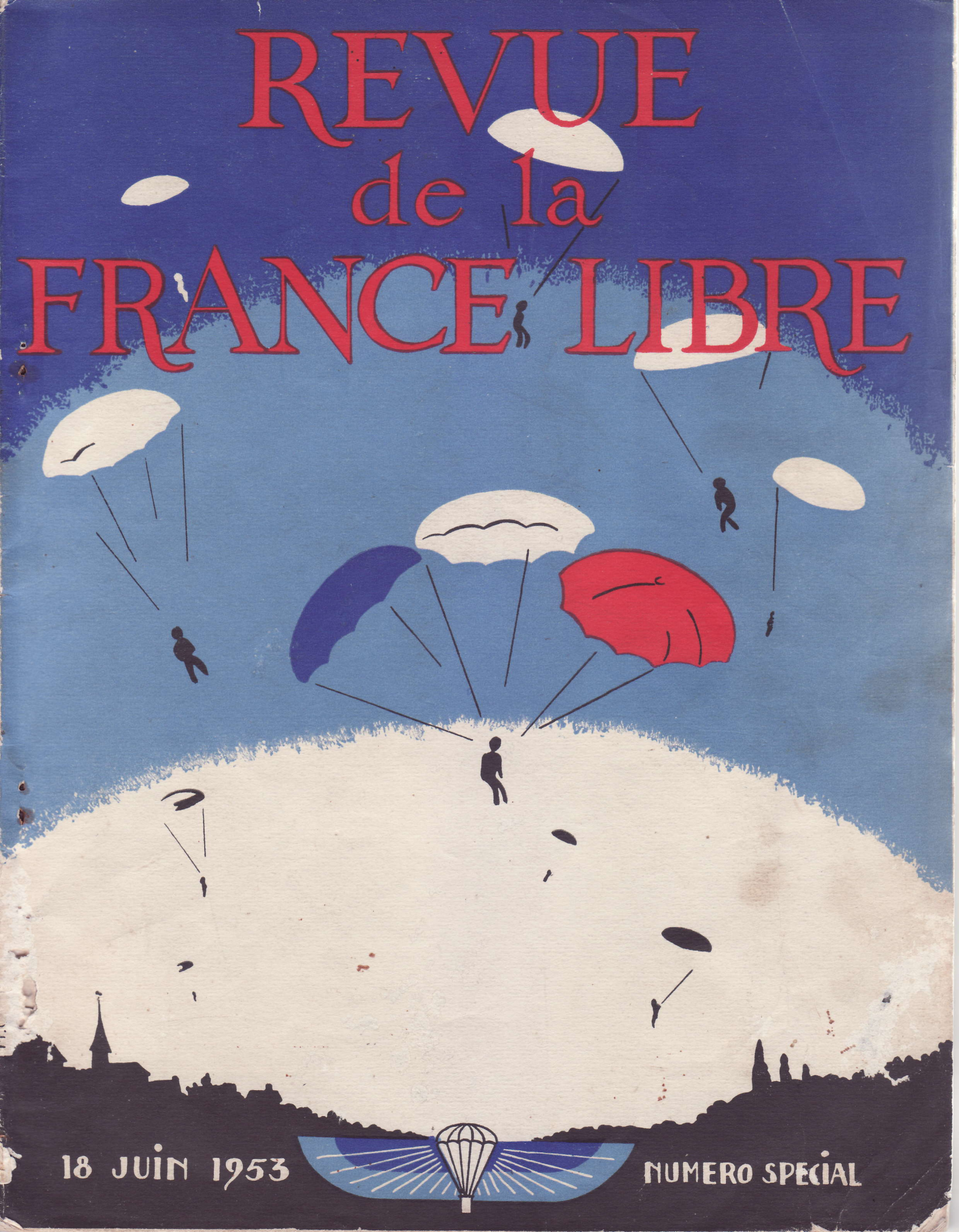
REVUE de la FRANCE LIBRE



18 JUIN 1953

NUMERO SPECIAL

LA REVUE DE LA FRANCE LIBRE

Paraît tous les Mois

N° 59

JUIN 1953

NUMÉRO SPÉCIAL

consacré aux

Parachutistes S.A.S. de la France Libre

SOMMAIRE

Le 18 Juin à Paris	7
Lettre du Général de Gaulle	8
Lettre du Général Valin	9
Présentation	10
Synoptique des Unités	11
Historique des Parachutistes	12
Ils sont tombés avant le combat	17
En Libye (1942)	18
11 Novembre 1944	19
L'Aspirant André Zirnheld	20
Quelques-uns parmi les meilleurs: 24, 34, 38	44
Crète	25
Fuka 19	28
En Tunisie	30
Saint-Marcel	35
A propos d'une embuscade	37
Qui ose gagne...	39
Le Pont de Lessigny	41
Sennecey-le-Grand	42
Départ en Belgique	45
En Hollande	48
Citations	50
Chronique Internationale	52

« **LA REVUE DE LA FRANCE LIBRE** » ÉDITÉE PAR L'ASSOCIATION DES FRANÇAIS LIBRES

REDACTION - ADMINISTRATION : 12, Rond-Point des Champs-Elysées, PARIS-8e — Tél. : **ELYSEES 90-85** et la suite

Adresse télégraphique : FREEFRENCH-PARIS. — C.C.P. PARIS 5.126-45. — Le Directeur-Gérant : Raymond BILLON

PUBLICITE : Jean DEIT, 60, boulevard Jeanne-d'Arc, MONTREUIL (Seine). Tél. AVR. 47-17.

Le 18 JUIN 1953 à PARIS

JEUDI 11 JUIN

11 heures **A l'Arc de Triomphe.**

Anniversaire de Bir-Hakim, S. E. M. l'Ambassadeur d'Egypte déposera une couronne à l'Inconnu.

Rassemblement : 10 h. 45, Terre-Plein de l'Etoile.

JEUDI 18 JUIN

17 h. 30 **A l'Arc de Triomphe.**

Réunion à l'angle de l'Avenue George-V et des Champs-Elysées.
Formation du Cortège.

18. h. 30 **L'Association ranimera la Flamme.**

Au Mont Valérien

19 heures Le Flambeau allumé à la Flamme sera porté au Mont Valérien, escorté par les drapeaux et Délégations des Associations participantes.

Le Général de Gaulle rallume la Flamme du Cénotaphe au Mont Valérien.

DIMANCHE 21 JUIN

11 heures Messe solennelle d'Action de Grâces à la Chapelle Saint-Louis des Invalides.

12 heures **Au Monument aux Morts des Français Libres :**

Cérémonie officielle de Commémoration annuelle dédiée aux Parachutistes S.A.S. de la France Libre.

AUTRES MANIFESTATIONS

JEUDI 18 JUIN

20 h. 30 A l'issue de la cérémonie au Mont Valérien le 18 juin, les camarades F.F.L. pourront se retrouver au Free French Club, où un dîner amical est organisé à leur intention au prix de 500 francs.

S'inscrire au Siège Central (service réception, Mme NICOLAS) avant le **15 juin** - Tél. : ELYsées 90-85.

VENDREDI 19 JUIN

21 heures Au Pavillon de l'Elysée - Carré Marigny - Champs-Elysées.

La Nuit des Parachutistes de la France Libre.

Dîner dansant et attractions. Prix : 5.000 francs (dîner et service).

A partir de minuit : Soirée dansante. Entrée : 1.000 francs.

Tenue de soirée obligatoire.

SAMEDI 20 JUIN

21 heures Au Free French Club, 12, Rond-Point des Champs-Elysées.

La Nuit des Free French. Grand Bal avec attractions.

Participation aux frais : 300 francs. Tenue de ville.

Pour toutes ces manifestations : cartes et renseignements peuvent être obtenus à l'Association des Français Libres.

LE GÉNÉRAL DE GAULLE

6 Juin 1958.

Pour les parachutistes, la guerre ce fut le danger, l'audace, l'isolement.

Entre tous, les plus exposés, les plus audacieux, les plus solitaires, ont été ceux de la France Libre.

Coup de main en Crète, en Lybie, en France occupée ; combats de la Libération en Bretagne, dans le Centre, dans l'Ardenne ; avant-garde jetée du haut des airs dans la grande bataille du Rhin ; voilà ce qu'ils ont fait, jouant toujours le tout pour le tout, anticipant, livrés à eux-mêmes, au milieu des lignes ennemies. Voilà où ils perdirent leurs morts et récoltèrent leur gloire.

Le but fut atteint, la victoire remportée. Et maintenant, que la Lorraine dise la ! Et maintenant, que la France regarde le ciel sans faillir et la terre sans rougir.

C. de Gaulle.

JUIN 18 1953

CETTE année la Commémoration du 18 Juin a été placée sous le signe de l'Arme aéroportée. Appelée avant la guerre Infanterie de l'Air, celle-ci faisait partie des Forces Aériennes et c'est à ce titre que les Parachutistes de la France Libre furent placés sous mes ordres jusqu'au 1er septembre 1945, date à laquelle ils furent versés dans l'Armée de Terre.

Cette affectation était évidemment plus logique. Si je m'y étais opposé de mon mieux, je peux bien l'avouer maintenant, c'était parce que je voulais conserver au bénéfice des Forces Aériennes Françaises Libres toute la gloire accumulée par ces braves sur les plis de leur drapeau.

Constituées de volontaires ardents venus de toutes les autres armes, comprenant aussi beaucoup d'aviateurs impatients de se battre et craignant que le long apprentissage aéronautique ne leur fit manquer le Grand Jour du Débarquement, les Unités de Chasseurs Parachutistes participèrent à la lutte dès le premier jour.

Sous les ordres du Capitaine Bergé, la 1re Compagnie forma de nombreux agents d'action qui furent lancés sur la France dès l'automne 1940. D'Estienne d'Orves était de ceux-là.

Envoyés ensuite en Lybie, ils participèrent aux fameuses expéditions des S.A.S. (1) contre les arrières de l'ennemi où ils détruisirent, en particulier de nombreux avions sur les aérodromes au cours d'opérations nocturnes très hasardeuses.

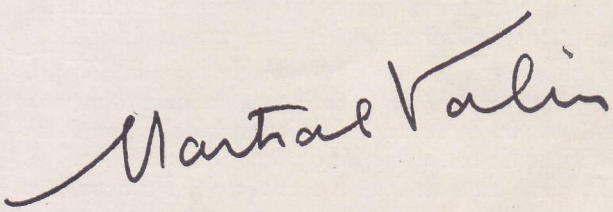
Avec les Colonels Bourgoin et Conan, les 1er et 2e Régiments de Chasseurs Parachutistes prirent part à la bataille de Libération de notre pays dans des conditions d'audace et de courage qui les ont rendus légendaires, sous le nom immortel de « Bataillon du Ciel ».

Comme disait le Sous-Lieutenant Zirnheld, tombé en Lybie, dans sa magnifique prière du Parachutiste :

« Ils voulaient la Sécurité et l'Inquiétude »
« Ils voulaient la Tourmente et la Bagarre ».

C'est grâce à ces qualités exceptionnelles d'audace qui font les héros que les Chasseurs Parachutistes ont été parmi les meilleurs de tous ceux qui, sous les ordres du Général de Gaulle, ont conservé à la France son rang et sa grandeur.

Fidèles à cette grande tradition certains d'entre eux combattent encore en Indochine ; avec la même foi, ils entraînent les jeunes qui, à leur exemple, sont dignes de leurs Anciens.



(1) Spécial Air Service.

Présentation

LE numéro spécial de la Revue des F.F.L. de Juin 1951 fut consacré aux F.N.F.L., celui de Juin 1952 aux F.A.F.L.

En invitant le petit groupe des Parachutistes F.F.L. à figurer, en 1953, dans ces pages glorieuses, à côté de leurs camarades de combat, le Général de Larminat vient de rendre hommage à leur mérite. Qu'il veuille bien me permettre, en leur nom, de le remercier de cette pensée.

Comme tous ceux qui « servaient » dans les rangs des Forces Françaises Libres, nos Parachutistes étaient animés, au suprême degré, de cet « esprit de Libération » qui fit des prodiges. Le caractère particulier de leur combat d'avant-garde leur a, d'ailleurs, acquis des titres que je voudrais rappeler ici très brièvement.

Quelle immense fierté gonflait le cœur des élus du premier groupe de parachutistes qui, envolés d'un aérodrome du Sud de l'Angleterre, par une nuit de lune de mars 1941, atterrissaient quelques heures plus tard dans une lande du Morbihan. Ils étaient les premiers à venir affronter l'Allemand sur le sol de la Patrie, meurtrie et humiliée. Quelques isolés, éclaireurs de pointe, avaient, avant eux, débarqué sur une plage déserte de la côte bretonne ; mais eux, les parachutistes, venaient du ciel, les armes à la main, prêts à porter le premier coup.

Ils ouvraient la voie à toute une phalange glorieuse portant le nom prestigieux « d'envoyés de Londres ». Grandis par leur qualité de parachutistes, ces « missi dominici » venaient ranimer l'espérance, susciter les courages, organiser le combat, préparer la Libération.

Ils ouvraient la voie aux raids de commandos qui, dès juillet 1940 et jusqu'à l'heure du débarquement, firent sentir à l'occupant l'implacable volonté de combattre de cette poignée de fanatiques de Londres.

Présents dans la Patrie occupée, les Parachutistes de la France Libre le furent aussi aux côtés des Alliés, aux heures critiques de la guerre. Lorsque Malte, clef de la Méditerranée, se trouva à bout de souffle, au moment où Rommel tint Suez à portée de la main, ils étaient là, un contre cent, harcelant les arrières ennemis, attaquant les aérodromes, menaçant ses lignes de communications.

L'audace et l'efficacité de ces coups de main sont restés légendaires.

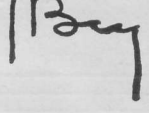
Enfin, lorsqu'en juin 1944, le corps expéditionnaire le plus impressionnant de l'Histoire se préparait à franchir la Manche, le 2e Régiment de Chasseurs Parachutistes, regroupant en son sein ceux qui restaient des Parachutistes de la première heure, fut largué dans la nuit précédant le jour « J », et fut ainsi placé à la pointe de l'attaque libératrice.

De cet instant à la victoire, ses actions furent autant d'exploits, à la taille de ceux des cavaliers de l'Empire.

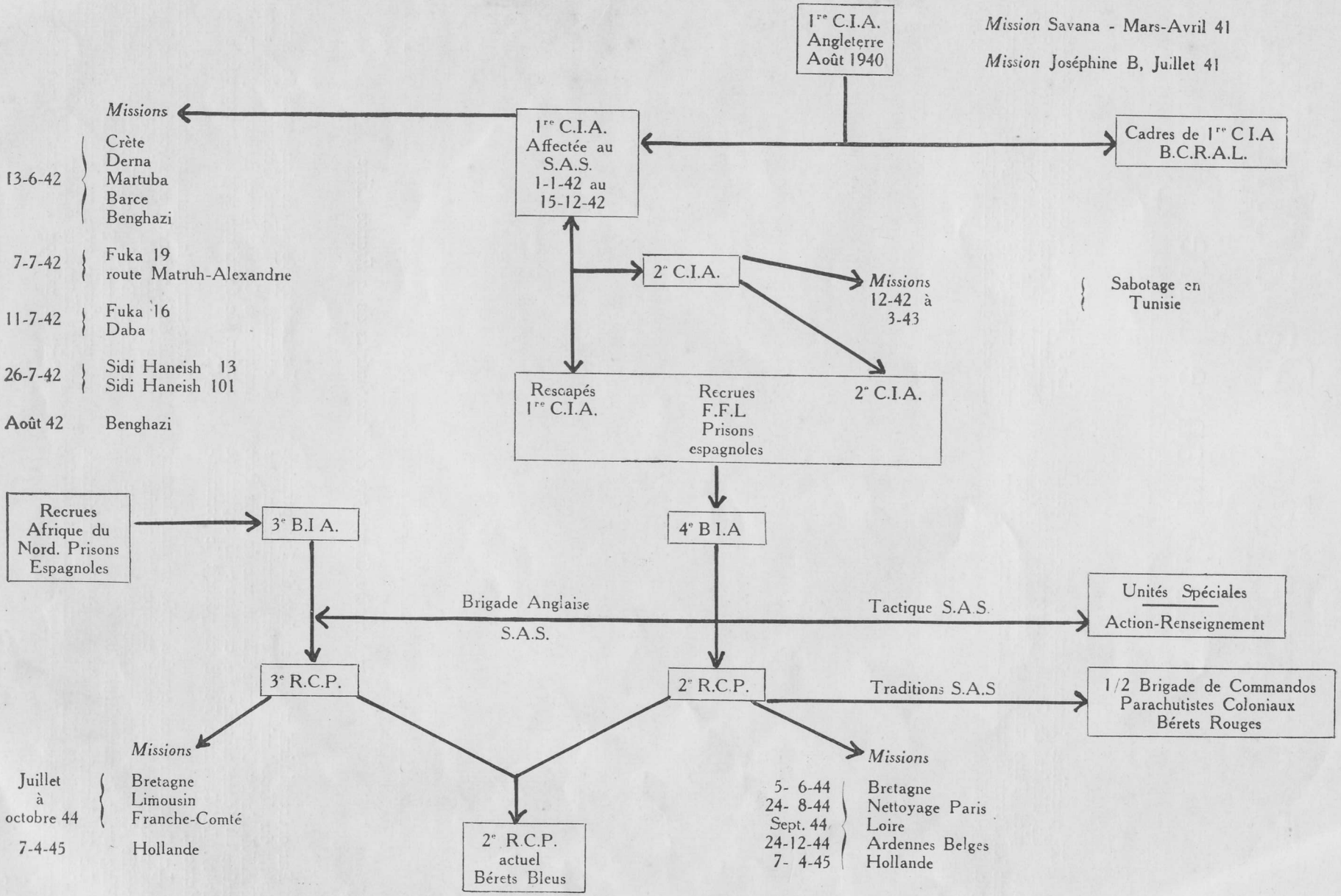
Hélas ! cette route de gloire fut jalonnée de bien des sacrifices.

Nombreux furent nos morts ! Grande est pour eux notre fraternelle vénération, car nos cœurs de combattants sont, plus que tous autres, fidèles au culte du souvenir.

Et c'est à la mémoire de leurs frères d'armes disparus avant et pendant le combat que les survivants de l'Epopée des Parachutistes de la France Libre dédiaient en leur cœur le plus haut témoignage de reconnaissance que la Patrie puisse offrir à ses héros, lorsque dans un Paris rayonnant de joie et de liberté retrouvée, le 2e Régiment de Chasseurs Parachutistes, Compagnon de la Libération, ouvrait la marche... une fois encore, le 11 novembre 1944, à l'Arc de Triomphe, en ce premier défilé de Victoire.



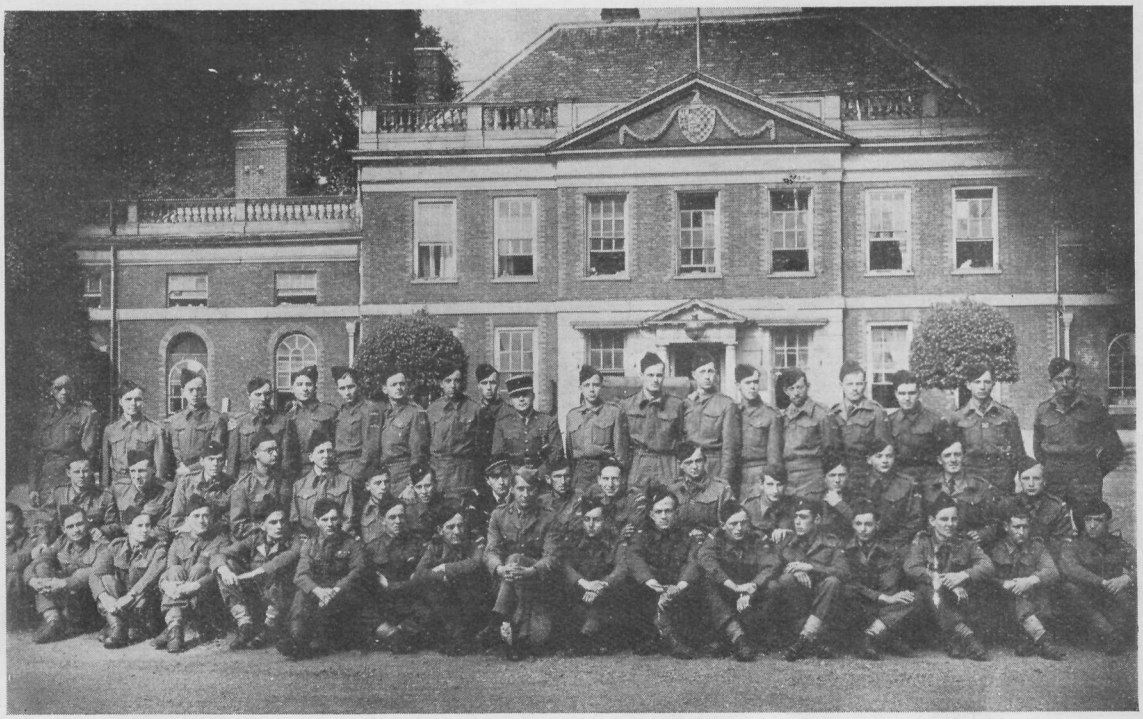
SYNOPTIQUE DES UNITÉS



Historique des Parachutistes
de la France Libre

LES premières instructions de l'E.-M. Général du Général de Gaulle, prévoyant la mise sur pied d'une unité de parachutistes intégrés dans les Forces Françaises Libres, datent du 1er août 1940.

Le 5 janvier 1941, en accord avec le Commandant d'Estienne d'Orves, chef du 2e Bureau de l'E.M.G. des F.F.L., dix parachutistes furent désignés pour suivre un stage de sabotage et renseignement dans une école spéciale britannique.



La première Compagnie de Parachutistes de la France Libre

Par ordre général n° 765, en date du 29 septembre 1940, du Vice-Amiral Muselier, commandant les F.A.F.L., la 1re Compagnie d'Infanterie de l'Air était créée — (date officielle de création : 15 septembre 1940). Le Capitaine Bergé en prenait le commandement.

La 1re Section de cette unité, après un entraînement préparatoire de deux mois environ, fut admise au centre de formation parachutiste britannique de Ringway, le 20 novembre 1940.

Le 25 décembre 1940, le brevet de parachutiste britannique était délivré à deux officiers, quatre sous-officiers, dix-neuf hommes de troupe.

Le restant de la section, sous la direction du Lieutenant Weill (René Georges) allait encadrer et instruire à Camberley et à Ringway une deuxième section (le deuxième stage fut breveté le 21 février 1941).

Entre-temps, la première mission de combat de l'unité était préparée et exécutée. Dans la nuit du 14 au 15 mars 1941, une équipe de cinq parachutistes, Capitaine Bergé, Sous-Lieutenant Petit-Laurent, Sergent Forman, Sergent Le Tac, Caporal Renaud, est parachutée avec ses armes et son matériel à quelques kilomètres d'Elven (Morbihan).

C'est la mission « Savanah », première mission

parachutée en France occupée. Cette mission avait un double but : coup de main et renseignement. Si le coup de main ne put avoir lieu malgré l'opiniâtre volonté des exécutants, la mission fut néanmoins une réussite. Deux sur cinq des équipiers, Capitaine Bergé et Sergent Forman, réussissaient à regagner l'Angleterre quinze jours après sur le sous-marin anglais « Tigris ».

Deux mois après, une deuxième équipe — mission « Joséphine B » — commandée par l'Adjudant Forman et comprenant le Sergent Varnier, le Sergent Cabard auxquels allait se joindre le Sergent Le Tac laissé en France, était parachutée dans la région de Bordeaux et détruisait la centrale électrique de transformation de Pessac.

Cette équipe revint au complet en Angleterre, au mois de juillet 1941, en passant par l'Espagne.

***

Le recrutement et l'entraînement des nouvelles recrues avaient permis l'envoi en stage d'un troisième contingent (ce dernier fut breveté le 1o avril 1941).

