jour, nous avons demandé aux russes de nous donner des fayots ! Si nous donnons le millet aux oiseaux, eux ils donnaient les haricots blancs aux cochons ! Les russes nous prenaient pour des fous devant notre imitation de cassoulet !

Parfois, la nuit, en rampant pour échapper aux sentinelles, on allait voler des pommes de terre en prenant soin de replanter le feuillage. C'était très dangereux.»

Les très nombreux récits des mécaniciens se terminent tous par un grand respect envers le peuple russe.

L'accueil pour les français fut exceptionnel.

« Je garde des Russes, vraiment, le meilleur souvenir. »

Tout au long de leur séjour, on peut lire dans les récits de la revue ICARE, que pilotes et mécanos se félicitent de les avoir connus.

**Après-guerre, ils n'avaient qu'une idée, retourner les voir !
Ce que beaucoup ont fait pour perpétuer la mémoire du célèbre Groupe NORMANDIE NIEMEN.**