Au 1er mai, l'effectif de la 1re Compagnie de l'Infanterie de l'Air se montait à 9 officiers, dix-neuf sous-officiers, soixante-dix hommes de troupe.

Le 15 mai, la Compagnie se regroupait à Exbury (New Forest), dans le sud de l'Angleterre. La 1re Compagnie de l'Air dépendait de l'Etat-Major des Forces Aériennes. Le 1o avril, malgré d'unanimes protestations, elle passait sous le commandement des Forces terrestres en Grande-Bretagne. La 1re Compagnie d'Infanterie de l'Air s'appellera désormais la 1re Compagnie Parachutiste.

L'expérience acquise par quelques éléments de l'unité au cours de stages et de missions, permit de créer un centre français de préparation « d'agents » : la Station 36, contrôlée par le B.C.R.A.

En vue d'une meilleure orientation de l'instruction, la compagnie se divisa en deux parties. La première partie (une section) était constituée d'éléments choisis en raison de leur aptitude à la lutte clandestine en France. La deuxième partie (deux sections) était constitué d'éléments réservés à l'action directe et aux coups de main.

Pour des raisons de sécurité, la séparation des deux groupements était nécessaire. Par ailleurs, en exécution des directives du Général de Gaulle désirant regrouper les forces combattantes F.F.L. au Levant, il fut décidé vers début juillet 1941 que la 1re Section de la Compagnie resterait stationnée à Exbury (station 36) (1) ; le restant de l'unité conservant la dénomination et les traditions de la 1re Compagnie de Parachutistes serait dirigée sur le Moyen-Orient.

***

(1) La première section incorporée au B.C.R.A. comprenait six officiers, une vingtaine de sous-officiers et hommes de troupe brevetée et un groupe administratif non breveté. Les deux tiers des effectifs de cette section ont disparu dans la lutte clandestine en France. Certains ont été déportés. Peu restent aujourd'hui vivants. Ils ont eu le mérite d'être parmi les pionniers de la Résistance française. Ils ont compté dans les rangs de la 1re Cie de Parachutistes de la France Libre et ont ainsi écrit une des plus belles pages de son Histoire.

La 1re Compagnie des F. F. L., réduite à deux officiers, un médecin auxiliaire, trois sous-officiers, cinquante hommes de troupe, s'embarquait à Glasgow le 21 juillet 1941.

Après un voyage en mer de quarante-deux jours sur le « Cameronian » et le « New-Amsterdam », sur le long itinéraire d'Afrique du Sud emprunté à cette époque par les convois destinés au Moyen-Orient, l'unité débarqua à Suez au début de septembre 1941. Elle fut ensuite dirigée sur Beyrouth où elle stationna deux semaines environ au Dépôt des Troupes du Levant.

Par décision du Général de Larminat, commandant les Forces Françaises en Moyen-Orient, la 1re Compagnie d'Infanterie de l'Air, devint, le 25 septembre 1941, le « Peloton Parachutiste du Levant ».

Le Peloton Parachutiste du Levant fit mouvement vers la fin septembre sur Damas (caserne des Spahis). Mais cette unité revint bientôt sous contrôle de l'Armée de l'Air et reprit la dénomination de « 1re Compagnie de Chasseurs Parachutistes », par décision du Général de Gaulle, le 15 octobre 1941 (1). Du 15 octobre au 2o décembre, la 1re Compagnie de Parachutistes des F.F.L. renforcée de quelques éléments poursuivait son entraînement à la Base Aérienne de Mezé à Damas.

Mais il était impossible en Syrie de continuer l'entraînement au parachutisme. Les moyens en avions et en matériel spécial faisaient défaut. Sur la demande du Commandant d'Unité, la 1re Compagnie Parachutiste des F.A.F.L. fut autorisée à rejoindre le centre d'entraînement parachutiste britannique qui était en voie de création au « Combined Training Centre » de Kabret en Egypte.

La compagnie fit mouvement par route le 31 décembre 1941. Le 2 janvier, elle s'installait sur les rives du Canal de Suez à Kabret.

Deux nouveaux officiers venaient d'être affectés à l'unité, le Lieutenant Jordan et l'Aspirant Zirnheld.

La 1re Compagnie de Parachutistes des F.A.F.L. fut intégrée dans une unité parachutiste britannique, la S.A.S. Brigade (2) ; elle relevait de cette dernière du point du vue tactique tout en restant administrativement rattachée au Commandement des Forces Aériennes Françaises Libres du Moyen-Orient.

Un programme nouveau, riche de possibilités, s'offrait aux chasseurs parachutistes F.F.L. ; ils allaient devenir en quelques mois d'opiniâtre travail, des « Commandos » S.A.S.

L'organisation et l'emploi des troupes S.A.S. a

(1) Après un passage de six mois — 15 avril-15 octobre — sous le contrôle de l'armée de terre, les parachutistes étaient replacés dans l'atmosphère normale de leur préparation et de leur emploi, dans l'armée de l'air. La sollicitude dont fera preuve à notre égard le Général Valin qui commandait à cette époque les Forces Aériennes Françaises Libres a été pour beaucoup dans nos succès ultérieurs. Qu'il veuille trouver ici l'expression de notre gratitude.

(2) La S.A.S. Brigade ou Spécial Air Service Brigade comprenait deux squadrons à l'effectif approximatif de cinquante par squadron. L'ensemble était très étoffé en cadres ; chacun des groupes de cinq hommes était commandé par un officier. La compagnie parachutiste française devenait le 3e Squadron de la S.A.S. Brigade et répondait, dans l'organisation britannique, à la dénomination de French S.A.S. Squadron.

été l'œuvre du Major D. Sterling. Cet officier eut le mérite de faire accepter au Grand E.-M. britannique du Moyen-Orient une conception de combat qui s'avéra brillante par ses réussites et payante par ses résultats.

Dans le vaste territoire d'opérations de Libye et Cyrénaïque, l'ennemi était loin de ses bases et lié à elles par des voies de communications fragiles. Toute destruction de matériel, sur ses arrières immédiats ou lointains effectuée à certains moments bien choisis de la bataille, lui serait très sensible. La destruction d'avions, de camions porte-chars, de dépôts d'essence, les attaques de harcèlement de nuit, sur les rares routes empruntées par les convois ennemis, devaient constituer les missions normales, données à des groupes légers de quatre ou cinq hommes qui, par différents moyens, devaient pénétrer sur les arrières de l'adversaire. Les « Commandos » britanniques S.A.S. étaient déjà entrés pour la première fois en action, avec succès, dès le mois de décembre 1941. Les « S.A.S. » français étaient en léger retard sur l'horaire.

Au mois d'avril, deux missions furent offertes à l'unité. Le Général Ritchie, commandant la 8e Armée, proposait à la 1re Compagnie de Chasseurs Parachutistes un rôle de choix dans l'attaque de la garnison italienne de El-Gialo. Un changement dans le dispositif ennemi conduisit, hélas, à remettre cette opération. Quelques semaines plus tard une section de l'unité fut envoyée à Djeraboub (Sud-Libye) pour effectuer une mission de destruction de camions porte-chars allemands. La mission fut encore une fois décommandée, après deux semaines d'attente.

Entre-temps, l'unité s'était renforcée en cadres : huit aspirants, Fernandez, Gerpillon, Harent, Klein, Legrand, Lesecq, Mairet, Martin et un certain nombre de sous-officiers, lui étaient affectés. La 1re Compagnie fut ainsi alignée qualitativement et quantitativement sur la formule anglaise du Squadron.

Au mois de juin 1942, le French Squadron allait pouvoir enfin donner sa mesure.

Malte, position-clé de la Méditerranée, était dans une situation critique ; il était indispensable de la ravitailler. Malgré la maîtrise complète de l'air que possédait la « Luftwaffe », un convoi partant d'Alexandrie tenterait de passer. Pour augmenter les chances de réussite de cette opération délicate le G.Q.G. britannique du Caire décida d'utiliser à fond la S.A.S. Brigade. La mission des parachutistes était d'attaquer simultanément, à une date précise, tous les aérodromes d'où l'aviation ennemie était susceptible d'intervenir sur le trajet suivi par le convoi.

La S.A.S. Brigade, connut pendant quelques jours une activité intense. Les aérodromes de bombardiers en piqué ennemis furent répartis entre les différents groupes.

Dans la nuit du 12 au 13 juin, huit aérodromes furent simultanément attaqués, trois à Martouba-Derna, un à Barce, deux près de Benghazi, Berka I et Berka II, un à Benina et enfin l'aérodrome de Candie, en Crète. Les Français eurent la plus belle part. Ils furent chargés de l'attaque de six sur huit des aérodromes ennemis.

Le Commandant Bergé, ayant comme adjoint le Capitaine de l'Armée Britannique Lord Jellicoe (1) et accompagné d'un officier de liaison grec, du Sergent Mouhot, du Caporal Sibard, du Caporal Leostic, débarqua d'un sous-marin grec sur la côte nord de la Crète. Il réussit à atteindre l'aérodrome de Candie, perça ses défenses et détruisit vingt et un avions, quatre camions et un dépôt d'essence. Au moment de réembarquer, quatre jours après l'opération, un guide local trahissait le groupe. Pendant que le Capitaine Jellicoe et l'officier grec étaient allés reconnaître le point de réembarquement, un détachement ennemi de cinquante hommes environ encercla le groupe français. Le combat fut bref, mais violent. Lorsque le Capitaine Jellicoe revint quelques heures plus tard, il apprit que le Commandant Bergé, le Sergent Mouhot et le Caporal Sibart avaient été faits prisonniers.

Le Caporal Pierre Leostic, âgé de dix-sept ans, avait trouvé une mort glorieuse dans cet engagement.

Les autres missions, sous le commandement du Lieutenant Jordan, eurent des résultats plus ou moins heureux.

Le Groupe Jordan, sur l'aérodrome de Siret-el-Chrisba, trahi au dernier instant, manque l'objectif et se trouve dispersé en pleine nuit, tandis que deux de ses groupes, commandés par les caporaux de Bourmont et Tourneret respectivement sur les aérodromes de Derna-Ouest et Martuba 3, subissant le contre-coup de cette alerte, manqueront aussi leurs objectifs.

Ils seront tous faits prisonniers ici et là, dont quelques-uns au « rendez-vous » prévu pour le retour. Malgré leur infériorité numérique (trois parachutistes contre une compagnie allemande) ils engagent le combat.

De cette mêlée confuse, un seul réussira un exploit. Guichaoua, légèrement blessé, ira incendier un bombardier sur lequel il dépose la seule grenade qui lui reste. Puis errant seul dans le Djebel, sans eau, sans vivre, sans arme, deux fois blessé, il sera retrouvé quatre jours plus tard par une patrouille italienne à demi mort d'épuisement sur le bord de la route.

Le Lieutenant Jordan retrouvera seul le groupement des L.R.D.G. qui devait les ramener.

La trahison aura coûté quatorze parachutistes à l'unité.

Pendant ce temps, l'aspirant Zirnheld et ses quatre hommes attaquent Berka III avec succès, détruisant six avions, tandis que le Sous-Lieutenant Jacquier attaquait l'aérodrome de Barce. Manquant l'effet de surprise, il réussit avant de quitter le terrain à miner un dépôt de bombes qui en explosant détruira plusieurs avions ennemis.

Revenus à la Base de Siwa, les parachutistes français sont de nouveau lancés à l'attaque des aérodromes de Fulma 19, puis Fulma 16 et deux autres terrains à proximité de El-Daba, subissent les assauts furieux des S.A.S. Les 21 et 22 juillet, ils organissent

(1) Le Capitaine Jellicoe, fils du fameux Amiral britannique Jellicoe, de la bataille du Jutland, avait été autorisé à se joindre au groupe français dans cette mission délicate.

une attaque de grande envergure sur l'aérodrome de Sidi-Haneich, puis, en septembre, un raid sur Benghasi qui durera un mois.

Ces opérations eurent pour résultat de nombreux sabotages et surtout la perte pour l'ennemi de soixante-dix avions certains.

Ce cycle d'opérations se termine par une série de missions de sabotages de voies ferrées principalement et d'attaques de convois en Tripolitaine et Tunisie. Dure mission qui sera efficace mais coûteuse au cours de laquelle les Français perdent pour la deuxième fois leur Chef, le Capitaine Jordan, fait prisonnier, ainsi que le Colonel Stirling, prisonnier également.

Les éléments inutilisables de la 1re Compagnie faisaient route vers l'Angleterre, les rescapés de la 2e Compagnie se retrouvent après la mission de Tunisie en Algérie. Ils rejoignent à leur tour l'Angleterre où une nouvelle unité de parachutistes est en formation.

Au cours de l'année 1943, le 4e Bataillon d'Infanterie de l'Air, grossi des restes de la 1re et de la 2e Compagnie d'Infanterie de l'Air, sera expédié en Ecosse afin d'y subir un entraînement intensif. Un autre bataillon, le 3e B.I.A., venu d'Afrique du Nord, rejoint également l'Ecosse. Ces deux bataillons, devenant respectivement le 2e et le 3e Régiment de Chasseurs Parachutistes, sont de nouveau intégrés à la Brigade Anglaise, reconstituée, elle aussi, Special Air Service. C'est alors que le 2e R.C.P. est commandé par un nouveau chef, le Commandant Bourgoin, tandis que le 3e R.C.P. est dirigé par le Commandant Conan.

Le 2e R.C.P. aura l'honneur d'ouvrir la marche tromphale en débarquant dans la nuit du 6 juin sur les landes bretonnes du Morbihan et des Côtes-du-Nord.

Leur action de sabotage et de guérilla, menée violemment en mille points de la Bretagne, aura des répercussions importantes, interdisant l'intervention



A l'Arc de Triomphe : Le Drapeau à l'honneur (11 novembre 1944).
Le Général de Gaulle épingle la Croix de la Libération

de près de dix mille Allemands de ce secteur sur les points de débarquement alliés en Normandie.

Cette opération à peine terminée est renforcée par l'action du 3e R.C.P. lancé à son tour sur les arrières ennemis, semant la panique et le désordre. Du 16 juillet au 7 octobre 1944, ils attaqueront les Allemands sans relâche dans les départements : Finistère, Vendée, Maine-et-Loire, Vienne, Saône-et-Loire et l'ancienne province de Franche-Comté.

Pendant ce temps, le 2e R.C.P., libéré de sa mission en Bretagne, est équipé de Jeeps blindées pour sauvegarder le seul pont qui reste sur la Loire à Briare et harceler les unités allemandes du Sud-Ouest et du Centre qui essaient de rejoindre l'Alsace.

Des milliers d'Allemands, dans des équipages disparates, finissent par se rendre ici et là, voyant que tout combat devient pour eux synonyme de massacre.

Au mois d'octobre, après avoir ramassé un butin considérable, nettoyé la moitié de la France avec l'aide des F.F.I., les parachutistes se retrouvent au repos dans quelques villages de Champagne.

Lorsque soudain le Général Von Rundstedt attaque dans les Ardennes, il est bloqué par la résistance de Bastogne. Le 2e R.C.P. est envoyé de toute urgence le 24 décembre pour boucher une vaste brèche. Pendant un mois les parachutistes mèneront dans des conditions atmosphériques très rigoureuses un combat difficile, semé de pièges et d'embûches.

Au mois de février 1945, les 2e et 3e R.C.P. reçurent de nouveau l'ordre de rentrer en Angleterre afin de reconstituer leurs unités et reprendre l'entraînement. Le 6 avril, les deux régiments français sont parachutés dans la nuit au nord de la Hollande afin de permettre à l'armée canadienne d'avancer sans nécessiter de trop grands déploiements de forces, surtout en matière de bombardements aériens et d'artillerie toujours nuisibles à la population hollandaise. Les parachutistes devraient s'astreindre à conserver intacts les ponts, détruire les moyens de communication ennemis, et semer le désordre dans leurs mouvements en retraite. L'action des parachutistes S.A.S. en Hollande fut courte mais très coûteuse. Nous récupérions heureusement une grande partie de nos prisonniers peu après, l'effondrement de l'Allemagne suivant de peu cette opération.

Les résultats furent excellents, et le Général Gale, commandant le 1er Airborn Corps, envoie au Général Calvert, commandant la Brigade S.A.S., un télégramme enthousiaste :

« Mes félicitations les plus sincères pour vous et pour les deux héroïques régiments français pour le splendide travail au cours de l'opération Amherst ».



Ils sont tombés avant le combat...

PLUS de dix ans après, en évoquant nos souvenirs, les noms, les visages, les caractères de jeunes camarades déjà un peu estompés, reviennent et se précisent dans nos mémoires. Tout un passé revit. Au rythme des apparitions se retrace l'Histoire des Parachutistes F. F. L.... une phase longue et difficile de création, de mise au point, puis une phase d'intense activité coupée de périodes toujours trop longues d'attente et d'inaction, et pour clôturer le tout, le sprint final, la Victoire.

Quelques-uns, moins de la moitié, ont terminé la course triomphalement. Certains, trop nombreux hélas, sont tombés en cours de route. D'autres, enfin, avaient été frappés sur la ligne de départ.

Nous, les vivants, nous sommes les privilégiés. Dans la roue du destin où la vie était offerte en enjeu, nous sortons « gagnants ». Et nous avons vu se lever l'Aube de la Victoire.

Les autres, nos frères d'Armes tombés au combat, ont eu eux aussi leur réussite. Ils ont eu la joie de la lutte désirée. La gloire est à eux. « Ils ont leur place dans le Temple »... et ils ont leur place dans nos cœurs.

Mais c'est aux derniers, aux infortunés à qui nous gardons notre souvenir le plus cher.

* * *

... Damas, Base de Mezé, le 22 octobre 1941... les « Blenheims », nouvellement affectés, partent journellement pour leurs exercices de bombardement. Le Colonel Commandant les F.A.F.L. en Moyen-Orient m'autorise à profiter de ces missions pour faire effectuer des vols d'accoutumance à mes parachutistes.

Cette coopération se poursuit normalement. Mais certain après-midi fatal, l'avion que pilote le Sous-Lieutenant Neumann et qui emporte trois parachutistes, Provost, Klenkemaille, Linale, s'écrase sous nos yeux à la fin d'un piqué trop brutal non loin de l'aérodrome. Six combattants d'élite viennent de disparaître : trois aviateurs et trois parachutistes.

... Damas — veille de Noël 1941 —. Sur la Base Aérienne, la matinée, comme chaque jour, a été employée au maximum : culture physique, tirs. Puis une équipe a procédé sous ma direction aux essais d'une grenade anti-char au plastic, de notre fabrication et que nous tirons au manchon V. B. Les résultats sont concluants ; néanmoins, le manque de sensibilité de la fusée cause quelques ratés. Une fusée légère et plus sensible est nécessaire.

Le Caporal Gaultier, artificier de métier, le plus intéressé par l'expérience, ayant découvert sur l'aérodrome un obus de 37 non éclaté, prend l'initiative dans l'après-midi de démonter cet obus.

Bricolage fatal : l'obus éclate.

Eventré, mutilé, mais conscient encore, Gaultier qui mourra quelques heures plus tard dans mes bras me dit : « Je vais mourir, mon Capitaine, mais quelle tristesse dans ces conditions... si c'était au combat, je partirais content ».

* * *

... Le 13 juin 1942, un groupe de parachutistes F.F.L. attaque les aérodromes de Derna Martouba. Mis en confiance par un succès précédent, les hommes de Jordan ont utilisé, pour pénétrer sur les aérodromes, des camions allemands conduits par d'ex-prisonniers, anti-nazis.

Hélas ! un de ces derniers trahit et livre tout un groupe aux Allemands. Premier et sérieux échec qui aura des suites graves.

Après un séjour de quelques semaines dans un camp à proximité de Benghasi, nos parachutistes sont embarqués le 15 août à bord du « Nino-Bixio » à destination de l'Italie. Le 17 août, le « Nino-Bixio » est torpillé en mer par un sous-marin allié. Parmi les mille cinq cents prisonniers qui se trouvent à bord, beaucoup sautent à la mer, et parmi eux sept parachutistes français : Gillet, Tourneret, Georges Royer, Jean Royer, Logeais, James, Jouanny.

Cependant le bâtiment touché ne coule pas ; il poursuit sa route, abandonnant derrière lui les naufragés dont nos sept malheureux camarades qui couleront bientôt épuisés, trahis une deuxième fois... et par les hommes et par le destin.

* * *

A la même époque, dans l'équipe qui était restée en Angleterre pour être intégrée à la section « Action » du B.C.R.A., un jeune Officier à l'âme ardente et pleine de promesses, le Lieutenant Georges Heldt, se tuait à l'entraînement quelques jours avant son premier départ en mission.

* * *

Tragique gaspillage d'hommes, de foi, d'enthousiasmes, de volontés, de connaissances acquises... en vain !

Non, pas en vain !

Camarades des premiers jours, frères malheureux, nous faisons monter vers vous notre pensée affectueuse, émue de douloureuse compassion ; en hommage à votre pur idéal !

Vous avez donné votre vie sans être payés de retour. Vous avez été privés de la joie de combattre pour une juste cause. Vous avez été frustrés de la gloire à laquelle vous aviez droit.

Mais le don de vous-même demeure un exemple.

Et quand un jour nous vous aurons rejoints, l'Histoire aura pour tous, les mêmes mots.

Colonel BERGÉ.

EN LIBYE (1942)

PHILIPPE FAUQUET, jeune officier dont la témérité et l'audace au combat sont bien connus aux « S. A. S. » évoque, dans une page de son « Journal » de 1943, en parlant de camarades nouveaux venus à son Unité, les heures « d'immenses enthousiasmes » vécues dans le Désert en 1942 par les parachutistes des Forces Françaises Libres.

... Ils ne connaissent pas la joie des aventures folles, des randonnées du désert, le soleil, et les voitures qui marchent à toute allure ; la soif et le repas du soir, où frères, nous nous endormions autour du feu qui meurt, bercés par les premiers souffles du vent frais de la nuit.

Ils ne connaissent pas les grandes angoisses des veilles de combat, quand on vérifie une dernière fois les armes, les cartes et que l'on sait que dans une heure on va mourir.

Ils ne connaissent pas la joie de tirer, de voir partir les balles comme des éclaboussures rouges ; la joie des avions et des camions qui flambent et des courses échevelées des dormeurs affolés ; la joie des éclairs verts qui passent autour de soi avec un bruit de vie, qui passent partout sauf sur soi.

Ils ne connaissent pas le bonheur des retours ; le bonheur de retrouver, d'aimer un peu plus encore ses frères, sales et barbus, beaux comme des dieux, de la beauté du triomphe et de la vie retrouvée.



Fauquet et Taylor

Ils ne connaissent pas les grandes peurs que personne ne doit voir ni même deviner ; les heures et les jours où l'on est caché, sans mot dire, en attendant le soir qui sera notre complice, mais qui est toujours loin, loin, loin...

Ils ne connaissent pas les immenses enthousiasmes de sauvages, torses nus, qui gueulent au soleil et à la vie ; de sauvages grandioses qui se savent des surhommes et qui cependant se sentent souvent bien petits.

Tout cela me manque : ces jours, ces mois où nous étions seuls, six, dix, perdus dans le sable multicolore, lançant à Dieu la plus grande clameur que des hommes aient pu lancer, car nous nous sentions des hommes.

« Le Colonel Stirling, avec ses gens, nous a causé de plus grands dommages qu'aucune autre « unité britannique d'importance numérique comparable ».

Maréchal ROMMEL (Guerre sans haine).

11 NOVEMBRE 1944



Le drapeau du 2e R.C.P. est porté par le Lieutenant Legrand qui ayant fait au bataillon de marche n° 1 les campagnes d'Erythrée et de Syrie est passé aux parachustistes en mai 1942 et a participé à toutes les opérations en Libye, Tripolitaine et Tunisie où il fut blessé.

Legrand participa ensuite aux opérations de Bretagne, sur la Loire et dans le Centre du 5 juin à octobre 1944 et fut à nouveau blessé. Il fut encore avec son régiment en Belgique et en Hollande. Actuellement Capitaine, il sert en Indochine.

La garde du drapeau est constituée de parachutistes anciens qui comme Legrand ont participé avec un grand courage à toutes les opérations de leur unité.

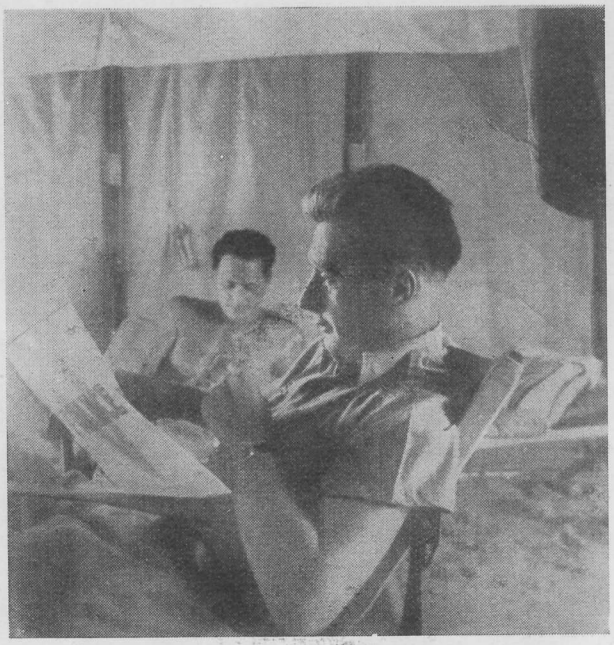
L'Aspirant André ZIRNHELD

Nous sommes fiers de publier ici une excellente et vivante relation des combats et de la mort héroïque de l'Aspirant André Zirnheld, l'auteur de l'inoubliable Prière, que nous reproduisons en conclusion.

Ce récit est dû à notre ami le Conseiller d'Ambassade Jordan qui, à l'époque des faits relatés, comme Lieutenant de Commandos-Parachutistes, manifestait dans le maniement de la mitraillette, du couteau et du plastic, une maestria qui ne paraissait pas le désigner particulièrement pour la carrière diplomatique.

o

A la fin de mai 1942, l'Aspirant André Zirnheld arrivait au centre d'entraînement des parachutistes du Moyen-Orient. Venant de Brazzaville où il avait suivi avec succès un cours d'élèves-officiers, Zirnheld rejoignait à Kabrit, au bord du canal de Suez, la première unité de parachutistes des Forces Françaises Libres qui, sous les ordres du Capitaine Bergé, venait de terminer son entraînement.



Des opérations étaient en cours de préparation. Ne voulant pas les manquer, Zirnheld remettait à plus tard son entraînement parachutiste proprement dit et se faisait initier en quelques jours à nos méthodes de travail sur les arrières ennemis.

Dans les premiers jours de juin, le Capitaine Bergé s'embarquait, avec un groupe de quatre gradés et parachutistes, à bord d'un sous-marin britannique pour attaquer l'un des aérodromes de Crète. Le 7 juin, cinq autres groupes de composition analogue partaient à leur tour, à bord de trois avions, pour l'oasis de Siwa, aux confins Egypto-Libyens, qui devait être leur base de départ pour l'attaque de plusieurs aérodromes allemands en Cyrénaïque. Zirnheld commandait l'un d'eux.

Le front tenu alors par la VIIIe Armée s'étendait de Bir-Hakim à la mer. En vue de le faire sauter, Rommel avait lancé le 26 mai une offensive dont l'issue était encore incertaine. Les missions confiées aux parachutistes français avaient pour objet cependant moins de jeter le trouble sur les arrières de l'Afrika Korps et de réduire l'activité aérienne allemande sur le front de Libye que de paralyser dans la mesure du possible l'aviation d'interception ennemie au moment du passage d'un convoi d'Alexandrie à l'Ile de Malte, alors dans une situation critique.

Zirnheld quittait Siwa le 8 juin avec une patrouille du L.R.D.G. (1) et, après avoir roulé trois jours dans le désert, se faisait déposer dans le Djebel Akhdar qui domine l'étroite plaine côtière de Cyrénaïque. Il avait en effet reçu mission d'attaquer l'un des trois aérodromes de Benghasi et d'y détruire à la bombe le plus grand nombre possible des avions de combat dont les photographies aériennes les plus récentes révélaient la présence.

Dans la nuit du 11 au 12, une marche d'approche de quelque 30 kilomètres amène Zirnheld à proximité de son objectif. Pour lui et ses quatre compagnons, condamnés à rester sans mouvement, munis d'une réserve d'eau limitée, avec le camouflage d'une toile de sac pour seul abri contre le soleil de juin, la journée du 12 est épuisante. La nuit tombée, le groupe trouve heureusement un puits qui lui permet de se refaire avant l'attaque.

Vers 23 heures, après une courte marche, le groupe arrive sur son objectif. Il est alors aidé dans son action par un raid de la R.A.F. sur le port de Benghasi. Les fusées éclairantes larguées par les Wellingtons permettent de voir distinctement à contrejour les avions au sol derrière un rideau d'arbres en bordure de l'aérodrome. Deux sentinelles italiennes sont de garde auprès de chacun des avions.

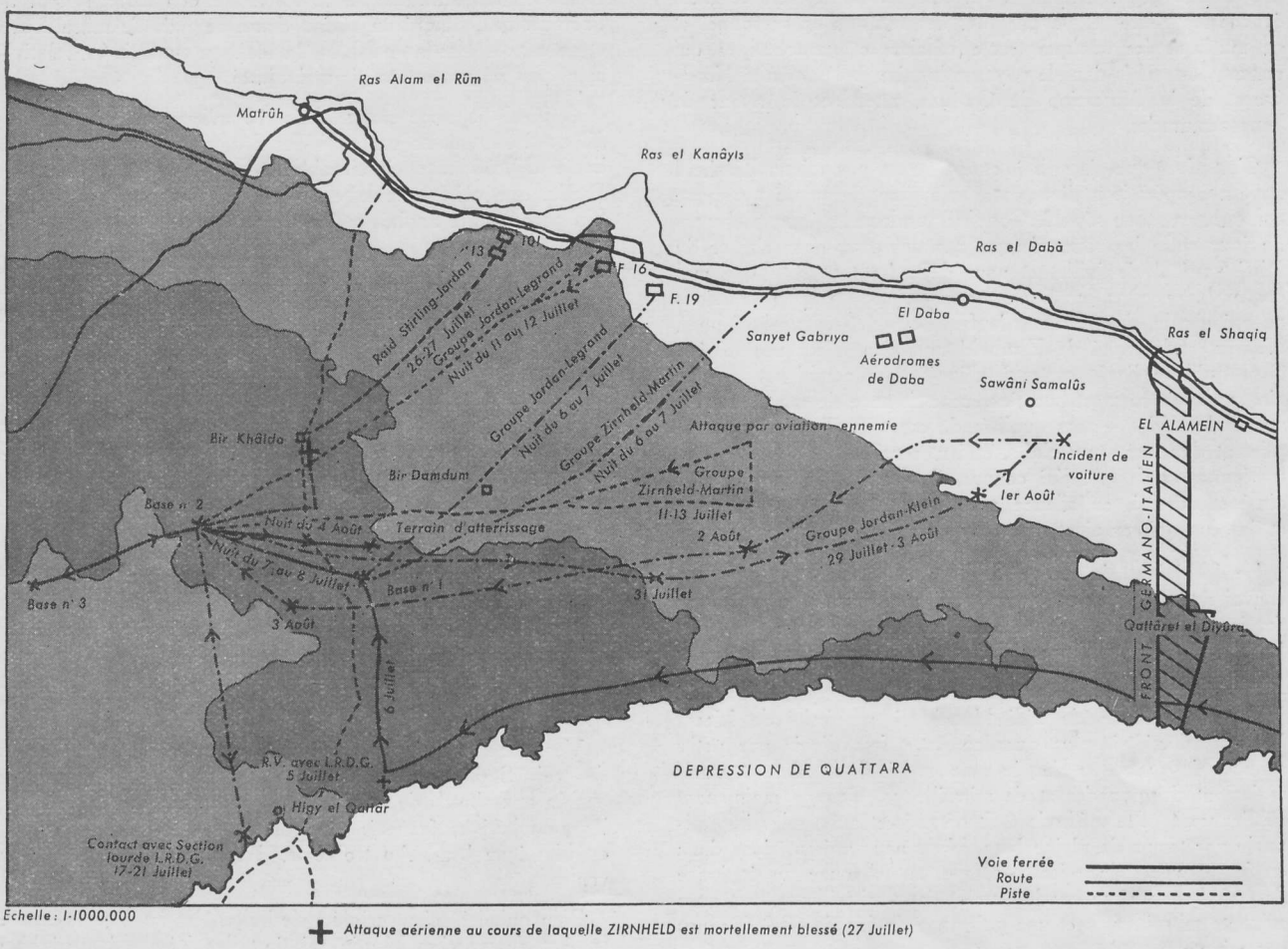
Zirnheld a judicieusement réparti les rôles dans son équipe. Ithuria, champion de pelote basque, prépare le terrain à la grenade. Fauquet (2), le plus grand, court aux avions et pose sur l'aile, contre le fuselage, les bombes à retardement. Zirnheld au centre tire au révolver, flanqué à sa droite et à sa gauche des deux autres, armés de mitraillettes qui complètent, s'il est nécessaire, le travail d'Ithuria.

Le groupe attaque ainsi cinq fois de suite. Zirnheld ne s'arrête que lorsque ses réserves de grenades sont épuisées. Pendant que le groupe se retire, les bombes explosent successivement. Les cinq avions brûlent comme des torches éclairant la nuit noire de leurs flammes.

Les dernières heures de la nuit sont mises à profit par Zirnheld pour prendre du champ. Le groupe est déjà loin au lever du jour. Des bergers indigènes qu'il rencontre lui offrent l'hospitalité sous leurs tentes avec les dattes et le lait traditionnels. Les parachutistes passent ainsi la journée du 13 juin dans un confort relatif sinon une sécurité complète, car les

(1) Long Range Desert Group, formation britannique spécialisée dans les raids à longue portée dans le désert. Chaque patrouille comprenait un officier et sept ou huit gradés et hommes formant l'équipage de trois véhicules légers de 1.500 kg. de charge utile.

(2) Ithuria et Fauquet, promus respectivement depuis lors aux grades d'adjudant et d'aspirant, sont tombés glorieusement en France en 1944.



Echelle : 1-1000.000

✚ Attaque aérienne au cours de laquelle ZIRNHELD est mortellement blessé (27 Juillet)

Italiens ont mis sur pied de nombreux effectifs qui râtissent la plaine, heureusement sans grande conviction semble-t-il.

La nuit venue, Zirnheld gagne le djebel où il rejoint la patrouille du L.R.D.G. Il y retrouve le major Stirling, commandant le régiment auquel appartient la compagnie française de parachutistes, qui, avec un groupe britannique a attaqué, en même temps que le groupe français, un aérodrome voisin.

La nuit suivante, avec Stirling, Zirnheld va s'en prendre à une gare de la voie ferrée qui sert au ravitaillement des forces italo-allemandes sur la ligne du front. La gare est inoccupée mais les parachutistes minent la voie ferrée. En remontant dans le djebel, ils entendent une explosion. La charge a dû sauter au passage d'un train.

Trois jours plus tard, ils se retrouvent à Siwa. La situation générale s'est sérieusement aggravée depuis leur départ. Rommel a enfoncé le front de la VIIIe Armée qui se replie à vive allure vers Alamein. La première brigade française, après avoir tenu Bir-Hakim pendant près de trois semaines, a elle aussi décroché et, rompant l'encerclement des forces germano-italiennes dans la nuit du 10 au 11 juin, a pu rejoindre les forces alliées dans leur mouvement de repli. Il s'agit maintenant de barrer à Rommel l'étroit goulot qui, entre la mer et la dépression de Qattara, donne accès à la vallée du Nil.

Après quelques jours de détente au Caire, tous les parachutistes disponibles sont regroupés à Kabrit. Au nombre d'une soixantaine, Britanniques et Français, ils partent le 3 juillet à bord de quelques camions, traversent le delta, et, longeant la dépression de Qattara dont l'ennemi n'occupe pas encore les abords, vont s'installer à proximité de la piste de Mersa Matruh à Siwa, à quelque deux cents kilomètres en arrière des positions avancées de l'ennemi. De là, pendant cinq semaines, ils feront des ravages sur les arrières de Rommel.

Zirnheld, proposé pour la Croix de Guerre et la Military Cross après son raid du 13 juin, commande l'un des groupes français.

Dans les opérations qui se succèdent les jours suivants, il n'est pas favorisé par la chance. Alors que mon groupe réussit à détruire en deux nuits successives, respectivement 7 et 6 Messerschmidts 109 sur les aérodromes de Fuka 16 et Fuka 19, Zirnheld au cours d'un premier raid sur la route côtière ne peut que constater que, par mesure de sécurité, l'ennemi a désormais interdit toute circulation de nuit sur son axe principal de ravitaillement. Le groupe trouve cependant, arrêtés au bord de la route, un tracteur de la Luftwaffe et sa remorque. Il les fait sauter et ramène deux prisonniers allemands. Le surlendemain, en fin d'après-midi, la patrouille des L.R.D.G. chargée de le déposer à proximité de l'aérodrome de Daba, son nouvel objectif, est aperçue au cours de sa marche d'approche par une formation d'avions italiens. Elle subit une attaque sévère. Le Lieutenant Gurdon qui la commande est mortellement blessé, son navigateur est lui aussi sérieusement atteint. Zirnheld est contraint de renoncer à l'opération et de se replier au point de ralliement de l'unité.

Les dix jours qui suivent marquent une pause dans les opérations des parachutistes.

Pendant qu'un convoi, débordant les lignes vers le Sud, évacue les blessés et va chercher des renforts en personnel et en matériel, les quelque trente officiers et parachutistes qui restent, camouflés dans le paysage lunaire de l'extrémité Nord-Ouest de la dépression de Qattara, attendent le retour de leurs camarades.

C'est alors que j'appris à connaître un peu mieux Zirnheld dont nos opérations divergentes m'avaient jusqu'alors presque constamment tenu séparé. Couchés pendant les longues heures du jour entre les roues de nos camions pour nous abriter du soleil vertical de juillet et nous défendre tant bien que mal contre les essaims serrés de mouches, nous nous retrouvions au crépuscule, détendus par la fraîcheur des nuits sahariennes. L'allant et la gaîté de Zirnheld animaient alors nos soirées. Sans qu'il se livrât certes à d'indiscrètes confidences — ce n'est qu'après sa mort que j'eus connaissance de son admirable prière de soldat — ses qualités de cœur et d'esprit, transparaissant dans ses yeux clairs, étaient sensibles à tous. De tous les jeunes chefs que j'ai connus, il n'en fut pas un de plus aimé et admiré, en silence naturellement, de ses camarades et de ceux qui servaient sous ses ordres.

Le 20 juillet, le major Stirling nous rejoignait avec un convoi de ravitaillement comportant notamment une quinzaine de jeeps, équipées spécialement pour notre usage de deux jumelages de mitrailleuses Vickers à tir rapide.

Son intention était d'attaquer, dans la nuit du 21 au 22 juillet, l'aérodrome de Sidi Haneish à proximité de Mersa Matruh. Il n'était plus question cette fois d'agir par petits groupes de quatre ou cinq hommes munis de bombes et armés seulement de grenades et de mitraillettes. Connue maintenant de l'ennemi, cette méthode était périmée et au surplus impraticable par temps de pleine lune. Nous nous présenterions donc en force avec quinze jeeps, comportant chacune un équipage de trois hommes, un conducteur et deux mitrailleurs, soit avec soixante mitrailleuses et une puissance de feu de 60.000 coups par minute.

Trois jeeps étaient affectées au détachement français que je commandais. J'en confiai une à Zirnheld, une autre à Martin (1), gardant moi-même la troisième.

Pour des raisons techniques tenant à la disposition des jumelages de mitrailleuses, les trois voitures françaises ne pouvaient être groupées dans le dispositif en U renversé qui devait être notre formation d'attaque. Zirnheld et Martin seraient à l'arrière de l'aile droite tandis que je me trouvais placé en tête de l'aile gauche.

Après une journée d'activité intense pour la répartition des voitures, de l'eau, des vivres, des explosifs et des munitions et le remplissage des chargeurs, le convoi part dans la soirée du 21 juillet au coucher du soleil. 100 kilomètres environ nous séparent de notre objectif.

Progressant régulièrement nous arrivons vers minuit trente, à l'heure prévue, à proximité immédiate de l'aérodrome. Sous nos yeux les feux de piste s'allument et un avion atterrit. L'ennemi ne se doute évidemment de rien.

A 0100 heure, faisant feu de toutes ses pièces, la formation pénètre dans l'aire de dispersion des avions. Les balles traceuses qui alternent dans nos chargeurs avec des balles incendiaires et perforantes font un feu d'artifice éblouissant. Plusieurs avions explosent en flammes à la première rafale. D'autres encaissent plusieurs centaines de balles sans prendre feu. La formation fait lentement, à 15 kilomètres à l'heure, le tour de l'aérodrome. Malgré un réseau dense de nids de mitrailleuses et de canons Breda de 20 m/m, la réaction ennemie est relativement peu intense et son tir mal ajusté.

A 0145 l'attaque est terminée. 18 avions sont en flammes, 12 autres au moins ont subi des dégâts tels qu'ils sont sans doute définitivement inutilisables. Atteinte par des obus de Breda, une voiture anglaise a dû être abandonnée sur place. Un parachutiste anglais a été tué.

Pendant la brève pause qui suit notre sortie de l'aérodrome, je quitte un instant ma jeep pour retrouver les autres voitures françaises. Equipages et matériel sont indemnes. Zirnheld est tout à la joie de notre succès... Je ne devais plus le revoir.

Afin d'échapper aux recherches de l'aviation ennemie dans la journée du lendemain, les voitures devaient, par groupes de deux ou trois, s'éloigner à vive allure et, au lever du jour s'arrêter, se camoufler et attendre la nuit suivante pour rejoindre le point de ralliement.

Nous connaissons la suite par un compte rendu du Lieutenant Martin.

Zirnheld et Martin, arrêtés par des crevaisons successives, sont séparés des voitures anglaises qu'ils suivaient. S'étant dépannés par leurs propres moyens, ils arrivent au lever du jour à proximité de la piste de Mersa Matruh à Siwa. Ils se camouflent alors dans les anfractuosités d'une falaise qui paraît favorable.

Vers midi cependant, ils sont aperçus par une patrouille de trois Stukas qui scrutent méthodiquement les replis de terrain aux abords de la piste. Ceux-ci attaquent par trois fois les parachutistes français. A leur premier passage, Zirnheld est blessé au bras. Au troisième, il est grièvement atteint au ventre.

Bien qu'elles soient criblées de balles, les jeeps sont encore en état de marche. Martin fait installer Zirnheld aussi bien que possible dans l'une d'elles et s'éloigne au plus vite pour chercher un autre abri.

Bientôt cependant Zirnheld qui souffre beaucoup ne peut plus supporter le transport. Le groupe s'arrête alors et se camoufle au fond d'un ouadi.

Au moment où Martin se dispose à gagner avec une voiture le point de ralliement pour en ramener le médecin et s'approche pour quelques mots d'encouragements, Zirnheld a cessé de vivre.

Martin le fait enterrer sur place avec les honneurs militaires et fait ériger sur sa tombe une croix sommaire formée de deux planches à caisse avec l'inscription suivante : Aspirant André Zirnheld, mort pour la France le 27 juillet 1942.

André Zirnheld était le premier des officiers ou aspirants parachutistes français qui fût tué à l'ennemi.

Ardent dans sa foi chrétienne comme au combat, Zirnheld avait non seulement accepté l'épreuve mais voulu qu'elle fût à la mesure de son courage et de sa volonté. La prière retrouvée sur son corps en témoigne. L'heure venue, il était prêt au sacrifice suprême.

Nombreux sont ceux qui, ayant connu Zirnheld, sont tombés à leur tour, fidèles à l'exemple qu'il avait donné. Dix ans après sa mort, son souvenir demeure, pour les survivants de ses camarades, l'un des plus purs qui reste de ceux qui ont choisi, en un temps de compromissions et de double jeu, la voie du combat et de l'honneur.

(1) Le Lieutenant Martin a été tué par des miliciens lors des opérations de 1944 en Bretagne.

Prière

Turin le 1-IV-[illegible]

Je m'adresse à vous, mon Dieu,
car vous seul pouvez
ce que je ne puis obtenir que de moi.

Donnez-moi, mon Dieu, ce qu'il vous reste
donnez-moi ce que je ne vous demande jamais.

Je ne vous demande pas le repos
ni la tranquillité
ni celle de l'âme, ni celle du corps

Je ne vous demande pas la richesse
ni la sagesse, ni peut-être même la sainteté.

Tout ça, mon Dieu, ce sont les demandes absurdes
que vous ne devez point vous en avoir.

Donnez-moi, mon Dieu, ce qu'il vous reste
donnez-moi ce que l'on vous refuse.

Je veux l'insécurité et l'inquiétude
je veux la tourment et la bagarre
et que vous me les donniez, mon Dieu,
de façon définitive,
que je vive sans cesse de les avoir toujours,
car je n'aurai plus toujours le courage
de vous les demander.

Donnez-moi, mon Dieu, ce qu'il vous reste
donnez-moi ce dont les autres ne veulent pas

Mais donnez-moi aussi le courage
et la force et la foi

Car vous seul le donnez
ce que je ne puis obtenir que de moi.

A. Gide

Quelques-uns parmi les meilleurs

Capitaine René-Georges WEILL

(26-1-8 - Montpellier)



Compagnon de la Libération
Croix de Guerre (deux citations à l'Armée)
Médaille de la Résistance avec Rosette

Magnifique exemple d'abnégation et d'esprit de sacrifice.

Après un brillant début de carrière comme Avocat à la Cour de Paris (Secrétaire à la conférence du Stage), participe à la Campagne de France où il est blessé et cité à l'Armée. S'évade de France le 21 juin 1940 et rejoint les F.F.L. en passant par l'Espagne et Gibraltar.

Fait partie du 2e Bureau du Corps expéditionnaire envoyé à Dakar et en A.E.F. en août 1940.

Commandant en second de la 1re Compagnie de Parachutistes des F.F.L. en janvier 1941.

Bien que blessé en service commandé au cours d'un saut d'entraînement, réussit à se faire désigner pour une mission parachutée en France, en mai 1942.

Arrêté par la Gestapo le 28 mai 1942, s'est donné volontairement la mort pour éviter de parler.

Caporal Robert GUICHAOUA

(16-8-21 - Quimper)



Croix de Guerre avec palme
Médaille de la Résistance avec Rosette

Un des plus beaux exemples d'esprit de sacrifice.

Au cours d'un raid sur l'aérodrome allemand de Derna (Cyrénaïque), dans la nuit du 12 au 13 juin 1942, faisait partie d'un groupe encerclé par l'ennemi. Dans le court engagement qui suivit, fut atteint par un éclat de grenade à la nuque, mais parvint à franchir le cordon ennemi.

Blessé, séparé de ses chefs et de ses camarades, sans vivres et sans eau, sachant sa situation sans issue, réussit à faire sauter un bombardier allemand avec la dernière grenade qui lui restait. Refusant de se rendre, erra plusieurs jours dans le Djebel. Fut de nouveau blessé, en passant de nuit dans un camp italien, par une balle qui lui traversa la main. Persista à ne pas s'avouer vaincu. Fut recueilli le 17 juin seulement par les Italiens, complètement épuisé, à vingt kilomètres de Derna.

Ne se releva pas de cet effort, mourut le 29 août 1942 à l'hôpital de Bari (Italie).

Lieutenant Henri LABIT

(30-9-20 - Mezin)



Compagnon de la Libération
Croix de Guerre (deux citations à l'Armée)
Médaille de la Résistance avec Rosette

Officier d'élite particulièrement doué pour la lutte clandestine.

Un des premiers brevetés parachutistes de la 1re Compagnie, fut aussi un des premiers à être parachuté en France occupée. (Mission de sabotage en juillet 1941 au sud de Caen.) Retourné en Angleterre par l'Espagne, repart en mission en fin 1941.

Arrêté en mai 1942, à Langon, au passage de la ligne de démarcation, se bat à la mitraillette, met hors de combat six Allemands et, refusant de se rendre, se donne volontairement la mort.

Caporal Pierre LEOSTIC

(24-12-24 - Dunkerque)



Croix de Guerre avec palme
Médaille de la Résistance à titre posthume

Le plus jeune Parachutiste de la France Libre. Le premier tué au combat.

Au cours d'un raid de commando en Crète, le 19 juin 1942, encerclé avec son groupe par un ennemi dix fois supérieur en nombre, s'est battu jusqu'à la dernière cartouche.

A été mortellement atteint dans ce combat sans merci où il révéla une audace et un cran exceptionnels.

Il n'avait pas encore dix-huit ans.

CRETE

A cette époque, la 8e Armée attend des renforts. Il lui faut coûte que coûte la garantie d'un ravitaillement important et constant. Il lui est donc indispensable que les convois de la Royal Navy soient couverts par la R.A.F. qui interceptera les efforts de la Luftwaffe.

Or, toute la côte africaine est bordée d'aérodromes ennemis et les côtes d'Italie, de Sicile et de Grèce sont sévèrement gardées par leurs avions. Les Britanniques, de leur côté, n'ont que l'Egypte et leurs chasseurs ne possèdent pas de rayon d'action suffisant. Les Nazis aimeraient bien neutraliser Malte restée seul relais. La vaillante île subit le blocus et les bombardements continuels sans faiblir. Ses réserves s'épuisent peu à peu. Il ne reste presque plus de vivres, de carburants, ni de matériel. La situation devient si grave que l'on envisage l'évacuation.

Un convoi important va essayer de passer, il attend d'Alexandrie l'ordre de départ. Il passera quoi qu'il en coûte, mais Malte sera ravitaillée. Une opération de grande envergure est conçue. A cette occasion, les parachutistes français sont engagés pour la première fois.

Nous devons attaquer dans la nuit du 12 au 13 juin les principaux aérodromes susceptibles d'être utilisés par l'ennemi pour intercepter le convoi à son passage.

Pour remplir cette mission, l'unité constitue six groupes. Le premier, commandé par le commandant Bergé, doit attaquer l'aérodrome allemand installé en Crète, près d'Héraclion.

Trois autres groupes, sous la direction du lieutenant Jordan, ont l'ordre de détruire les avions des trois aérodromes dans la région de Martuba-Derna.

Une équipe attaquera l'aérodrome de Barce pendant qu'une autre se chargera de Berka III près de Benghazi.

Deux équipes anglaises sous la conduite du major Stirling et du capitaine Mayne attaqueront l'aérodrome de Berka I près de Benghazi et de Bénina.

Le soleil vient de disparaître au loin dans la mer. Alexandrie s'estompe bientôt dans la nuit. Cependant que la lune enduit de reflets argentés les hautes grues métalliques du port. A quai, on distingue à peine la forme allongée d'un sous-marin. Les matelots s'affairent. Un groupe de six hommes en battle-dress, revolver au côté, poignard à la ceinture, portant chacun un gros sac, franchit la légère passerelle et disparaît.

Quelque peu dépaysés, les parachutistes suivent un matelot qui les conduit au travers d'un long couloir qu'encombrent tuyauteries, câbles électriques, appareils étranges où vibrent de fragiles aiguilles fixées à des cadrans. Ils passent par d'étroites ouvertures bordées d'épais bourrelets de caoutchouc. Les portes, énormes et massives, telles des battants de coffre-fort, sont munies d'impressionnants loquets de fermeture.

Le Commandant Bergé s'entretient avec le Commandant du bateau.

Puis les machines tournent lentement, si lentement... Soudain, le commandant prévient les S.A.S. de s'apprêter car la côte est en vue. Chacun rassemble son « barda » et s'habille. Le lourd sac dans les bras, ils avancent en butant de tous côtés jusqu'à la petite échelle de fer par laquelle ils disparaissent un à un. Le Commandant Bergé, après s'être assuré que sa petite équipe est passée au complet, salue le commandant du sous-marin, qui lui souhaite bonne chance et à bientôt. Ils ont, en effet, rendez-vous en un point de la côte sud, dans la nuit du 19 au 20 juin.

Sur trois « dingy » (1), la petite équipe s'avance lentement vers la côte. La mer est calme, il fait un peu frais, le ciel est constellé d'étoiles. On entend seulement le clapotis des pagaies dans l'eau. La mitraillette prête à riposter, ils accostent, mettent pied à terre et attendent que les embarcations soient coulées pour commencer la marche plein Sud, qui durera jusqu'au lever du soleil.

Il est trois heures du matin, les alentours sont d'un calme extraordinaire. Il est difficile d'imaginer ici la guerre et même l'action. En cet endroit, il n'y a pas la moindre maison. Héraclion se trouve à quatorze kilomètres. La montagne n'est pas très haute, mais avec notre équipement et ce terrible sac de trente-cinq kilos la marche est dure.

Le Capitaine Jellicoe, officier britannique du S.A.S., adjoint au groupe français, connaît parfaitement la région. Il y a assez longtemps séjourné. Son aide nous est précieuse : dans ce pays de montagne, il est difficile de s'orienter la nuit. Un officier grec participe également à l'expédition et pourra facilement se renseigner auprès de la population.

Tous les six marchent en silence, écoutant les bruits de la nuit, que dominent les chocs des chaussures sur le sol.

Peu à peu, le ciel s'éclaircit. Il va faire complètement jour dans un quart d'heure. Il faut trouver un endroit bien abrité pour y passer la journée. Il serait impossible de marcher de jour sans être repéré. Dans un creux ombragé, chacun s'installe et, bientôt, tout le monde dort profondément. Un seul reste éveillé pour garder le groupe de toute surprise possible.

Le soleil devient chaud. Les S.A.S. se réveillent et préparent un bon casse-croûte. Le commandant vérifie sa position sur la carte et prépare l'itinéraire de la nuit suivante. Il reste une douzaine de kilomètres à faire pour arriver à l'aérodrome, mais, dans ces montagnes, cela représente plusieurs heures de marche. Et quelle marche.

En attendant on commente le voyage en sous-marin. Pour les parachutistes quelle singularité d'avoir eu affaire à la marine plutôt qu'à l'aviation. Mais il ne faut jamais chercher à comprendre, dans la guerre. Il suffit d'être dans les fusiliers marins pour qu'on vous lance en parachute. D'ailleurs, cela n'a aucune importance, puisque l'essentiel est d'être « dans le coup ».

Le soleil baisse et peu à peu disparaît derrière les

(1) Canot de sauvetage en caoutchouc gonflé et utilisé par les aviateurs en perdition en mer.

montagnes. Chacun vérifie son arme et hop ! sac au dos. Il commence à faire sombre, le groupe sort prudemment de sa cachette, le commandant s'oriente, et « En avant »...

Toute la nuit, il faut marcher sans cesse et vite. La grimpée est rude, on se heurte à des rochers et, de temps en temps, on s'écroule lourdement en étouffant un juron.

Il n'est pas encore trois heures quand nous arrivons près de l'aérodrome. Bien qu'il ne nous reste que peu de temps, le commandant décide d'attaquer de suite. La présence des S.A.S. reste ignorée, il faut profiter de cet avantage pour bénéficier de l'effet, de surprise.

Du côté des hangars et des cantonnements règne une certaine activité. Le groupe aborde le terrain par la face ouest, où quelques avions se découpent en ombres chinoises sur le ciel sombre. Soudain, tout près d'eux, le cri guttural d'une sentinelle allemande les cloue sur place. Puis, un coup de feu claque. Doucement, silencieusement, les S.A.S. s'écartent et essaient de pénétrer sur le terrain un peu plus loin. Une autre sentinelle fait les cent pas, là-bas, à quelques mètres. Il est trop tard pour insister, car l'alerte se trouve déjà donnée. Le commandant décide d'attaquer la nuit suivante.

Le groupe s'éloigne et s'installe dans un coin abrité d'où il pourra observer à loisir son futur objectif. Se rendre compte du terrain à utiliser pour l'aborder, de l'emplacement des postes de garde et des aires de dispersion des avions.

Toute la journée, les parachutistes guettent, le commandant observe avec ses jumelles, prend des notes, étudie la carte. Il a minutieusement combiné l'attaque de cette nuit. Bien que l'alerte soit donnée depuis le matin, il ne semble pas que des patrouilles soient lancées à leur recherche.

A 22 h. 30, le Commandant Bergé et ses hommes arrivent sur le terrain. Cette fois, ils sont venus par le côté Est. Soudain, une patrouille approche, passe sans les voir, cependant que le dernier d'entre eux, qui se doute de quelque chose revient sur ses pas. Il éclaire de sa lampe électrique la figure du commandant. Ils sont tous couchés à plat ventre. Le sergent Mouhot émet une sorte de beuglement d'ivrogne. Le tour est joué. L'Allemand rejoint ses camarades en leur disant qu'il y a là cinq ivrognes complètement abrutis. Nos parachutistes, aussitôt libérés, détalent et se cachent dans un baraquement. Les parachutistes se rendent alors compte qu'ils sont dans un dépôt d'explosifs. A cet instant, un ronronnement ininterrompu, allant croissant, s'approche. Les bombes sifflent et éclatent dans tous les coins du terrain, les sirènes sonnent l'alerte et de partout le personnel allemand court aux abris.

Pour les Français, cette alerte est providentielle. Mais un bombardement de la R.A.F. juste à ce moment n'est guère amusant. Il serait vraiment trop bête de venir en Crête pour qu'une bombe anglaise mette fin à l'expédition et à la vie des Combattants. Vers minuit, enfin, tout demeure à peu près calme, les S.A.S. en profitent pour se lancer sur les avions qu'ils aperçoivent groupés en bordure du terrain, dans les alvéoles de sacs de sable. Sans le moindre inconvénient, ils déposent une charge explosive incendiaire à retardement de deux heures sur quatorze Stukas. Comme début, c'est intéressant. Les sentinelles semblent bien loin de se douter de la plaisanterie. Les S.A.S. approchent alors près d'un groupe important d'avions, à l'extrémité d'une des pistes d'envol. Malheureusement, il y a un personnel nombreux qui prépare ces appareils pour un raid. Mieux vaut ne pas donner l'alerte et le groupe se dirige du côté des hangards de réparation. En route, ils déposent une charge sur un avion de liaison isolé. Devant les hangars, il y a peu de monde, six appareils reçoivent aussi leur bombe de plastic. Il est un peu plus de deux heures quand les premières charges explosent. Avant de quitter l'aérodrome, le groupe place encore quelques charges sur quatre camions et un dépôt d'essence.

Pendant que les avions brûlent, l'un après l'autre, les Allemands, affolés, hurlent et courent en tous sens, ne sachant où attaquer, où tirer, à quel Dieu de la guerre se vouer pour punir ces agresseurs perfides, qui utilisent des moyens déloyaux !

Cependant, les S.A.S. sont fous de joie, leur ruse a porté ses fruits et ils s'en vont tranquillement, à la faveur du désordre général. Vers quatre heures du matin, cachés dans la montagne, ils s'endorment, tandis que les premiers rayons du soleil s'élèvent dans le ciel bleu de la Méditerranée.

Bien que la mission ait parfaitement réussi, l'opération n'est point encore terminée. Il faut maintenant gagner la côte Sud de l'île et ne pas arriver en retard au rendez-vous avec le sous-marin qui doit les ramener en Egypte.

Les Allemands sont furieux d'avoir été joués comme des enfants : vingt et un appareils et leur réserve d'essence ont été sabotés en une nuit. Ils lancent dans toutes les directions des patrouilles guidées par des chiens bien dressés. Ils ont aussi recours aux collaborateurs du pays qui, sous un aspect débonnaire, battent la campagne, interrogent les paysans, jouent les maquisards pourchassés.

Les S.A.S. redoublent de précautions et se cachent. Sitôt la nuit tombée, ils partent plein Sud, sans arrêt jusqu'au jour. La première étape est de quinze kilomètres. Malheureusement, la fatigue augmente et les vivres s'épuisent. L'officier grec qui les accompagne les tirera d'embarras en allant quérir quelques œufs, du lait, des galettes dans les fermes isolées. Afin que tous soient bien reposés pour le prochain effort, le commandant décide de passer la nuit sur place.

D'un seul coup, le petit groupe franchit les derniers douze kilomètres qui les séparent de la côte. Ils se terrent pour passer la dernière journée. Il ne leur restera plus que quatre kilomètres pour atteindre, le lendemain, la petite plage d'où ils embarqueront.

Brusquement, les voici en présence d'un groupe d'hommes qui, à leur vue, s'enfuient à toute vitesse. Il s'agit sans doute de quelques maquisards crétois qui, voyant ces uniformes, ont pris les Français pour des Allemands. Le commandant, à la recherche d'un abri, ordonne de se fixer à l'extrémité d'un ravin où se trouve un point d'eau. L'endroit semble favorable, bien protégé de la vue et loin de toute habitation. A peine sont-ils installés qu'un homme en civil se présente, immédiatement reconnu par l'officier grec attaché au groupe. Il s'agit, dit-il, d'un ami d'enfance parfaitement sûr qui va s'occuper de notre ravitaillement en vivres.

L'inconnu repart et la journée se passe tranquillement à se chauffer au soleil. Vers deux heures de l'après-midi, le capitaine Jellicoe et l'officier de

liaison grec vont prendre contact dans un village voisin, à trois kilomètres de là avec un berger crétois, puis avec un agent britannique en vue de l'embarquement du groupe.

Vers vingt heures, le Commandant Bergé donne l'ordre de boucler les sacs en prévision du dernier déplacement. Dix minutes plus tard, alors que les S.A.S. s'apprêtent à prendre leur route, deux colonnes d'Allemands comprenant chacune une vingtaine d'hommes surgissent à l'Est et à l'Ouest. Dès ce moment, les quatre Français ont compris que l'encerclement est à peu près réalisé. Le groupe tente de s'échapper vers le Sud mais rencontre une troisième colonne semblable qui s'infiltre à travers les buissons de l'entrée du ravin. Le Commandant Bergé décide alors d'engager le combat malgré le nombre des assaillants. Il espère le faire durer jusqu'à la nuit, puis profiter de l'obscurité pour s'échapper.

Les Allemands, à distance respectable, ouvrent le feu. Trois fusils-mitrailleurs concentrent leur tir vers les quatre Français, tapis derrière les buissons. Des grenades lancées par tromblons explosent tout autour d'eux sans les atteindre. Les quatre parachutistes, qui n'ont que des mitraillettes portant efficacement à cent mètres, ne répondent pas. Ils conservent leurs munitions pour repousser toute infiltration. Un Allemand, qui s'est aventuré trop près, se trouve abattu du premier coup. Cette première riposte refroidit quelque peu l'ardeur des Boches qui, pendant un bon quart d'heure, se tiennent cois en tirant de loin.

Le parachutiste Leostic, un jeune garçon de dix-huit ans, déchaîné, risposte au commandant, qui le convie au calme : « Mon commandant, je ne peux plus vous obéir. Je vous en prie, laissez-moi... » puis il fait un bond d'une vingtaine de mètres en avant pour se mettre en meilleure position de tir. A peine a-t-il ouvert le feu, qu'il est mortellement atteint par trois rafales d'un fusil-mitrailleur caché à cinquante mètres sur sa gauche. Il tombe, mortellement blessé, se relève et tire encore en insultant les Allemands qui s'avancent. Il retombe enfin, murmurant dans un ultime soupir : « Maman ».

La nuit tombe peu à peu, mais la situation s'aggrave. Les munitions sont épuisées. Le caporal-chef Sibard, blessé, est fait prisonnier. Le commandant Bergé et le sergent Mouhot, seuls, se cachent dans les buissons, espérant ainsi échapper aux fouilles des Allemands. Malheureusement, ils sont découverts l'un après l'autre et emmenés (1).

(1) Ils furent conduits au poste de commandement du général commandant l'aérodrome d'Héraclion (Malerme-Candie) et les forces allemandes de la région nord de la Crète. Ils furent interrogés toute la nuit et menacés d'être fusillés pour les trois motifs suivants : gaullisme, sabotage et port de poignard. Ils apprirent qu'ils avaient été cernés grâce à la trahison de l'inconnu, identifié par l'officier de liaison grec comme un ami d'enfance. Il était à la solde des Allemands et recherchait les groupes de résistance crétois quand il rencontra les parachutistes français. Après huit jours de durs traitements, les Allemands les dirigèrent sur l'Oflag 10 C à Lübeck. Entre temps, le caporal-chef Sibard disparut mystérieusement sous prétexte d'hospitalisation.

Anciens Parachutistes S. A. S.

Les Anciens Parachutistes S.A.S. se sont groupés en une « AMICALE DES ANCIENS PARACHUTISTES S.A.S. », dont le siège est à Paris, 8, rue Roquépine. Cette Amicale a été reconnue d'utilité publique en date du 12 avril 1952 et poursuit une œuvre d'entr'aide et de soutien moral et matériel au bénéfice de ses membres.

Les Anciens S.A.S. qui, membres de l'Association des Français Libres, ne seraient pas inscrits à l'Amicale des Anciens Parachutistes S.A.S., recevront tous les renseignements concernant le fonctionnement de cette Association en écrivant au Siège ou en téléphonant à ANJou 28-57. Le Secrétariat est ouvert tous les jours sauf le lundi.

FUKA 19

LE mois de juin fut tragique pour les Alliés. Les Allemands ont repoussé les débris de la 8e Armée qui, tant bien que mal, se regroupent entre la dépression de Quattara et la mer : c'est la défense d'El Alamein. Le Général Montgomery vient de prendre le commandement des forces terrestres. Des tranchées sont creusées en toute hâte, les chars, les batteries d'artillerie disséminées çà et là pour soutenir de leurs feux puissants les unités d'infanterie désorganisées et épuisées.

Pendant cette période, des coups de main sont organisés en tout temps et tous lieux. Le S.A.S., qui a réussi ses missions de sabotage derrière les lignes, est de nouveau sur le qui-vive.

Le major Stirling vient de recevoir l'ordre de se porter sur les arrières ennemis afin de procéder à une série de raids sur les aérodromes avancés et les lignes de communication. Tous les hommes entraînés y prendront part, tandis que le personnel en cours d'instruction se tiendra prêt à évacuer le camp de Kabret et à se replier sur le Liban au cas où la vallée du Nil serait envahie. Dans cette éventualité, les éléments engagés se replieraient sur Koufra, oasis prise grâce au fameux raid du Colonel Leclerc et où le L.R.D.G., qui a abandonné sa base de Siwa tombée aux mains de l'ennemi, va installer son quartier général.



A peine les permissionnaires, rappelés d'urgence au camp, sont-ils de retour qu'ils sont équipés, armés de neuf et dotés de voitures de l'armée britannique arrivées par le dernier convoi.

Le 3 juillet, soixante parachutistes S.A.S., anciens et nouveaux, partent au petit jour sur une dizaine de camions trois tonnes et quatre jeeps. Celles-ci font leur première apparition dans le désert.

Le major Stirling dirige en personne l'opération. Le lieutenant Jordan commande le détachement français.

Pendant quatre nuits le convoi roule à vive allure. Le jour, il faut se camoufler pour éviter les recherches des avions ennemis. Le passage des lignes s'effectue avec facilité car les Allemands et les Italiens ne tiennent pas encore la région nord de la dépression de Quattara.

Au bout de quatre jours de voyage, Stirling décide de constituer une base à proximité de Qaret Hireimis. Une base de ce genre consiste simplement en un dépôt d'un certain nombre de bidons d'essence, de vivres, de munitions, plus ou moins enterrés dans le sable et camouflés.

Le soir même, après s'être reposés pendant la journée, plusieurs groupes partent à l'attaque de divers objectifs.

Le groupe français, commandé par le lieutenant Jordan, attaquera l'aérodrome de Fuka 19. Une patrouille du L.R.D.G., toujours en liaison étroite avec le S.A.S., transporte ce groupe français ainsi que deux autres groupes britanniques qui attaqueront Fuka 17 et Fuka 18.

Vers 11 heures, les hommes sont déposés à quelques kilomètres au sud du terrain. Au bout d'une heure de marche, il est atteint. L'abordant tranquillement, les quatre Français se dirigent vers la concentration d'avions que révèle une photo aérienne prise quelques jours auparavant. Tout à coup, une sentinelle italienne trouble le silence nocturne : « Chi va la ! » Sans la voir, et d'ailleurs sans s'arrêter, le lieutenant Jordan répond avec beaucoup d'à-propos, en allemand. Il engage toute une conversation que la sentinelle ne comprend pas et qui permet au groupe de passer. L'Italien, remis de sa stupeur, se rend vite compte qu'il a été joué et se décide à tirer un coup de fusil. Alerté par la détonation, le poste de garde sort de sa baraque et fait feu sur le groupe qui s'éloigne au pas de course. Seul, le sergent Martin est blessé au pouce droit, les autres sont vite hors de vue.

Après cinq minutes de marche sur le terrain, à la recherche des avions, ils atteignent les premiers appareils, des Messerschmitt 109. Comme convenu, le parachutiste Boutinot prépare les bombes et les amorce, le lieutenant Jordan vérifie et pose la charge pendant que l'aspirant Legrand et le sergent Martin, armés de mitraillettes, protègent les deux premiers contre toute intervention allemande. Heureusement, les avions ne sont pas gardés et huit M. 109 reçoivent leur charge.

Cependant, du côté italien, on s'énerve. Deux

mitrailleuses et un canon automatique Breda ouvrent le feu, mais leur tir, que balles et obus traceurs permettent de suivre facilement, reste très imprécis.

Malheureusement, il n'y a plus d'avions en vue. Le groupe cherche pendant une dizaine de minutes en se dirigeant vers l'ouest de l'aérodrome sans rien trouver. Le lieutenant Jordan décide de rejoindre le lieu de rendez-vous à quelques kilomètres de là. Avant de l'atteindre, les quatre Français s'arrêtent un instant et contemplent l'aérodrome d'où partent des explosions qui se suivent assez régulièrement. Bientôt, huit grandes flammes brillantes montent dans le ciel. Un peu plus tard, ils reprennent contact avec la patrouille L.R.D.G. qui les ramène à la base n° 1.



Pendant que le groupe Jordan attaquait Fuka 19, l'aspirant Zirnheld et l'aspirant Martin se promenaient le long de la route côtière de Matruh à Alexandrie, dans le but d'y arrêter toute circulation. Après une heure d'embuscade sans la moindre alerte, les six parachutistes déconfits remontent la route à la recherche d'une occasion.

Mais le dieu des chasseurs fut cette fois bienveillant. Près de la route on distingue un gros tracteur d'aviation et sa remorque, puis un camion de la Luftwaffe. A côté, deux corps immobiles, allongés sous des couvertures. Les dormeurs se trouvent soudain debout, suspendus par le collet. Les yeux pleins de sommeil, ils regardent sans comprendre, puis bientôt protestent à grand renfort de gestes qu'ils sont « tedesco ». Il s'agit d'un « Gefreiter » et d'un « Obergefreiter » qui se croient réveillés par des Italiens. Il leur est en effet difficile de croire que ce sont des Français, car ils sont à cent kilomètres derrière le front. Toujours soutenus par les quatre parachutistes, ils finissent par comprendre les explications véhémentes de Zirnheld et de Martin. Les Boches qui pâlissaient peu à peu sont devenus verts et retombent à demi morts de frayeur pendant que leur matériel se consume en flammes et que le groupe disparaît avec les deux gradés dans une voiture du L.R.D.G. qui les ramène à la base n° 1 dans la matinée.

A la fin de l'après-midi, du même jour, la base N° 1 où se sont rassemblés tous les groupes qui ont opéré la nuit précédente est découverte par un avion de reconnaissance italien.

Le major Stirling décide de quitter la base dans la nuit et d'aller en établir une autre plus à l'Ouest. Dans la nuit du 8 au 9, tout le détachement va donc établir ses « pénates » à la base 2 échelonnée le long de l'escarpement en bordure d'une dépression, à vingt kilomètres à l'ouest de la piste Matruh-Kara-Siwa.

Le temps de s'installer, de prendre un peu de repos et, de nouveau, des attaques d'aérodromes sont projetées.

LES BÉRETS ROUGES

Seul récit véridique de l'Histoire des parachutistes français des premiers jours de la France Libre à la fin de la guerre

Ce n'est pas un roman, ni une histoire du parachutisme mais le récit de la vie des parachutistes S.A.S. des Forces Françaises Libres.

Edité par par les soins de l'Amicale des Anciens Parachutistes S.A.S. — 8, rue Roquépine - PARIS (VIIIe) — au profit de ses œuvres sociales.

P.-S. — A ne pas confondre avec d'autres récits en apparence similaires, relevant de la fantaisie ou du roman.

Les récits publiés dans cette Revue en sont extraits.

EN TUNISIE

Après une formidable avance d'El Alamein vers la Tunisie, la VIIIe Armée britannique, grossie à son aile gauche de la « Colonne Leclerc » qui vient de conquérir le Fezzan, est arrêtée depuis le 4 janvier entre Syrte et Misurata.

Le 15, l'attaque reprend.

L'armée ennemie est ravitaillée principalement par Sousse et Tunis. Le régiment S.A.S. a pour mission d'envoyer des patrouilles sur les arrières ennemis et d'attaquer, secteur par secteur, les lignes de communication de Sousse à Misurata sur toute leur longueur.

Toutes les patrouilles sont motorisées. Chacune dispose de trois jeeps de combat, une jeep de transport de matériel de réserve à abandonner en cours de route et une jeep radio.

Il est adopté un nouveau principe de déplacement, permettant de gagner du temps : celui des patrouilles autonomes, avec « points de passages obligés ». Chaque voiture dipose au départ de la base de trois cent soixante litres d'essence et d'un mois de vivres pour les deux hommes constituant l'équipage.

Le ravitaillement est effectué par camions de trois tonnes en des points de rendez-vous déterminés au fur et à mesure de l'avance.

L'unité part d'Egypte vers son nouveau terrain d'opération par la route de la côte jusqu'à Agedabia où l'on se regroupe dans la soirée du 27 septembre 1942.

Puis, reprenant la route, ou plus exactement la piste d'El-Haselat, nos voitures subissent l'assaut de chasseurs bombardiers allemands, heureusement sans aucun dommage.

Le 30, dans la région de Bir-Zelten, la colonne rejoint celle du major Mayne venant de Koufra et qui doit opérer à l'est du dispositif général.

Le 2 décembre, nous quittons Bir-Zelten en direction du Sud tripolitain. Les difficultés commencent, le terrain est mauvais, le sable est mou, nous rencontrons des dunes, des rochers, des escarpements.

Plusieurs jeeps ont le pont arrière ou le carter brisé.

Le 11 décembre, en traversant la route de Hun à Bou-D'Djem, nous sommes attaqués par huit fortes voitures italiennes, armées de mitrailleuses lourdes et de canons de 37 mm. Les Anglais perdent trois jeeps et trois hommes.

Le 12, enfin, nous sommes arrivés au dernier rendez-vous du voyage dans la région d'El-Fachia.

Le colonel Stirling réunit tout son monde pour organiser les missions en territoire tunisien.

Suit le récit des six premiers jours de mission en Tunisie qui se continuent ainsi :

NOUS entamons notre septième jour de randonnée dans le bled tunisien. Nous n'arrivons toujours pas à contacter le colonel par les ondes. Heureusement, le terrain devient meilleur au fur et à mesure que nous nous éloignons de l'erg.

A midi, nous nous partageons l'eau, les vivres et les explosifs par patrouille. Nous remettons aussi nos armes en état pendant qu'au-dessus de nos têtes passent trente Douglas en formation.

Après le repas, nous repartons et nous roulons sans arrêt tout l'après-midi. Nous arrivons enfin derrière les dunes qui dominent l'Oued-el-Hallouf, à proximité de Bir-Soltane. De l'autre côté de la vallée, sur les hauteurs, nous apercevons les villages de Tamezred et de Matmata. Nous pouvons préciser notre position, grâce au relèvement de ces deux villages.

Il nous a fallu neuf heures de marche effective pour parcourir les quarante kilomètres du point de rencontre du colonel Stirling à Bir-Soltane.

Le capitaine Jordan réunit ses hommes et donne ses ordres : « Nous risquons de rencontrer l'ennemi dans la nuit. Ordre formel : ne pas tirer avant l'ennemi ou moi. Les mitrailleuses sont approvisionnées mais désarmées. Tous feux éteints, naturellement. Notre temps étant limité, si une voiture doit être abandonnée, s'arrêter un quart d'heure au maximum pour prendre l'essentiel, à savoir : les sacs d'évasion, les mitrailleuses et l'essence. Les chefs de voiture veilleront à ce que tout le personnel ait les yeux et les oreilles bien ouverts (pas de passe-montagne), les conducteurs ne donneront pas de coups d'accélérateur inutile, ne feront pas de double pédalage en changeant de vitesse.

La nuit tombée, nous repartons et suivons une bonne piste chamelière. Nous attendons, au borj Zoumit le lever de la lune, car il est difficile de suivre la piste dans l'obscurité. En attendant, une distribution de rhum nous réveille quelque peu, car le froid engourdit et paralyse les membres. Vers huit heures nous pouvons repartir. Les jeeps roulent à bonne allure. La sortie de l'oued étant difficile, le meilleur est de descendre et d'explorer à pied l'état du sol afin de découvrir la trouée qui permettra l'écoulement des voitures. A la force des bras, nous réussissons à faire passer toutes les jeeps.

Le terrain, heureusement favorable, nous permet de rouler vite. Parfois, il faut descendre d'auto et déplacer quelque rocher qui bouche le passage, inconvénient bien minime à côté de ceux que nous avons déjà surmontés. Tout à coup, nous sommes arrêtés par une dépression à pic d'environ quarante mètres de hauteur. En la longeant vers l'Ouest, nous découvrons rapidement un point où la descente est praticable. Un passage est aménagé en poussant quelques blocs rocheux et les voitures peuvent

descendre une à une, retenues à bras aux endroits difficiles.

Cette même manœuvre revient à chaque faille rocheuse où il faut aménager une voie et faire avancer les véhicules un à un. Vers trois heures, nous croisons une ligne téléphonique, puis la piste d'El-Hama.

A vingt-cinq kilomètres d'El-Hama, nous marchons à soixante kilomètres-heure, sur une bonne piste, lorsqu'une voiture venant vers nous donne des coups de phare avertisseurs. Le capitaine Jordan en tête veut en faire autant mais ses phares ne marchent pas. En quelques secondes, il se trouve devant une automitrailleuse allemande... Elle est suivie de plusieurs autres véhicules qui roulent tous feux allumés.

Il passe ainsi successivement une deuxième automitrailleuse, deux camions, une troisième automitrailleuse. Aveuglé par les phares de cette voiture qui, de plus, tient mal sa droite, le capitaine enlise sa jeep dans le bas-côté sablonneux de la piste. Pendant quelques secondes, elle reste côte à côte avec l'auto-mitrailleuse allemande, elle-même arrêtée. Le chef de voiture, dont la tête émerge de la tourelle, paraît fort intrigué. Le temps de passer le démultiplicateur et, en première, la jeep s'éloigne rapidement.

Deux minutes plus tard, l'aspirant Legrand remonte la colonne pour prévenir le capitaine Jordan qu'un accrochage s'est produit derrière lui : sa voiture est la dernière qui soit passée, la septième, celle du sergent Castanier, s'est vu barrer la route par une auto-mitrailleuse mise en travers de la piste.

Nous stoppons. Six autos sont là, en effet, et l'on entend des tirs de mitrailleuses au point de rencontre avec le peloton ennemi.

Faute de temps, nous ne pouvons attendre l'équipage en détresse qui, démonté, pourrait chercher à nous rejoindre à pied. D'autre part, les deux dernières voitures de la patrouille Martin connaissent leur mission et peuvent se débrouiller seules.

Nous repartons à toute allure, mais un fossé fait stopper le chauffeur qui est projeté k.o. hors de la voiture. Après dix minutes de travail, le mécanicien réussit à remettre le véhicule en route.

Nous reprenons notre marche. A quatre kilomètres d'El-Hama, le capitaine Jordan s'arrête et rassemble le détachement en vue de déborder par l'ouest le village qu'il ne veut pas traverser. A ce moment, nous entendons des véhicules approcher en face de nous.

Toutes les jeeps quittent la piste sur la gauche. A ce moment arrivent trois camions. Puisque notre passage n'est pas passé inaperçu, plus besoin de prendre de ménagements. Le capitaine Jordan ouvre le feu, imité par le sous-lieutenant Klein. Les trois camions ne prennent pas feu, mais sont pratiquement détruits. Alors une de nos voitures brise sa rupture de transmission arrière en franchissant un fossé, et nous n'arrivons pas à l'en sortir. Une fois encore, il faut abandonner cette jeep, la troisième depuis le dépot de l'opération.

Tout ceci s'est produit à une allure vertigineuse sous les yeux ébahis des trois ou quatre passagers des camions détruits.

Pendant ce temps, la voiture-radio est partie seule dans le djebel. Nous la retrouvons abandonnée, carter crevé, dans une flaque d'huile. Nous appelons les radios, aucune réponse sinon, au-dessus de nous, deux coups de feu de mitraillettes.

Nous poursuivons notre voyage, pendant le reste de la nuit, et bientôt nous atteignons la route Gabès-Kébili. Le jour va paraître lorsque nous nous heurtons à un mur infranchissable qui nous oblige à traverser une palmeraie dans laquelle on distingue des tentes militaires. Notre passage provoque beaucoup de bruits : aboiements de chiens, cris d'indigènes. Quant aux militaires, nous ne savons trop de qui il s'agit. Et du reste, nous ne prenons pas le temps de nous en occuper. Bref, nous réussissons à sortir de ce mauvais pas après avoir demandé aux indigènes un endroit où l'on peut franchir le Siret-el-Hama. Il faut se dépêcher, car le jour commence à poindre.

Craignant d'avoir été remarqués, nous camouflons nos voitures dans des broussailles et, munis de nos sacs d'évasion et d'explosifs, nous nous installons sur une hauteur à l'écart. De là, nous pourrons surveiller nos voitures et au besoin opérer un repli à pied.

La journée se passe sans incident : cette nuit, nous allons saboter la voie ferrée.

Une des voitures restantes, en bien mauvais état, doit subir de sérieuses réparations, ce qui nous retarderait encore. Il faut l'abandonner. Nous aurons trois voitures. Il faut également délaisser une partie des vivres, des bâches et des couvertures que nous camouflons.

Ces conditions obligent le capitaine à opérer en une seule patrouille et non en deux, comme initialement prévu. Nous attaquerons dans la nuit la route et la voie ferrée de Sfax-Gabès, à quelques kilomètres au nord de Cithéra, puis nous nous retirerons pour la journée dans les djebels boisés portés sur nos cartes au nord-ouest du Siret-en-Noual.

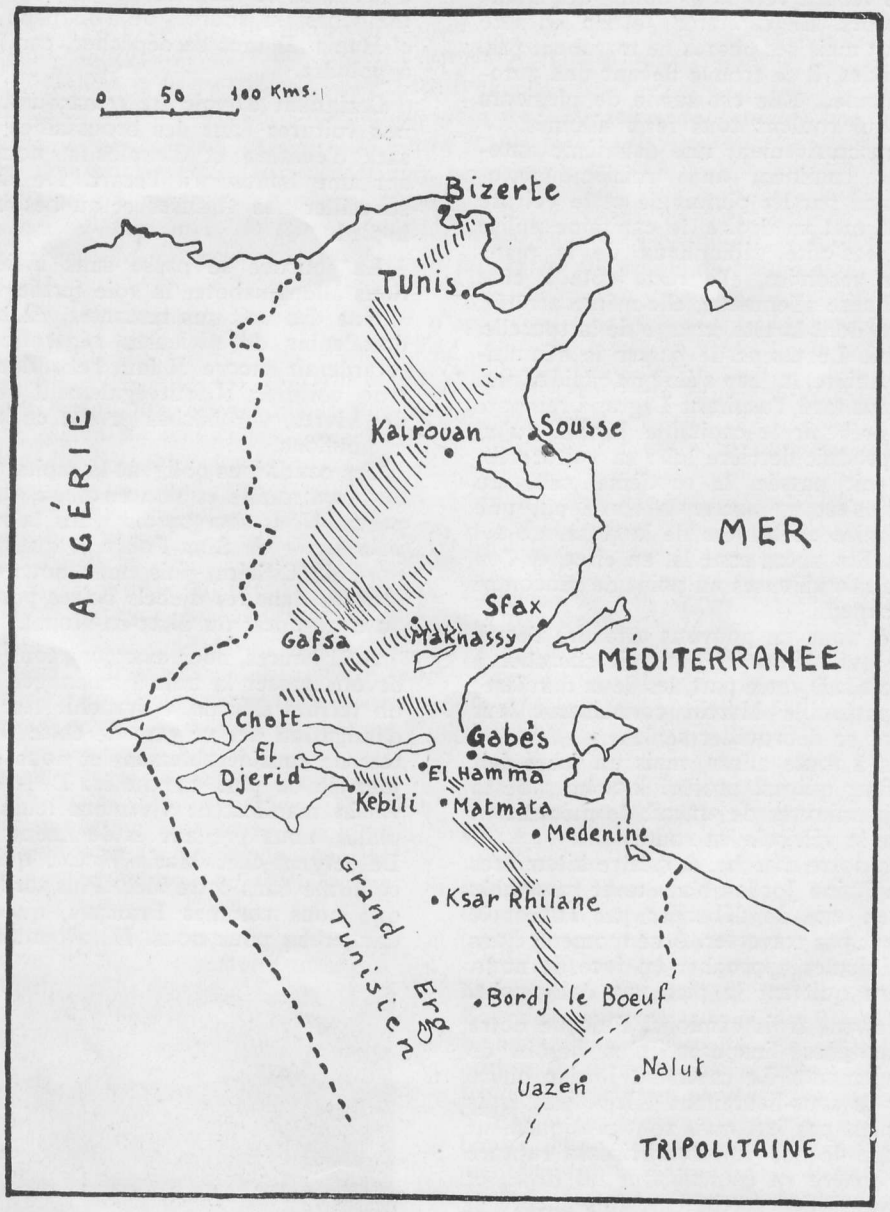
A 21 heures, nous avançons tous feux éteints. Nous devons passer la nuit à aménager des passages dans un terrain difficile, à franchir les nombreux canaux d'irrigation des vergers de cette région, ce qui nous retarde considérablement et nous force à passer une journée de plus camouflés. Des Arabes d'un douar voisin manifestent vivement leurs sentiments italophiles, nous prenant évidemment pour des Italiens. Le sergent-chef Marie-Victor, qui parle italien, les confirme dans cette idée. Plus tard, ils comprendront que nous sommes Français, quand ce sera moins dangereux pour nous. En attendant, ils nous appor-



tent des œufs que nous échangeons contre des chemises usagées ou de l'argent.

De nouveau, la nuit, nous franchissons des obstacles innombrables. Nos cartes sont incomplètes : des bois ou aménagements divers n'ont pas été signalés. Nous devons abattre à la pioche les murettes qui clôturent les plantations. Nous arrivons à nous accrocher et déterminons notre position exacte dans la journée.

Sans la franchir, nous nous portons à une cinquantaine de mètres, à droite. Un convoi de motocyclistes, qui se dirige vers le Nord, longe la route, à quatre-vingts mètres de la voie. Le capitaine, estimant cet objectif peu intéressant, s'occupe d'abord de la voie ferrée. Vingt-quatre rails reçoivent leur charge d'explosifs, ainsi que la ligne télégraphique. Puis les trois voitures sont disposées en embuscade.



Nous sommes à une dizaine de kilomètres de la voie ferrée.

A 21 heures, comme chaque soir, nous reprenons la route. La nuit est très sombre, le ciel couvert. Nous sortons avec peine du ravin où nous avons passé la journée. Instruit par les expériences précédentes, le capitaine décide d'abandonner le tout-terrain et de risquer les derniers kilomètres par la piste.

A minuit passé, c'est-à-dire le 26 janvier, nous arrivons bientôt au pasage à niveau sur la voie. On distingue à peine une maison, à gauche de la piste.

Bientôt un gros camion arrive et s'arrête en nous voyant. Nous ne tirons pas. Et le conducteur, ne comprenant pas, repart. La situation a quelque chose de comique.

Vingt minutes plus tard, quelques coups de phare : ce sont deux voitures. Le capitaine Jordan tire, ses deux mitrailleuses s'enrayent ; à son tour, Klein tire, ses mitrailleuses s'enrayent aussi. Les voitures passent tranquillement. Pas de chance.

Il est bientôt deux heures, il va falloir repartir. A tout hasard, nous laisons trois mines et filons vers

l'Ouest. Nous ne tardons guère à entendre les explosions des charges de la voie ferrée.

Camouflés au bord du Siret-en-Noual, nous passons la journée à préparer nos charges pour la nuit prochaine. Nous partons et tentons de récupérer de l'essence qui commence à nous manquer. Voici une voiture sanitaire allemande arrêtée au bord de la piste et dont le conducteur dort à l'intérieur. Le capitaine le secoue et, en allemand, lui demande son essence. Dans un grognement peu aimable, l'autre répond qu'il est lui-même en panne d'essence, et se rendort. Il ne saura sans doute jamais à qui il eût affaire.

Nous repartons vers la voie et l'atteignons enfin vers 11 heures. De part et d'autre de la piste, nous voyons des camions dispersés au milieu desquels on distingue quelques tentes. Sur la droite, un disque indique un passage à niveau. Une sentinelle se met à courir, vraisemblablement pour signaler notre passage. La voie étant fortement en remblai, nous la franchissons et descendons de l'autre côté. A cent mètres, à l'Est, nous devons arrêter. Le capitaine Jordan envoie un poseur de charge au nord de la piste, et un autre au sud, avec ordre, autant que possible, de ne pas se faire voir de l'autre côté de la voie ferrée et de poser chacun quatre charges pour faire plus vite. Le capitaine lui-même en pose quatre sur la voie, au sud de la piste.

Il revient le premier aux voitures et ordonne que nous fassions demi-tour. Nous refranchirons la voie ferrée et mitraillerons les véhicules et tentes de part et d'autre de la piste ; en attendant, nous posons trois mines sur la piste, en direction d'El-Achichina.

Soudain, le bruit d'un véhicule lourd se fait entendre de l'autre côté de la voie ferrée et, un moment après, apparaît une auto-mitrailleuse allemande sans tourelle. Elle s'arrête un instant, puis s'avance jusqu'au sommet du remblai sur la voie ferrée où elle s'arrête de nouveau. Une jeep ouvre le feu de sa mitrailleuse arrière, sur l'auto-mitrailleuse qui ne répond pas et démarre vers Borj-el-Achichina.

Enfin, les poseurs de charges reviennent, nous mettons les moteurs en route. Les jeeps s'élancent vers la voie, arrosant au passage l'auto-mitrailleuse.

En quelques secondes, nous sommes à son niveau et franchissons la voie ferrée sous le feu des éléments ennemis campés de part et d'autre de la piste. Nous mitraillons au passage les véhicules stationnés, dans la mesure où nous pouvons le faire, car nos mitrailleuses s'enrayent facilement.

Le capitaine Jordan se retrouve seul, les deux autres voitures ont dû chercher à déborder en tout-terrain, l'auto-mitrailleuse accidentée barrant la piste. Quoi qu'il en soit, l'aspirant Legrand sait ce qui lui reste à faire, puisque la mission est accomplie.

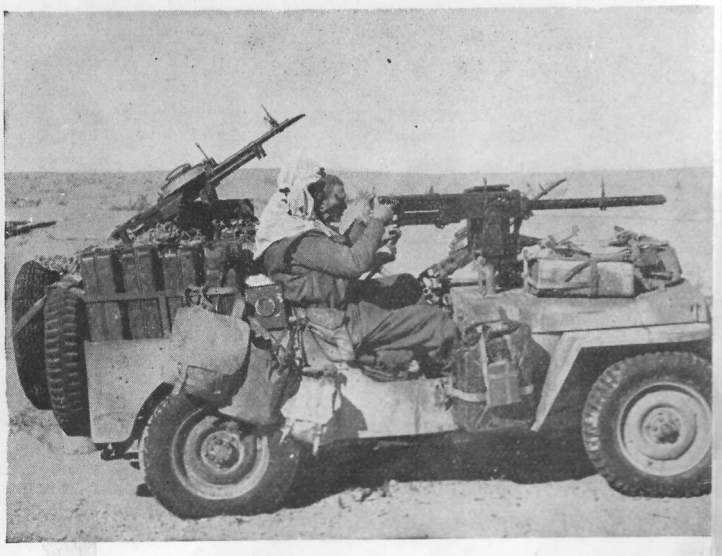
Après une demi-heure de vaine attente, le capitaine part, non sans avoir posé sur la piste la dernière mine qui lui reste. Son intention est de passer la journée, camouflé dans le Djebel Bou-Adma pour attaquer, à pied, la nuit suivante la voie ferrée de Gafsa, et nous replier ensuite par la ligne de djebels sur Gafsa. A une heure du matin, il démarre ; après avoir roulé sans arrêt jusqu'au petit jour, le petit équipage s'arrête pour prendre un peu de repos. Des rafales de mitrailleuses venant du côté où nous étions cette nuit, le réveillent brusquement. Legrand et ses deux voitures ont sans doute un engagement avec l'ennemi. Notre marche est très difficile, coupée d'escalades nombreuses. Toute la nuit, la voiture Jordan avance et il est maintenant difficile de croire qu'elle pourra sortir du Djebel avant le jour et d'avoir ainsi un bon camouflage. Le capitaine décide de rester ici pour passer la journée du 28 et accomplir une longue marche en plaine la nuit suivante. Il arrive à un oued où, heureusement, il coule de l'eau, cette question restant une des principales préoccupations. Finalement, nos trois Français s'installent dans une grotte naturelle dont ils bouchent l'entrée avec des broussailles.

Le soir, vers 16 h. 30, ayant fait le plein d'eau au torrent, ils déjeunent sommairement. La nuit n'est pas complètement tombée lorsqu'ils partent mais l'étape est longue, et il faut compter environ une heure et demie ou deux de marche dans le Djebel. Ils descendent l'oued vers le Sud et rencontrent bientôt un berger indigène avec son troupeau. Le capitaine Jordan lui demande s'il y a des soldats dans les environs. Visiblement inquiet, le berger fait semblant de ne pas comprendre et bredouille. Il lève les yeux, le capitaine suit son regard et voit, sur une crête dominant le torrent d'une dizaine de mètres, une trentaine d'Italiens qui les tiennent en joue. Que faire à trois, sans revolver, avec seulement quelques grenades inutilisables à cette distance. Il n'y a pas de discussion possible, il faut se rendre.

Ainsi s'achève l'histoire d'un petit élément S.A.S. dans les montagnes et déserts de Tunisie. Leurs missions de sabotage ont parfaitement réussi, mais les patrouilles, pour la plupart, sont rentrées déchiquetées, disloquées, presque sans matériel. Après l'aventure de l'auto-mitrailleuse, l'aspirant Legrand se retrouve seul avec une autre voiture.

Le 27, au petit jour, Legrand est aperçu, caché dans un champ de blé, au nord du Djebel Ben Krier. Les Bédouins le vendent aux Allemands qui surgissent brusquement dans l'après-midi.

Les Français sautent sur les mitrailleuses, les prennent à pleins bras et décrochent, en arrosant les Boches, de sérieuses rafales. Ils réussissent ainsi à détruire la moitié de la patrouille adverse, récupèrent leurs voitures et filent vers le Sud pour rejoindre les troupes alliées. L'équipée s'achève à pied, à travers les djebels, vers Gafsa.



Quelques-uns parmi les meilleurs

Capitaine MARIENNE Pierre

Compagnon
de la Libération

Chevalier
de
la Légion d'Honneur



Arrêté en Afrique du Nord en 1942, au moment où il s'évadait, il est envoyé aux travaux forcés où il est maintenu pour gaullisme jusqu'au début 1943. Parachuté en Bretagne le 6 juin 1944, organise la coopération S.A.S. et F.F.I. dans le Morbihan.

Son attitude est telle, que tous les Bretons prononcent son nom avec admiration. En échange, il devient l'un des principaux objectifs de la Gestapo et de la Milice.

Trahi, il est découvert avec dix-neuf parachutistes et maquisards qui sont tous fusillés séance tenante.

Lieutenant Roger de LA GRANDIERE

Compagnon
de la Libération

Chevalier
de
la Légion d'Honneur



Arrêté par les Allemands le 20 juillet 1940, en s'évadant du Havre. Il est condamné à mort.

S'évade en Afrique du Nord.

Arrêté par Vichy à la frontière du Maroc Espagnol, la police lui casse une jambe et la mâchoire. Après un an de prison, il est condamné.

S'évade pour l'Angleterre.

Officier d'ordonnance du Général de Gaulle. Parachuté en Bretagne en juin 1944. Trahi, il est blessé puis achevé au cours d'un combat inégal.

Lieutenant Bernard HARENT

(24-7-16 - Montmorillon)

Compagnon
de la Libération

Chevalier
de
la Légion d'Honneur

Résistance (Rosette)



Un des premiers volontaires de la France Libre. Participe dans l'Infanterie coloniale aux combats d'Erythrée puis aux combats de Syrie.

Volontaire parachutiste, participe à la plupart des missions S.A.S. en Libye et en Tunisie. Parachuté en Bretagne en juin 1944, trouve la mort le lendemain de son arrivée, dans un combat à proximité du camp S.A.S. et F.F.I. de Saint-Marcel.

Lieutenant François MARTIN

(3-8-16 - Hasticourt)

Compagnon
de la Libération

Chevalier
de
la Légion d'Honneur

Résistance (Rosette)



Rentrant de Norvège, il rallie la France Libre dès les premiers jours.

Participe à la campagne de Syrie dans l'Infanterie coloniale.

Volontaire pour les parachutistes, participe à la plupart des raids S.A.S. en Libye et en Tunisie.

Débarque en Bretagne en juin 1944 où il est pris à la suite d'une trahison, et fusillé séance tenante avec tout le groupe de parachutistes et de maquisards regroupés auprès du Capitaine Marienne.

SAINT-MARCEL

LE 5 juin 1944, à 23 heures, le Lieutenant Marienne et ses hommes sont parachutés dans la lande bretonne, ayant ainsi le grand honneur d'être le premier élément à débarquer sur le sol de France. Le groupe est attaqué par un détachement de Russes, mais le Caporal Bouétard est tué. Il sera enterré par les paysans avec toute la pompe convenable.

Le 6, à midi, le Lieutenant Deplante qui a été parachuté à deux kilomètres de Marienne le rejoint au moulin de Plumelec.

Le résistant, nommé Morizur, accueille les parachutistes, les guide dans la recherche d'un endroit destiné à créer une base. Celle-ci est installée dans les landes de Lauvaux, près de Saint-Marcel. Le P.C. est dans la ferme isolée de La Nouêt.

L'arrivée des parachutistes est vite connue de tous. Les Chefs de la résistance viennent prendre contact, puis arrivent des centaines de volontaires qui brûlent du désir de se battre.

Pendant ce temps, les parachutistes S.A.S. exécutent leurs missions de sabotage. Tous les trains cessent de circuler, sauf quelques-uns sur la ligne Brest-Rennes qui poursuivent leur trafic malgré de nombreuses coupures les obligeant à stopper chaque jour. Toutes les lignes téléphoniques sont coupées. Les parachutistes qui n'ont plus d'explosifs restent à la base où le Capitaine Puech-Samson les affecte aux compagnies F.F.I. pour en faire l'instruction et renforcer leur encadrement.

Chaque nuit la R.A.F. parachute des armes et le reste du régiment avec le Commandant Bourgoin.

Le Lieutenant-Colonel Morice, chef de la Résistance du Morbihan, vient rejoindre le P.C.

Le Docteur Mahéo, de la Résistance, organise le poste de secours.

Quelques engagements ont lieu à proximité de Saint-Marcel, dans l'un d'eux le Lieutenant Harent est tué. C'est le premier officier S.A.S. tombé en Bretagne.

Le 17 juin est parachuté le Stick du Lieutenant de la Grandière avec quatre jeeps.

Plus des trois quarts des maquisards sont armés et il est constitué une réserve.

CEPENDANT l'alarme est donnée, et les Allemands, affublés de foulards faits de morceaux de parachute, se vantent d'avoir saisi un parachutage destiné à des terroristes, et s'apprêtent à patrouiller la région.

Vers 5 heures du matin, le dimanche, deux voitures Citroën traction avant arrivent sans le savoir à la base, par un chemin qui conduit à la Nouët. C'est Marienne qui les reçoit. Le parachutiste Pams, qui a entendu les moteurs attend au virage et tire un obus de P.I.A.T. qui explose derrière la voiture, celle-ci ayant fait un crochet brusque en voyant le tronc d'arbre mis en travers du chemin comme barricade. Deux feldgendarmes sont blessés. Un autre obus brise la voiture en mille morceaux et tue les occupants. Les F.M. qui battent la petite route se mettent aussi de la partie et la deuxième voiture, transpercée, est abandonnée par ses quatre occupants qui s'enfuient. Marienne bondit en hurlant: « Laissez-les moi. Laissez-les moi ! ». Lancé à leur poursuite, il les atteint tous, sauf un qui, blessé, réussit à s'échapper.

L'alerte est sérieuse, tous les postes de surveillance sont aux aguets. Ils vont certainement revenir et, alors, gare !

Malgré tout, la vie au camp continue normalement. Le curé de Saint-Marcel dit sa messe sous une voûte magnifique de parachutes tendus. Après l'Evangile, quelques mots de circonstance : « Il ne faut pas parler de vengeance mais de revanche. Ils ont gagné la première manche, mais avec l'aide de Dieu nous gagnerons la seconde. Préparons-nous au combat... » A peine la messe est-elle terminée que des coups de feu éclatent ; les rafales de F.M. se succèdent rapidement. Chacun regagne vivement son poste. On explique au plus vite à ces jeunes gens fougueux comment se servir de leurs armes et en avant, en ligne. La bagarre est déclenchée dans le même coin que la dernière fois. Les Boches sont venus en nombre cette fois mais, croyant sans doute avoir affaire à un petit groupe de maquisards sans importance, les premières patrouilles arrivent isolées, à la file indienne, et se font décimer systématiquement. Avec des effectifs plus nombreux, de l'ordre de deux compagnies, ils occupent le village de Saint-Marcel et, de là, se dirigent vers le secteur Marienne qui les reçoit sans faiblir. Les renforts allemands arrivent peu à peu et font une nouvelle attaque sur la compagnie Larralde, composée en majorité de parachutistes.

Les Allemands se font tuer à une cadence vertigineuse. Ils avancent, debout au milieu des champs, sans comprendre ce qui se passe. A la longue, ils réagissent et constituent un front, une ligne de bataille qui leur permet d'avoir une idée concrète des forces en opposition. Ils installent des mitrailleuses et organisent des zones de feu, tâtonnant de part et d'autre pour trouver le point faible et le forcer. Vers 9 h. 15, après plusieurs attaques à la charnière des compagnies Larralde et Marienne, tenue par le lieutenant Lesecq, l'aspirant Mariani et quelques parachutistes, la ferme du Bois-Joly est prise par les Allemands. Ceux-ci, du reste, très méfiants, se retirent assez rapidement et s'installent dans les haies et fossés. La pression allemande devient de plus en plus forte, ils essaient à tout prix de parvenir au château Sainte-Geneviève qu'ils imaginent être le P.C. Cette bâtisse est toujours occupée par Mme Bouvard et ses six enfants qui attendent dans le jardin que la bagarre s'arrête. Cette lutte étrange prend à nos yeux une signification extraordinaire :



c'est pour beaucoup des nôtres le baptême du feu. Unis dans le combat, les jeunes F.F.I. se battent aussi la rage au cœur. On voit de magnifiques scènes d'héroïsme. Le fils de Mme Bouvard, Loïc, qui a quinze ans, s'est débrouillé pour avoir une carabine américaine dont il ne se séparerait pas pour un empire. Il s'en sert vaillamment au cours de la tournée des secteurs qu'il fait avec le capitaine Puech-Samson et dont il est l'agent de transmission. Son petit frère, Guy-Michel, qui a treize ans, fait aussi des liaisons au milieu des rafales tandis que Philippe, qui a onze ans, court dans le « no man's land » voir où en sont les allemands et revient nous prévenir.

Les parachutistes sont extraordinaires de précision, de calme, de sang-froid. Depuis deux ans qu'ils attendent ce combat, ils n'en perdent pas un instant. C'est autre chose que les manœuvres d'Ecosse, ici on est sûr de soi, on ne rampe pas inutilement. La moindre feuille est utilisée, on prend en passant quelques F.F.I. à l'abandon qui n'ont plus de liaison. C'est une véritable guerre de partisans, une nouvelle chouannerie. Les anciens de Libye retrouvent devant eux les parachutistes allemands de la fameuse division « Kreta » qu'ils attaquèrent si souvent sur les pistes du désert ou sur les aérodromes de la côte méditerranéenne. La lutte est dure de part et d'autre, on ne fait pas de prisonniers, aussi nous nous battons avec l'ardeur des désespérés. Pas question de se rendre comme l'ordonnent les Allemands. Des rafales qui abattent les plus audacieux sont toutes nos réponses.

Cependant, peu à peu, nous faiblissons. La compagnie Larralde a dû se replier. A l'aile gauche de cette compagnie, le château de Sainte-Geneviève n'est pas encore pris quoique les Allemands s'y acharnent. Le sergent Navaille, bien connu des sportifs amateurs de boxe et de lutte, sait ce qu'est une bagarre. Pendant trois ans, il a souffert dans les prisons allemandes et à Vichy. Sur un toit, tenant à lui seul une allée qui donne accès au château, malgré ses blessures au cou et au côté, il tient bon. Malgré son feu précis quelques Allemands réussissent pourtant à pénétrer dans la chambre au-dessous de lui. Sans s'affoler, Navaille dégoupille une grenade, la laisse tomber par la cheminée et la pièce se trouve rapidement nettoyée.

Des chasseurs de la R.A.F. arrivent alors et mitraillent des alentours ; pendant que nous ne bougeons pas afin d'éviter les erreurs. Les Allemands sont terrorisés. Puis la lutte reprend avec le renfort de plusieurs équipes venues au secours des points menacés. Le sous-lieutenant Brès est tué d'une balle à la tête, caractéristique du tir très précis des Allemands. Les parachutistes Casa et Malbert meurent aussi. Le lieutenant Lesecq est sérieusement blessé à la jambe tandis que le capitaine Puech-Samson a la cuisse transpercée d'une balle. Le lieutenant de Camaret, blessé au cou déjà, a le bras droit cassé. Marienne, un immense bandeau teinté de rouge sur la tête et la figure couverte de sang se bat « comme un lion », déclarent à l'unanimité tous les maquisards.

Le lieutenant Tisné attaque partout, étonnant de courage, fonce et nettoie tous les taillis qu'il rencontre. Il faut courir derrière lui pour le voir ; il est insaisissable et rien ne l'arrête...

De la Grandière et de Camaret, vieux compagnons de prison et d'évasion, se retrouvent à la fête. Ce dernier, malgré son bandage au bras, attaque partout où il faut, stimule les jeunes et les emmène avec lui. Tous deux puis quelques autres rejoignent le sous-lieutenant Simon qui arrive à cet instant pour l'attaque de la ferme du Bois-Joly qui sera menée à un train d'enfer. Les Allemands décimés s'enfuient pendant que Simon tient fortement la position. Puis ces deux officiers continuent leur route plus au nord, déblaient la région de Sainte-Geneviève avec leur impétuosité habituelle.

Sur tout le front, on entend prononcer un nom : « Marienne ». C'est le type même du chef parachutiste. Il est partout à la fois, ranimant tous ces jeunes qui se lassent et faiblissent devant l'acharnement allemand. Il n'a peur de rien, debout en plein combat, présentant son bandeau blanc comme une cible pour les uns, un panache pour les autres. Marienne est le symbole de cette union de combattants français qui luttent pour délivrer le sol ; cette terre qu'ils veulent garder. Marienne, seul en jeep, parcourt tout le front, dégage ici, perce là, balaie les troupe ennemies de ses rafales meurtrières. Dans les arbres, les tireurs d'élite allemands se camouflent et descendent les nôtres. Marienne les arrose tous en passant. Les Boches en tombent comme des mouches.

Puis, comme un souffle magique, un ordre passe de bouche en bouche et, comme une traînée de poudre, s'étend sur tout le front : « En avant ! » La nuit va venir bientôt et il faut à tout prix dégager tout cela pour pouvoir décrocher à minuit. Nous savons que des renforts d'artillerie et d'infanterie allemandes se dirigent sur Saint-Marcel.

On se rue sur les Boches qui fuient de toutes parts. Des fossés sont pleins de cadavres, de fusils abandonnés, de casques perdus dans la hâte de la fuite.

L'ennemi est débordé sous l'action puissante des Marienne, des Taylor, des la Grandière et de Camaret, des Lesecq, des Tisné et des Brès, de tous nos vieux parachutistes aguerris et des maquisards éprouvés qui n'ont jamais accepté l'envahisseur.

A la tombée de la nuit, nous sommes en bordure de Saint-Marcel. Nous avons gagné trois kilomètres d'un seul élan. Il n'est pas question pour nous de tenir le village cela ne servirait à rien. Nous nous replions sur nos postes tenus le matin. Nous nous installons et attendons l'heure du décrochage. De temps en temps, quelques égarés tirent, aussitôt une réponse claque dans la nuit. C'est maintenant le

silence, plus inquiétant que le fracas des combats. On se retourne pour voir son voisin, couché à deux mètres de là. Le moindre bruit paraît suspect. On tend l'oreille, on se lève tout doucement au-dessus du talus, on jette un regard circulaire dans la nuit, puis on se rabaisse doucement et l'on attend de nouveau jusqu'à l'heure convenue. Incertaine, la bagarre se ranime plus loin.

Enfin, voici l'heure de se replier sur Callac par une nuit d'encre et sous une pluie battante, salutaire, j'en suis sûr, pour plusieurs des nôtres. Un par un, les groupes s'éclipsent. Comme un bloc de gelée, le camp semble se liquéfier, perdre peu à peu sa structure, et la base n'est bientôt plus qu'un coin dévasté. Tout ce qui a pu être emmené par voiture est parti. Seuls restent deux camions quatre tonnes pleins de munitions et d'explosifs qui ne peuvent être évacués. Le capitaine Puech-Samson, qui refuse depuis l'après-midi d'être évacué, reste seul avec quelques parachutistes. Malgré sa blessure, il fait un tour aux anciens emplacements des postes de surveillance et s'assure du décrochage. Puis il met le feu à la charge qui doit faire sauter les camions. Cinq secondes plus tard, on entend une détonation formidable et le ciel est illuminé d'une grande lumière rouge, visible à plusieurs kilomètres. Le capitaine, qui n'a pas eu le temps de se mettre à l'abri, est projeté brutalement à vingt mètres par le souffle de l'explosion. Pendant le reste de la nuit, il fera quinze kilomètres à pied, cherchant déjà la nouvelle méthode à adopter.

Car si ce combat réussit (six cents Allemands tués, d'après le nombre de cercueils commandés, contre quarante-cinq Français), la méthode de base était fausse, car fatalement un tel rassemblement devait être découvert un jour ou l'autre, et, ce qui est pire, nous obligeait à une bataille rangée, rôle pour nous impossible à tenir. S'il le fallait, coûte que coûte, on enverrait à ce moment-là l'infanterie parachutée qui dispose de moyens de feu considérables : armes anti-chars, mortiers lourds, artillerie de campagne, chars de combat amenés en planeurs. Tout ceci manipulé par des troupes habituées à manœuvrer en bloc, dans l'ensemble du régiment, voire même de la brigade ou de la division (1). Dans ce cas-là tout se montre contre nous, car notre force est la mobilité, la dispersion de l'unité sur une vaste étendue, les manœuvres par petits groupes indépendants qui permettent d'attaquer des objectifs de toutes sortes, généralement pour une courte durée et avec surprise et rapidité. Sinon, étant si inférieurs en nombre, nous sommes presque toujours battus d'avance.

D'ailleurs tout le monde l'a compris et déjà le c mmandant réorganise la Bretagne. De Callac c'est la dispersion générale. Tous les F.F.I. rentrent chez eux, cachent leurs armes et restent en contact avec nous. Ceux qui ne peuvent retourner suivent les S.A.S. dans les petits maquis qui se forment partout. Quant aux parachutistes, ils sont dirigés, les uns sur la base du lieutenant Deplante (2), les autres dans les régions peu connues où les premiers parachutages ont été faits.

Le lieutenant Deplante et le lieutenant Botella, grièvement blessé mais toujours actif, s'occupent des Côtes-du-Nord, tandis que le lieutenant Marienne et le capitaine Puech-Samson, blessé lui aussi, organisent le Morbihan.

Les ordres sont très simples : « Taisez-vous et cachez-vous pendant une dizaine de jours. Nous reprendrons plus tard les sabotages ».

(1) C'est le cas des unités parachutées en Normandie et plus tard à Arnheim en Hollande.

(2) Le 12 juin, le lieutenant Deplante et son stick étaient envoyés du côté de Guémène-sur-Scorff contacter la Résistance et constituer une nouvelle base.

A propos d'une embuscade
LE **24** SEPTEMBRE **44**

AYANT obtenu des renseignements intéressants, le Capitaine Fournier décide de tendre une embuscade sur la route Pornic-Paimbœuf. Il arrive avec trois S.A.S., Punyach, Kraft et Poli, escorté d'un gendarme à bicyclette qui leur donne des renseignements. Ils marchent tranquillement sur la route lorsque tout à coup des rafales de mitrailleuse les reçoivent.

Deux compagnies allemandes sont déjà installées en embuscade et arrosent copieusement la route. Nos quatre S.A.S. et le gendarme sont en en clin d'œil couchés dans le fossé. Kraft qui a le F.M. est à gauche de la route, tandis que Fournier qui a les chargeurs et les autres sont à droite. Tant bien que mal nos parachutistes parviennent à décrocher tandis que Kraft tire quelques rafales du seul chargeur qu'il possédait. Kraft, cependant, perdu, cherche à retrouver ses camarades. Il tombe brusquement sur trois Allemands qui l'emmènent prisonnier. Mais au même instant une mitrailleuse allemande, par erreur sans doute, tire sur eux. Les trois Allemands se couchent tandis que notre S.A.S. reste debout. Il en profite pour sortir son colt qu'il avait encore sur lui et tue ses trois escorteurs. Puis, rampant en direction de la mitrailleuse qui est accrochée aux tirs du groupe parachutiste, il tue au colt les trois servants et s'installe à la mitrailleuse. Pendant deux heures et demie Kraft arrose les Allemands jusqu'à épuisement de munitions, permettant ainsi au groupe S.A.S. un décrochage sans encombre. Sans munition, il décide de rejoindre le P.C. du Capitaine Fournier. Chemin faisant, il découvre deux Allemands au bord d'un ruisseau en train de se baigner. Il règle leur compte en leur envoyant la dernière grenade qui lui reste.

Les S.A.S. ont finalement terminé l'embuscade sans trop de casse. Punyach est tué, le capitaine Fournier blessé et la troupe en est quitte pour la peur d'un massacre qui s'avérait probable.

Quelques-uns parmi les meilleurs

Sergent-Chef Victor ITHURIA

(15-6-17 - Saint-Jean-de-Luz)



Compagnon
de la Libération
Médaille Militaire
Résistance (Rosette)
Military Medal

Pelotari renommé, il pouvait lancer à soixante mètres une grenade dans un chapeau.

Cette particularité, alliée à un équilibre parfait, tant physique que moral, firent de lui un combattant S.A.S. exceptionnel.

Des premiers ralliés à la France Libre, est aussi des premiers parachutistes. Participe à la plupart des opérations de Libye et de Tunisie, faisant toujours merveille avec des grenades. Trouve la mort dans une embuscade en Bretagne en août 1944.

Lieutenant Alain CALLOC'H de KERILLIS

(alias Richard SKINNER)



Chevalier
de
la Légion d'Honneur
Résistance

Parachuté en Bretagne en juin 1944.

Vendu par les Miliciens, blessé, alors qu'il se portait au secours de ses camarades, il échappe au peloton d'exécution qui les fusille. Torturé pendant quinze jours, à la prison de Josselin, on le retrouve à la Libération, décapité et massacré.

Lieutenant Philippe KŒNIGSWERTER

(21-7-18 - Dinard)



Chevalier
de
la Légion d'Honneur
(T.P.)
Croix de Guerre
(deux citations)
Résistance (Rosette)

Jeune officier à l'âme ardente de la Légion glorieuse des agents parachutés en France.

Affecté dès le début à la 1re Compagnie d'Infanterie de l'Air. Parachuté en France occupée en fin 1941, a créé et organisé un réseau de résistance très efficace dans la région de Bordeaux.

Deux fois arrêté en 1942 et en 1943, s'évade chaque fois. Rappelé à Londres le 15 septembre 1943. Volontaire pour une deuxième mission. Est arrêté quelques mois après, puis au cours d'une troisième évasion est grièvement blessé. Torturé et déporté en Allemagne, il est exécuté au camp de Struthof.

Sous-Lieutenant Philippe FAUQUET

(7-11-21 Neuilly)



Compagnon
de la Libération
Chevalier
de
la Légion d'Honneur
Résistance (Rosette)

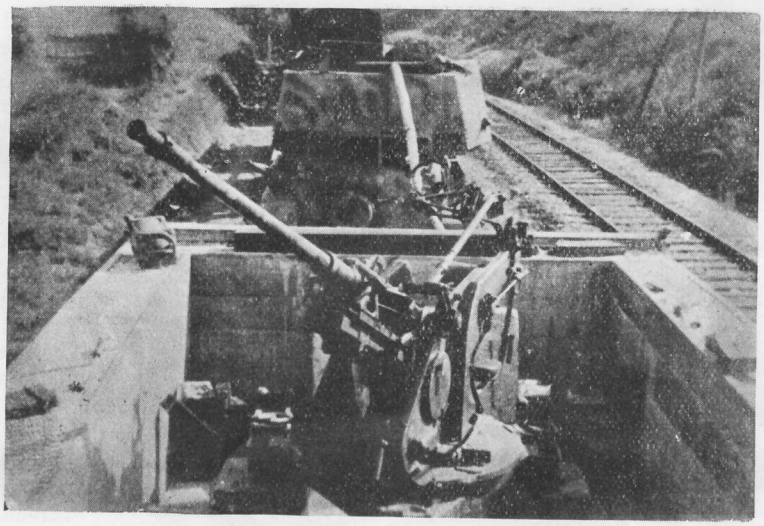
Un des premiers Français Libres, et aussi des plus jeunes Est aussi des premiers parachutistes F.F.L.

Participe à presque toutes les opérations de Libye et de Tunisie avec les S.A.S.

Débarque en France en 1944, participant aux missions S.A.S. en Bretagne et dans le Centre de la France.

Est tué dans un accident de jeep en septembre 1944, à l'âge de vingt-trois ans.

Qui ose gagne...



TOUT le mois d'août les parachutistes en coopération avec les F.F.I. ont harcelé les lignes de communications ennemies, détruit des convois, dispersé des formations de combat.

Les Allemands, sous la pression Alliée, commencent à retraiter vers l'Alsace. Les départements peu à peu sont libérés. Au début du mois de septembre, la région lyonnaise subit les derniers assauts libérateurs, tandis que les Allemands remontent tout en combattant, ici et là, au hasard de leur route semée d'embûches.

Le 3 septembre, Lyon est investie par les F.F.I. ainsi que quelques groupes S.A.S. Le 6 septembre arrive la libération de Blanzy et Montceau-les-Mines, à l'occasion de laquelle les parachutistes des Capitaines Rouant et Porot réussirent une audacieuse performance dont voici le récit :

« Par une belle journée de soleil les groupes des Capitaines Rouan et Porot avaient pris position dans les bois voisins de Montceau-les-Mines. Au début de la matinée du 6 septembre, après avoir constaté les mouvements incessants des Allemands en retraite, ils décident d'occuper la ville et de nettoyer la région.

« Les F.F.I. occuperont la ville même, tandis que les parachutistes s'installeront en bouchon sur la route d'où pourrait surgir quelque retour offensif de la part de l'ennemi.

« L'entrée des libérateurs est fêtée avec enthousiasme par tous les habitants. Malgré l'euphorie générale, des mesures de sécurité sont prises et le sergent Le Carre, qui vient d'effectuer une reconnaissance, signale à un kilomètre de là, sur la voie ferrée vers Montchanin, la queue d'un train bardé de matériel divers.

« Arrive vers midi un train allemand chargé de troupes, qui déraille sur une coupure effectuée par nos S.A.S. quelques instants auparavant.

« La situation devient sérieuse car les Allemands fort contrariés s'intallent en position de combat et menacent la ville.

« La joie de la libération de ce fait est vite rentrée et de nouveau surgit l'inquiétude.

« Les effectifs en présence nous sont défavorables. D'un côté trois cents Allemands, de l'autre cent vingt-cinq F.F.I. et nos S.A.S., soit vingt-six hommes.

« F.F.I. et Allemands échangent des coups de feu assez nourris tandis que les groupes parachutistes des Capitaines Rouan et Porot cherchent à s'infiltrer d'un côté où pourraient éventuellement venir des renforts allemands.

« La marche d'approche de nos S.A.S. s'effectue tant bien que mal sous un feu nourri. Ils parviennent cependant à approcher de l'ennemi, camouflé par un remblai, près du train déraillé, à environ deux cents mètres.

« Il semble difficile d'admettre une progression plus osée car il ne reste plus entre eux et les Allemands le moindre abri possible. Déjà ils se camouflent derrière une haie dont la protection contre les balles est nulle. Les échanges se poursuivent quelques temps sans marquer de nouveaux progrès. L'angoisse, néanmoins, est du côté des S.A.S. qui sont cloués sur place. Le Capitaine Porot réussira malgré tout à trouver un bon emplacement pour ses deux fusils-mitrailleurs, qui permettent par leur tir efficace de mettre en batterie un petit mortier de campagne.

« Le tir ennemi semble se calmer quelque peu, mais ce n'est que pour reprendre de plus belle un peu plus tard. Eux aussi ont mis un mortier en batterie et nous encadrent assez bien. La situation ne peut durer trop longtemps ainsi stationnaire, et bien que nous n'ayons aucune perte nous finirons par y passer tous.

« Au même instant le Capitaine Porot reçoit le Sergent Leca envoyé par le Capitaine Rouan, le prévenant qu'un convoi auto allemand vient de stopper à cinq cents mètres derrière eux. Ils mettent pied à terre et dans dix minutes au plus tard tout espoir de retraite sera supprimé.

« En face de telles conditions, les parachutistes vont se regrouper et décrocher.

« Une certaine accalmie permet aux parachutistes de commencer la manœuvre et ils trouvent non loin de là une bonne protection derrière un groupe de maisons.

« C'est alors qu'un incident inouï se produisit, décidant du reste de l'action.



« Le Sergent Le Carre, suivi d'un courageux F.F.I. armé d'un F.M., repart en avant, passe le remblai et atterrit au milieu d'un nombre impressionnant d'Allemands médusés.

« Bill, non moins médusé, est au milieu de la voie, F.M. sous le bras, prêt à les arroser de ses rafales, tandis que Le Carre, en short et chemisette, le bérêt rouge sur la nuque, avance froidement mitraillette au poing au milieu des Allemands. Sur un ton qui ne demande pas de réplique, il demande le commandant du convoi. Celui-ci arrive tandis que tous les autres formant la haie laissent passer le parachutiste.

« Le Carre lui dépeint un tableau fantastique de la situation. Ils sont en présence d'une division franco-britannique parachutiste et d'importants effectifs F.F.I. Il lui donne l'ordre, au nom de son Commandant de faire cesser le feu immédiatement.

« L'Obercommandant hésite et veut discuter. Le Carre répète son ordre, lui assurant des garanties de reddition régulières.

« Finalement, l'Allemand donne l'ordre. Les tirs allemands cessent. D'un geste il montre au commandant qu'un de ses officiers n'obéit pas à ses ordres. En effet, un jeune lieutenant semble prêt à faire feu de sa mitraillette.

« Les Allemands commencent à se rassembler et à jeter pêle-mêle leurs armes.

« Sur ces entrefaits, le Capitaine Porot arrive et donne de plus amples instructions au commandant allemand. Arrivé à son tour, le Capitaine Rouan et quelques F.F.I. qui s'installent en défensive tout autour du train.

« Le Sergent Le Carre avec un drapeau de la Croix Rouge parvient tant bien que mal à faire cesser les tirs des F.F.I.

« Au moment où la plupart des Allemands sont désarmés, arrive un autre train. Les tirs reprennent de plus belle et un certain flottement commence à envahir les rangs allemands.

« Les parachutistes réagissent et se portent rapidement au devant du nouveau train, suivis du fanion de la Croix Rouge et de l'Obercommandant.

« Pendant que les pourparlers ont lieu avec le chef du nouveau train blindé, le sergent Le Carre prend les devants et organise déjà la reddition, commençant le désarmement. Suivi du parachutiste Mouton, Le Carre fait sortir des wagons tous les Allemands sidérés de la nouvelle, en majorité des éléments des jeunesses hitlériennes.

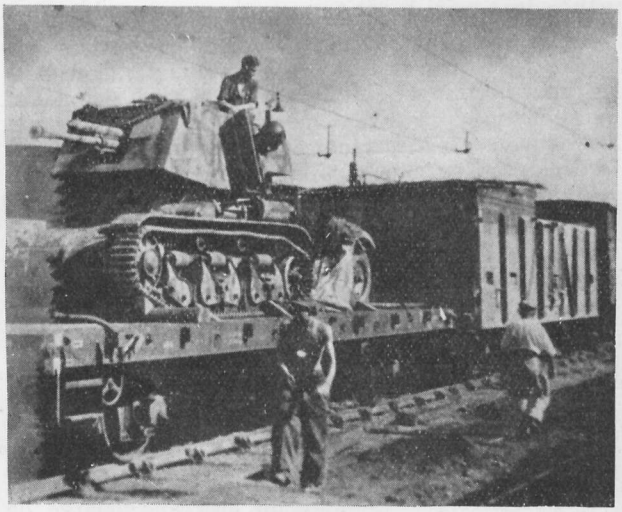
« Pendant ce temps, les Allemands du convoi auto arrivent et, pensant que la reddition est totale, suivent le mouvement en jettant leurs armes à leur tour.

« Peu à peu les F.F.I. ont encerclé tout le détachement et nous voici définitivement maîtres d'un butin impressionnant :

« Cinq cents prisonniers, vingt tués, trente-deux blessés, deux trains avec trois locomotives, deux tanks avec canons de 75 m/m, deux canons de 40 m/m sur plateforme blindée, une multitude d'armes légères, mortiers, munitions et matériel divers.

« Du côté français : deux morts et quelques blessés.

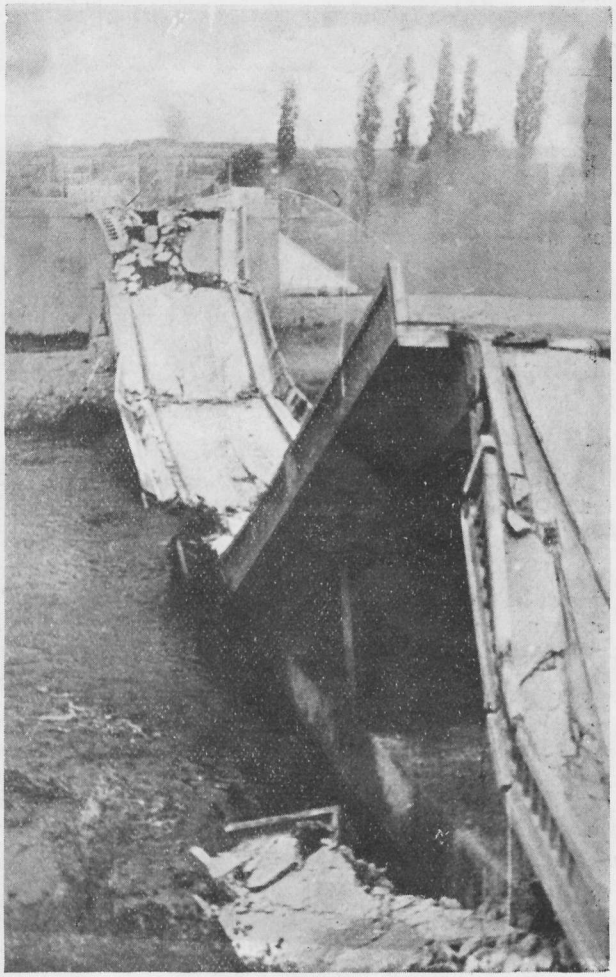
« La devise des parachutistes S.A.S. vient de prouver sa valeur, par ce formidable coup de bluff : QUI OSE, GAGNE. »

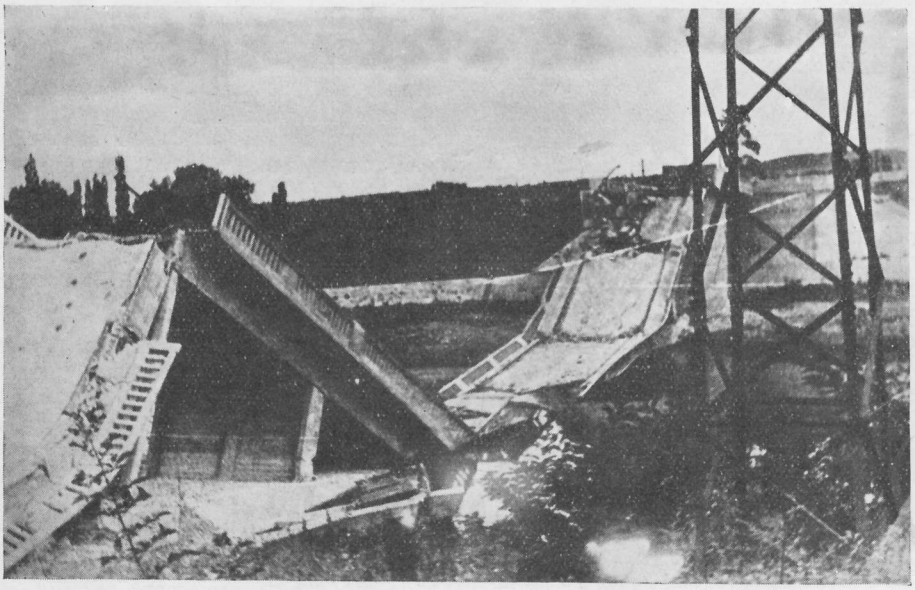


LE PONT DE LESSIGNY

✳

LE Lieutenant VALLIERRES, Officier de Renseignements du 3e R.C.P. se rend compte de la nécessité de couper le pont de Lessigny (Creuse) pour barrer la route aux Allemands. Vu l'importance de cet ouvrage d'art (cent mètres de portée) il en réfère à Londres qui transmet le 28 septembre l'ordre d'exécution. Une répétition minutieuse a lieu dans le maquis. Dans la nuit du 28 au 29, onze hommes transportent trois cent quinze kilos de plastic. Le 29, à 5 h. 50, les sections de garde allemandes sont neutralisées. Le pont saute à 6 h. 03.





SENNECEY-LE-GRAND

Une partie du 3e R.C.P. est larguée en France vers la mi-juillet 1944. Certains éléments sont utilisés sur les arrières de l'ennemi dans la Vienne, la Saône-et-Loire et la Franche-Comté.

Ils y suivent la panique et le désordre. Le combat de Sennecey-le-Grand, relaté ci-dessous est un exemple de ce que firent les parachutistes dans cette région.

SENNECEY-LE-GRAND, nom d'un village de Bourgogne, garde aujourd'hui le souvenir d'un combat d'une audace folle où périrent beaucoup des nôtres.

Deux noms aussitôt surgissent liés à la gloire de Sennecey-le-Grand : le capitaine Boissonas et le capitaine de Roquebrune.

Le capitaine Boissonas est grand, maigre, d'une finesse étonnante. Sa voix légère, presque enfantine, montre une perpétuelle bonne humeur. Son regard franc et clair exprime la bonté. Son visage est couturé et boursouflé. Ses mains squelettiques et déformées font peine à voir. Deux ans plus tôt, partant en mission de B.C.R.A. son avion capota au bout de la piste de décollage et prit feu. Boissonas fut affreusement brûlé à la figure, aux mains et aux membres. Il ne se remettra jamais complètement de ses brûlures.

Faisant partie du 2e R.C.P., il risqua un saut d'entraînement deux mois avant le débarquement ; il se cassa la cuisse. A peine rétabli, il tournait en rond autour du camp secret de Fairford, faisant manœuvrer bras, jambes et mains. Le régiment partit en Bretagne et laissa Boissonas. Celui-ci ne se tint pas pour battu. Il se fit admetre par les Anglais et se glissa dans les rangs du 3e R.C.P.

C'est ainsi qu'il atterrit une nuit en Bourgogne.

Son ordonnance le trouva les larmes aux yeux, embrassant la terre. Le voyant, il plaisante : « Je vous recommande le triple parachute ».

Les Anglais lui avaient, en effet, donné un système de trois parachutes assemblés, permettant un atterrissage très adouci.

A peine est-il arrivé qu'il témoigne d'une ardeur extraordinaire. Cet homme frêle, amoindri déjà par ses brûlures, à peu près sans entraînement, fera l'admiration de tous. Avec quelques parachutistes il mène une compagnie F.F.I. et attaque sans relâche l'adversaire. Toujours debout il dirige le combat comme à l'exercice.

Quant il y a une reconnaissance hasardeuse à faire, il y va seul. Il rentre toujours sous le feu des rafales ennemies, les mains sanglantes, presque toujours à vif. Un jour, ayant donné l'ordre de repli, il s'aperçut que son ordonnance qui couvrait la retraite du groupe, ne pouvait plus bouger, étant cloué au sol par un F.M. ennemi. Le capitaine se dressa tout debout à découvert pour détourner le feu ennemi sur lui, juste le temps suffisant pour soulager son camarade.

Le capitaine de Roquebrune commande le squadron Jeep du 3e R.C.P. Son unité est démantelée dès son arrivée en France. Il se trouve en Saône-et-Loire avec son peloton de quatre voitures armées.

Il a un passé déjà bien fourni. Dirigeant un journal clandestin, il est interné en 1942, retrouve la liberté et réussit à déjouer les Allemands qui le recherchent. Il part pour l'Espagne, laissant à sa femme la charge de leur six enfants. Au passage des Pyrénées, il est blessé puis emprisonné pendant six mois. Evadé, il parvient à Gibraltar dissimulé dans le coffre de la voiture du secrétaire d'ambassade des Etats-Unis.

Arrivé en Angleterre, de Roquebrune s'engage au S.A.S. cachant le mieux possible ses trente-sept ans. Comme un jeune, il subit tout l'entraînement sans faiblir.

Grand, bel homme, son regard bleu pur et sa distinction naturelle donnent l'impression qu'il ne peut rien faire sans quelque grandeur.

En Bourgogne, il retrouve de nombreux camarades et combat avec eux, donnant aux groupes S.A.S. et F.F.I. l'appui de ses voitures.

A Sennecey-le-Grand, la situation depuis quelque temps devenait impossible. Deux Allemands en tournée de ravitaillement ayant été tués dans la région, les troupes d'occupation avaient exercé de nombreuses représailles, terrorisant les gens du pays. En outre, la présence des parachutistes était connue, et, de ce fait, la nervosité ennemie s'en ressentait. C'est ainsi qu'à Sennecey les trois quarts des habitants s'étaient enfuis quelques-uns même eurent leur maison pillée ou brûlée.

De nombreux convois allemands remontaient vers l'Alsace, aussi une compagnie de protection s'était-elle installée tout au long de la route qui traverse le village.

Le capitaine de Roquebrune apprenant cela, décide d'attaquer Sennecey. Le capitaine Boissonas, qui est dans le secteur, approuve la tentative. Les quatre jeep ouvriront le combat en pénétrant dans le village, arrosant du feu de leurs douze mitrailleuses les quelque trois cents Allemands semés en postes défensifs le long de la route. Puis Boissonas, avec quelques parachutistes et sa compagnie F.F.I. se lancera à la suite des jeeps à l'attaque du village...

C'est la méthode qui est généralement adoptée et qui, jusqu'à présent, a donné de bons résultats.

Le 4 septembre à trois heures du matin, Boissonas réveille son ordonnance. « Viens, Jean, on va manger du Boche ». Les F.F.I. se réveillent à leur tour et se préparent. Le groupe jeep soigne ses mitrailleuses, en vérifie le fonctionnement, inspecte les chargeurs.

Il fait nuit encore mais déjà les premiers signes du jour sont perceptibles. La journée sera belle et les oiseaux ne tardent guère à manifester leur joie au soleil levant.

La campagne est silencieuse, calme et sereine. Une légère rosée tient en suspens une douce fraîcheur.

Le capitaine emmène ses hommes à bonne distance de Sennecy, bien à l'abri, pour ne pas éveiller le moindre soupçon.

A peine sont-ils installés à leur base de départ que nos quatre voitures filent sur la grande route nationale, vers Sennecey. En tête, le capitaine de Roquebrune, puis la voiture de l'aspirant Aubert-Stribi, celle de l'adjudant Ben Hamou et enfin celle du segent-chef Tramoni.

Ils entrent dans Sennecey encore tout engourdie de sommeil, balayant les bas-côtés de la route du feu nourri de leurs Vickers. Les Allemands n'ont pas eu le temps de réagir. Parmi eux déjà la mort a fait son œuvre. Des cadavres et des blessés tombent sur les trottoirs. Les autres ont tout de même fini par se reprendre et tirent, mais trop tard, nos jeeps sont déjà à l'autre bout du village.

Pendant ce temps, le capitaine Boissonas se lance à l'assaut du pays. Les Allemands le reçoivent. En un clin d'œil leurs armes automatiques sont en batterie ainsi que leurs engins antichars. Des feux nourris jaillissent en tous sens. Boissonas debout, à découvert selon son habitude entraîne ses hommes vers Sennecey. Il est mortellement atteint et tombe dès le début.

De l'autre côté, de Roquebrune, sortant de Sennecey, échoue sur un convoi allemand qui vient de Laives, face à lui. Il tire, sème le feu et la mort dans les camions qui brûlent et obstruent la route. impossible de déborder à droite ni à gauche. Il faut revenir par le village.

Faisant demi-tour sur place, les quatre voitures se lancent de nouveau dans Sennecey.

La situation est différente. Les Boches, maintenant prêts, les reçoivent de toutes parts du feu de leurs armes automatiques. Les S.A.S. foncent droit devant eux, mitrailleuses aux poings, crachant tout ce qu'ils peuvent. Les premiers Allemands sont affolés, déroutés. Ils s'enfuient, abandonnant tout sur place. Les S. A. S. les poursuivent et les abattent sans ralentir.

Tramoni, en tête cette fois-ci, est blessé au bras et à l'épaule. Les parachutistes déchaînés crient, hurlent et tuent. Beaude et Bailleux sont aussi blessés, cependant que leur voiture criblée de balles expire sur la route.

La seconde reçoit un obus antichar en plein moteur. Seither et Lombardo sont tués sur le coup. Aubert-Stribi est projeté en l'air. Retombant sur ses pieds comme un acrobate, il poursuit le combat à pied, fonçant le poignard et le colt en main sur un groupe d'Allemands. Il tombe mortellement atteint au milieu d'eux.

Les deux autres voitures qui suivent, elles aussi, subissent le sort des premières. Transpercées de toutes parts de balles, tous les occupants blessés tirent toujours. Le capitaine de Roquebrune et le lieutenant F.F.I. Magdelaine sont tués. Pache et Barkatz, l'adjudant Ben Hamou et les deux frères Djian, démontés, leurs voitures en ruine, se battent en désespérés. Un à un ils tombent, touchés à mort.

La première voiture a reçu son coup de grâce. Elle brûle tout en haut du village, cependant que ses trois occupants, blessés, ont réussi par miracle à se faufiler entre les maisons et à échapper à cet enfer.

La compagnie F.F.I. privée de son chef dut décrocher devant la violence allemande. Dans le village, dix Français de plus ont arrosé le sol de leur sang. Une trentaine d'Allemands, eux aussi, ont payé le tribut de la guerre. Leurs camarades se sont enfuis, emmenant seulement leurs blessés.

Belle fin que celle de ce capitaine de Roquebrune venu mourir précisément dans le village de son enfance, comme s'il avait choisi le cadre même propice à sa mort. Il écrivait, la veille de son départ d'Angleterre :

« ... J'ai parfois l'impression de ne plus appartenir à cette terre. Je sens, je crois, ce qu'éprouvait Jacques la dernière fois que je le vis, le sentiment d'un grand détachement, quelque chose de surnaturel. Est-ce l'amour de mon pays qui me guide ? Parfois je me le demande. Je crois souvent qu'il faut donner le maximum de moi-même, payer pour que d'autres reçoivent. Je le fais sans amertume car je suis convaincu que j'ai reçu plus ou que je dois davantage... »

G. ALIF & Cie
Concessionnaires FORD
Ateliers de Réparations - Station Service
Pièces Détachées
25, Rue des Boulets - PARIS
Roquette 43-82

Lt SARNER
Ambulance Spears 1re D.F.L.
Le Mas de Cocagne
sa bouillabaisse du pêcheur
ses spécialités provençales
19, RUE DU REGARD
Angle 116, rue de Rennes
Tél. LITtré 87-67
PARIS - 6e

Quelques-uns parmi les meilleurs

Capitaine Guy de COMBAU de ROQUEBRUNE

Chevalier
de
la Légion d'Honneur
Résistance (Rosette)



Dirige un journal clandestin en France pendant deux ans au cours desquels il subit un séjour en prison à Marseille. Echappe de justesse à la Gestapo, passe en Espagne et rejoint les F.F.L. où il s'engage aux Parachutistes (1943).

Trouve la mort dans un combat extraordinaire, commandant un peloton de quatre jeeps S.A.S lancé à l'assaut du village de Sennecey-le-Grand (Saône-et-Loire), tenu par une formation ennemie de trois à quatre cents hommes.

Capitaine BOISSONAS

Chevalier
de
la Légion d'Honneur
Un des premiers
Français Libres.



Partant en mission B.C.R.A., brûlé dans l'avion qui devait le larguer en France.

Malgré de longs mois de traitement, reste infirme.

Néanmoins, après une habile diplomatie auprès des Anglais, il parvient à sauter en Saône-et-Loire avec un stick S.A.S.

Après plusieurs combats, finit par trouver la mort à l'attaque de Sennecey-le-Grand, en septembre 1944.

Capitaine-Médecin SASOON

Sujet britannique. Sa fidélité à la culture française l'incite à négliger tous les avantages d'une vie opulente pour rejoindre les parachutistes de la France Libre.



Le trait dominant de son caractère est la bonté. Se donnant inlassablement à ses malades, il suit les combats auxquels il participe et qu'à l'occasion il conduit lui-même.

Trouve la mort lors de l'arrivée dans les Ardennes du S.A.S., en décembre 1944.

Lieutenant Georges TAYLOR

Compagnon
de la Libération
Chevalier
de
la Légion d'Honneur
Military Cross



Engagé volontaire aux F.F.L. au début de 1941, attend à l'Ecole des Cadets de la France Libre (Malvern - Ribbesford) d'avoir l'âge, tout en suivant son instruction militaire pour suivre les cours d'Elève Aspirant.

Sorti Major de la promotion Bir-Hakim en décembre 1942. Aspirant parachutiste au 2e R. C. P.

Campagnes. — France : Bretagne, 6 juin au 10 août 1944 ; Loire et Centre, septembre 1944. Belgique : Ardennes, 24 décembre 1944 à 25 janvier 1945. Hollande : 7 avril 1945, tué en combat le 8.

Le plus jeune officier du régiment, d'une ardeur foudroyante. Ses coups d'éclat sont innombrables, la légende des personnages exceptionnels l'enrobe déjà. Une des plus belles figures S.A.S.

DÉPART EN BELGIQUE

LEURS campagnes terminées les S.A.S. français sont regroupés en Champagne pour y prendre quelque repos. Chacun en profite pour remettre le matériel en état : l'armement est revisé, les jeeps mises au garage avant de recevoir la visite du mécanicien, qui décidera de leur sort.

Les effectifs, bien appauvris, sont reconstitués, grâce au grand nombre de nouveaux volontaires.

Pendant deux mois, les S.A.S. sont fort bien installés chez les habitants si hospitaliers d'Epernay, d'Esternay et de Montmirail. Quelques-uns profitent des permissions de week-end pour faire un saut jusqu'à Paris.

En semaine, les jeunes incorporés reçoivent l'instruction du combat parachutiste, que plusieurs d'entre eux connaissent déjà pour l'avoir pratiqué avec les anciens dans les maquis, en Bretagne ou au sud de la Loire. En novembre, ils partent tous pour l'Angleterre, où ils font connaissance avec le parachute et les sensations exaltantes et variées qu'il procure.

Le 22 décembre, le commandant Puech-Samson, commandant le 2e R.C.P., est convoqué d'urgence à l'état-major britannique. Il en revient dans la soirée et donne ses ordres pour le départ prochain de l'unité vers la Belgique.

L'attaque soudaine du maréchal von Rundstedt a désorganisé le 8e corps d'armée américain, coupé en deux. Le point d'efforts porte sur Bastogne assiégée, où la 101e division parachutiste américaine tient magnifiquement. Au sud de la ville, la ligne du front est excessivement mince. Le régiment doit se rendre au plus vite dans le secteur et constituer un écran entre Florenville, Bouillon et Dinan. Ce départ inattendu nous sort brutalement de la torpeur dans laquelle nous nous étions peu à peu installés.

Toutes les jeeps sont sorties de leurs remises, inspectées, nettoyées, réparées. Toute la nuit, les forgerons, garagistes, mécaniciens de l'endroit travaillent sur les voitures, vérifiant les moteurs, fixant les plaques de blindage, les supports de mitrailleuses, les paniers arrière des bagages. Les armes individuelles sont remise en état, les chargeurs remplis, les grenades amorcées, les trousses à outils vérifiées, les sacs de la Croix-Rouge garnis, les sacs tyroliens chargés. Dans les villages, des hurlements de joie, des cris de guerre rompent le silence habituel du pays. Les habitants, qui abritent presque tous les parachutistes chez eux, donnent un coup de main aux uns et aux autres. Ils regardent, curieux et admiratifs, ces jeunes gars si joyeux de partir au feu.

Le 24 au matin, le régiment est prêt. Le commandant passe en revue l'unité au garde-à-vous près de jeeps alignées. En fait, le régiment est réduit à cent cinquante officiers, sous-officiers et hommes et quarante voitures de combat, plus deux camions trois tonnes (1).

Le capitaine Déplante commande les deux squadrons de combat ; le capitaine Betbèze (2), à sa grande rage, commande le squadron de commandement, chargé des ravitaillements en munitions, matériel et vivres, de la liaison administrative avec les Américains et autres services.

Nous voyageons toute la journée en direction des Ardennes sans rencontrer la moindre unité sur notre chemin.

L'impression de tristesse est accablante. Le ciel est lourd, le froid nous fige dans nos voitures, la neige étouffe tous les bruits. Malgré le vent qui siffle aux oreilles, on entend le tintement régulier des chaînes fixées aux roues et le ronronnement des moteurs. Personne sur les routes, personne dans les champs.

Près de Sedan, nous rencontrons quelques Américains en position sur la Meuse puis, bientôt, retrouvons ce spectacle navrant du printemps 1940 : des files lamentables de réfugiés traînant des carrioles surchargées d'objets hétéroclites. Les mêmes propos pessimistes, les mêmes bruits alarmants : « Les Boches sont là, ils arrivent leurs avant-gardes nous talonnent... »

Nous croisons qeulques camions américains, mais jamais n'en trouvons à doubler. Tout le mouvement semble marcher à sens unique du nord au sud. Seuls, nous nous obstinons à nous tromper de direction : toujours vers le Nord.

La nuit tombe bientôt, glaciale. Tous phares éteints, nous roulons maintenant avec prudence, les mitrailleuses prêtes à toute éventualité. Un sentiment de légère inquiétude nous prend, nous roulons vers l'inconnu.

De temps en temps, nous rencontrons un petit groupe de G.I. près d'un canon antichar. On distingue bientôt, au loin, les lueurs de fusées éclairantes, puis un bruit sourd de canonnade. Nous traversons d'immenses forêts de sapins enneigées. La route semble longue, nous ne sentons même plus le froid, nous sommes de vrais blocs gelés. Le voyage paraît interminable. Où est donc le front ? Les Américains n'en savent plus rien.

---

(1) Nos effectifs, très éprouvés par les opérations précédentes, sont à peu près complétées par de nouveaux volontaires, partis à cette époque en Angleterre pour se faire breveter parachutistes.

(2) Deux mois avant le parachutage en Bretagne, le capitaine Betbèze fit une mauvaise chute au cours d'un saut d'entraînement. Il lui resta une fêlure à la colonne vertébrale, qui l'obligea à rester pendant deux mois dans un corset de plâtre. Convalescent au moment du départ du régiment, Betbèze réussit à venir en Bretagne à bord d'un groupement de jeeps arrivé par planeurs. Il prit part à toutes les opérations avec une ardeur et une intrépidité peu communes.

Et c'est la nuit de Noël... Nous n'avions certes pas imaginé passer un réveillon comme celui-là... Triste veillée !

Soudain, un coup de feu claque, déchirant la nuit, déchirant nos pressentiments, déchirant notre torpeur.

Tout le monde s'arrête, muet, immobile. Les yeux fouillent la nuit, mais tout retombe dans le calme.

Au bout d'un instant qui semble une éternité, nous avons l'explication. En entrant dans le village, une sentinelle américaine, affolée à la vue de toutes ces voitures et croyant à une infiltration ennemie, tira sans sommation sur la voiture de tête, dans laquelle se trouvaient le commandant, le parachutiste Lolo et notre toubib, le lieutenant Sasoon.

Blessés tous les deux, le lieutenant Sasoon et Lolo sont emmenés dans une maison voisine, où ils sont s mmairement soignés, en attendant d'être évacués.

Nous apprendrons quelques jours plus tard la mort de notre pauvre docteur. Il fut très regretté, car nous aimions tous son grand bon cœur et l'affection qu'il nous distribuait généreusement. En Bretagne, il s'était rendu célèbre par sa double personnalité : jouant, à la manière de maître Jacques, tantôt le médecin, tantôt le guerrier. Il portait généralement son brassard à croix rouge et ses sacs de secours, sans oublier dans sa voiture un F.M. bien caché sous des brancards. Quand le combat approchait, il troquait bien vite ses attributs pour le fusil-mitrailleur et faisait le coup de feu avec ses camarades. Le combat terminé, il redevenait aussitôt le médecin dévoué et amical que nous connaissions.

Le reste de la nuit se passe sur les lieux de l'accident. Nous sommes reçus magnifiquement par les habitants du pays qui, pour permettre aux parachutistes français de dormir dans des lits, passent la nuit dans un fauteuil ou entassés à plusieurs dans le même lit. Sans oublier les réconfortantes omelettes, les tartines de pain beurré et les grands bols de lait fumant, dont nous nous régalons.

De bonne heure, le 25, nous passons le dernier poste américain, gardien d'un pont qu'il devait faire sauter en cas d'arrivée des Allemands. Nos voitures se faufilent entre les mines dont on nous a montré les emplacements, sous les yeux étonnés des G.I., qui nous font signe, le pouce en l'air et nous souhaitent « Good Luck ».

La patrouille du sous-lieutenant Nicole ayant annoncé que Bertrix était libre, nous rentrons dans le village en faisant sensation.

La joie des habitants est délirante à la vue des fanions à « croix de Lorraine » : « Les Français ! nous sommes sauvés », entend-on dire par les habitants venus nous souhaiter la bienvenue.

Les Belges n'en croient pas leurs yeux. C'est à qui aura l'honneur de nous abriter. La Croix Rouge prévient que cent cinquante repas sont préparés pour les S.A.S. stupéfaits et ravis de l'aubaine. Le commandant organise son P.C. cependant que des postes sont installés aux sorties du village, près des maisons, où les habitants ont constamment une boisson chaude pour le S.A.S. qui rentre de sa faction.

Dès le premier jour, sans tarder, nous sommes en situation de combat. Le rôle que nous avons à remplir est légèrement différent des opérations habituelles. Nous avons reçu une mission de colmatage afin de boucher une large brèche qui, si elle est bien utilisée par l'ennemi, peut représenter de graves difficultés.

En effet, entre les Ardennes et Paris, rien ne se serait opposé à l'avance de la moindre patrouille allemande. Nous nous trouvions peut-être sur la route, en Champagne, mais dans une situation de repos, dispersés dans trois ou quatre villages, sans armements sérieux.

Bien que la brèche soit extrêmement vaste, les Allemands, qui manquent de carburants, ne peuvent envisager une telle éventualité et s'appesantissent plus commodément sur Bastogne, qui les ramène à une guerre de position, qui fait traîner, passe le temps. Il semble, en effet, que le temps est pour eux. Nous apprendrons après la guerre que les progrès allemands, en matière atomique, étaient très sérieux.

Quelle que soit la raison de cette offensive, nous, les S.A.S., nous trouvons « en ligne », quoique totalement isolés, aussi bien des Américains, des Anglais et même des Allemands, que nous côtoyons pourtant d'assez près selon les gens du pays.

Notre base installée en défensive, en « point d'appui fermé », nous partons en patrouilles nombreuses explorer le pays, contacter nos voisins, dénicher les postes ennemis.

Les groupes de combat commandés par le capitaine Déplante sont scindés en deux squadrons : celui du lieutenant Legrand et celui du lieutenant Mairet. Alternativement, l'un assure les patrouilles, tandis que l'autre assure la protection de la base.

Dès le premier jour, le sous-lieutenant Taylor prend contact avec des éléments anglais à notre gauche. Ceux-ci lui indiquent l'emplacement du premier village occupé par les Allemands. Avec ses deux jeeps, Taylor avance jusqu'au village, sans toutefois pouvoir y pénétrer, car le pont qui franchit la rivière est coupé. De quelques rafales de mitrailleuses, il salue les Boches, de l'autre côté de la rive. Puis, il perce d'obus de bazooka les murs d'une maison dans laquelle un poste s'est installé. Les Allemands lui répondent par quelques obus de mortier.

Les présentations sont faites.

Notre secteur nous est fixé de façon plus précise. Quoique conservant une autonomie assez grande, nous dépendons du 7 th Tank Destroyer, régiment américain. Nous devons protéger leur flanc gauche et conserver la liaison avec un bataillon Airborn anglais.

***

Le 1o janvier le capitaine Déplante décide d'effectuer quelques reconnaissances sur Saint-Hubert. Par les Américains, nous apprenons qu'une division y a établi son P.C. Il y aurait près de quatre mille Allemands. D'ailleurs, les Américains craignent une attaque et nous déconseillent fortement de nous y hasarder. Néanmoins, deux patrouilles S.A.S. sont lancées, celle du sous-lieutenant Taylor d"un côté, celle du sous-lieutenant Raufast de l'autre.

L'approche se fait à pied, avec prudence. Il fait nuit quand Raufast atteint les premières maisons et apprend par les habitants que les Allemands évacuent le pays depuis la tombée de la nuit.

Raufast, qui fouille la ville, fait prisonniers par surprise une vingtaine de Boches qui s'apprêtaient à fuir. Une jeep est emmenée à Saint-Hubert, pendant que l'autre rentre à toute vitesse rejoindre le commandant Puech-Samson, porteur de ce message fantastique : « Avons pris Saint-Hubert, envoyez renforts ». Chez les Américains, l'agitation est à son comble... Ces Français sont fous !...

Cependant le commandant Puech-Samson ne perd pas un instant. Ramassant tout ce qu'il a de disponible sous la main, il se porte au secours de la jeep de Rausfast, qui fouille de fond en comble Saint-Hubert.

Nos cent cinquante S.A.S. installés, le commandant confirme aux Américains la prise de la ville. Ceux-ci, très vexés, arrivent sur les lieux. Les Belges, déjà très francophiles et charmants à notre égard, organisent une petite réception en notre honneur, refusant d'admettre d'autres libérateurs.

Sur la façade de la mairie flottent nos couleurs, encadrées des drapeaux anglais et américains. Les officiers américains prétendent se faire remettre les clés de la ville et commencent par protester pour l'emplacement du drapeau. Le vaillant bourgmestre ne veut rien entendre et se lance dans un discours tout à notre éloge.

Nous sommes très gênés, d'autant plus que la chance fut dans tout cela le vrai maître de la victoire.

Le commandant Puech-Samson reçoit, sur un magnifique coussin de velours rouge, les clefs de la ville et, de plus en plus gêné, les remet à son tour au général américain.

On imagine quelle peut être la journée des parachutistes au milieu d'une population enthousiaste comme ces Belges de Saint-Hubert, déjà si sympathiques aux Français.

Pendant quelques jours, nos patrouilles partent de Saint-Hubert où le commandant y a installé son P.C. Nos voisins américains sont relevés par la 17 th Airborn division américaine.

De nouveau, nous avançons et notre base se trouve maintenant à Raumont. Nos patrouilles évoluent à Barrière de Champlon, La Neuveville, La Conserverie, Houffalize, la rivière Ourthe, Saint-Ocle, La Vacherie.

Le lieutenant Varnier est spécialement chargé du déminage et de la détection des pièges. Obsédé par cette idée, il en voit partout et oblige ses jeunes diables, parfois un peu trop fantaisistes, à la plus grande prudence. Râleur, mais pas mauvais garçon, Varnier est aussi victime des tours que lui jouent de temps en temps ses hommes. A peine a-t-il le dos tourné, qu'ils tendent une ficelle entre deux arbres, au bout de laquelle ils ont fixé une boîte de conserve. A eux de rire quand le lieutenant très sérieux suit avec toutes les précautions d'usage le fil suspect. Détente enfantine qui n'est que la réaction logique d'un travail long, fastidieux, épuisant.

Notre activité devient presque routinière. Tous les jours ce sont de longues randonnées dans une campagne de neige, de longues expéditions à pied, dans les bois, auprès des villages, à la recherche des renseignements, des postes ennemis et toujours de prisonniers.

Le parachutiste Schermesser, qui parle couramment l'Allemand, réussit deux fois à en faire, grâce à ce talent.

Un jour que le sous-lieutenant Richard l'envoie accompagner six prisonniers à la base, il est attaqué. Il crie, il crie en allemand d'un ton autoritaire : « Vous êtes encerclés, rendez-vous ». Deux Allemands lèvent les bras, pendant que le troisième lance une grenade et s'enfuit. Une autre fois, avec deux autres parachutistes, il ramène quatre prisonniers. Rencontrant une patrouille ennemie, il leur crie : « Ne tirez pas ». Croyant affaire à quelques-uns des leurs, les Allemands les laissent approcher. A bonne portée, un S.A.S. lance une grenade qui en tue deux. Les six autres se rendent.

Tous les jours, de petites histoires amusantes meublent un peu ces longues et fatigantes patrouilles.

Les vrais combats sont plus rares, les escarmouches presque des amusettes. Ici et là, nous récoltons quelques blessures, mais le climat est le plus méchant. Plusieurs des nôtres sont évacués pour pieds gelés. Nous commençons à sentir la fatigue.

Depuis vingt-cinq jours, nous sommes sans arrêt engagés tous les jours et souvent les nuits aussi. Notre mission reste invariablement la même pendant que les unités voisines sont relevées les unes après les autres. Du reste, nous ne nous plaignons pas et le bruit de notre relève est mal accueilli. Ce n'est qu'une fausse alerte, car le 20 janvier nous recevons un contre-ordre.

Ce même jour, Richard est envoyé en patrouille avec dix hommes. Les Américains lui conseillent d'être très prudent, une forte densité d'Allemands est signalée dans ce secteur. Après une fatigante marche de vingt kilomètres dans la neige, le groupe arrive sans incident, en pleine nuit, à Steinbach. La ville est tellement en arrière de leurs postes avancés que les Allemands n'ont pas même de guetteurs. Le froid, sans doute, y est aussi pour quelque chose.

Richard arrive donc près d'une auto-mitrailleuse, sans garde, arrêtée devant une maison. Il entre dans la maison et découvre quinze Allemands endormis bien au chaud sous des couvertures. Il les réveille avec vigueur, s'empare de leurs armes et jette leurs habits par la fenêtre, afin d'éviter toute tentative de fuite. Pendant ce temps, l'auto-mitrailleuse est désarmée et le reste du village est visité et nettoyé des derniers boches. Au moment de prendre le chemin du retour, un tir d'artillerie américain les oblige à passer une heure à plat ventre dans la neige. Malgré la fatigue, le groupe Richard, précédé de ses prisonniers, repart. En route, ils trouvent un char Mark IV en panne, que son équipage essaie sans doute de remorquer en recherchant un attelage de fortune. Ils en profitent pour le désarmer. Nos vaillants parachutistes sont quelque peu fatigués et, sous le poids de leur butin, commencent à fléchir.

Ils abandonnent peu à peu leur prudence en chargeant les Allemands, qui marchaient jusque-là les mains dans les poches. Ce sont, finalement, les prisonniers qui portent toutes les armes et bagages récupérés !

Le 21, Taylor s'empare de Limerlé, où le commandant vient installer son P.C. Les patrouilles s'étendent dans le Grand-Duché de Luxembourg, jusqu'à Haut-Belain, Wattermal, les Trois-Vierges.

La fin, pourtant, s'annonce, notre relève a lieu le 25 janvier.

Au milieu d'une foule amicale, les S.A.S. Français quittent les Ardennes belges le 29, épuisés par un mois d'action incessante, dure et finalement assez coûteuse.

En revanche, les résultats sont brillants. Malgré notre très petit nombre, c'est-à-dire un effectif quatre à cinq fois moindre que les régiments voisins, nous avons glané un nombre beaucoup plus considérable de prisonniers, pratiqué plus de coups de main obtenu plus de renseignements que ces mêmes régiments restés en ligne à chaque fois moins longtemps que nous.

EN HOLLANDE

AMHERST

Au début d'avril, les 2e et 3e R.C.P. sont envoyés dans une opération en Hollande, qui a pour but de créer le maximum de confusion dans les lignes ennemies, de protéger certains points en vue de faciliter l'action de l'armée canadienne qui espère atteindre la zone de parachutage quarante-huit heures après l'atterrissage des deux régiments et soulever le mouvement de résistance dans ce secteur.

L'effectif ennemi dans la région envisagée est estimé à douze mille hommes, la 6e Division Parachutiste retirée du front doit se trouver aussi à proximité, enfin de nombreuses troupes allemandes retraitent vers le Nord et le Nord-Est en bon ordre apparent.

Dans la nuit du 7 au 8 avril, cinquante-cinq équipes françaises, soit six cent soixante-seize officiers, sous-officiers et hommes de troupe, sont parachutés par ciel très nuageux avec de nombreuses erreurs ; les groupes sont tous perdus dans la nature, livrés à leur seule initiative.

Tous les Sticks ont leurs aventures tragiques, parfois comiques, quelques-unes truculentes. Essayer de faire un historique serait presque une gageure. Il faut se borner à une série d'images.

DANS la région de Westerbork, le commandant Puech-Samson a établi son P.C. Plusieurs sticks l'ayant rejoint, diverses missions sont accomplies simultanément.

Ayant reçu de la résistance des renseignements intéressants, le capitaine Betbèze est chargé d'attaquer le P.C. du général commandant la feldgendarmerie de Hollande, s'emparer si possible du général, de ses papiers, détruire son poste de radio et ensuite délivrer des prisonniers alliés enfermés dans un camp situé à trois kilomètres du village de Westerbork. Le capitaine Betbèze emmène avec lui le sous-lieutenant Lorang, le sous-lieutenant Le Bobinnec et treize autres parachutistes. L'action demande d'être vite menée, car il paraît que le général prépare ses valises.

Le stick s'en va, tranquillement, à travers la campagne, dirgé par un anglais, qui se cache dans le pays depuis le parachutage d'Arnheim. Les Hollandais, à notre vue, se croient libérés. Ils nous escortent joyeusement et nous décorent de petits rubans orange, couleur nationale. Nous devons leur interdire de nous suivre.

Nous arrivons bientôt dans le village, libre d'Allemands. Le P.C., un peu à l'écart, nous est désigné. L'approche se fait sans encombre. Déployé en tirailleurs, en larges intervalles, le stick marche vers la maison attentif au premier signe. L'adjudant Bouard fume sa bouffarde.

Le sous-lieutenant Le Bobinnec et l'adjudant Bouard se chargent de la visite, pendant que le reste du groupe va protéger leur retour et détourner l'attention des Allemands.

Le Bobinnec contourne la maison et arrive par derrière, par la cuisine. En même temps, les Allemands ont ouvert le feu sur le groupe. Celui-ci riposte par quelques rafales bien nourries. Le Bobinnec voit surgir à la porte un homme, mitraillette au poing. Au même instant, il aperçoit le général. Le Bobinnec, qui s'est esquivé, vise le général par la fenêtre et l'abat. Il s'écroule lourdement, de sa bouche sort un filet de sang, ses yeux fixes le regardent. Bouard arrive au même instant. Un « oberlieutenant » sort du P.C. sans les voir, à trois mètres d'eux. Une balle dans le dos, il est mort. Un grand major sort lui aussi, aperçoit nos deux S.A.S. mais n'a pas le temps de s'abriter. Il tombe mort à son tour.

Mais voici que des coups de feu partent du premier étage. La porte d'entrée se barricade. Du toit tombe une grenade, à l'intention de Bouard et Le Bobinnec, sans doute. Elle ne leur fait pas de mal.

Bouard, qui voulait placer sa gammon bomb (boule de plastic armée d'une chaîne de bicyclette), rampe le long du mur, sous une fenêtre d'où partent des coups de feu. Arrivé de l'autre côté, il jette sa bombe à l'intérieur de la pièce. Elle éclate dans un bruit de tonnerre. Les fenêtres sont démantelées, quelques cris plaintifs se font entendre. La pièce est bien nettoyée. Le rez-de-chaussée est visité, le poste de radio détruit. Ils ne faut plus songer au premier, trop bien tenu.

Il n'y a plus qu'à rentrer. Le Bobinnec court en direction d'un petit mur, traverse la route, s'arrête, se retourne et aperçoit un grand diable de Boche qui l'épaule, à quarante mètres. Il n'a que le temps de se jeter à terre. La balle s'écrase juste à la hauteur de son crâne, dans le mur, derrière lui. Un nouveau bond et Le Bobinnec engage le duel. Il tire, mais manque deux fois le Boche, qui ne s'est même pas abrité. Le Bobinnec rajuste sa hausse, qui s'est déréglée. Puis tire de nouveau. Cette fois, l'Allemand s'est précipité derrière la maison. Le Bobinnec en profite pour rejoindre Betbèze, qui attaque par un autre côté.

Bouard, pendant ce temps, a filé vers le stick. Lui aussi, pris à partie par un Boche, engage un duel. Blessé, il continue cependant à tirer jusqu'à ce qu'il réussisse à se traîner dans un fossé, dans lequel il se laisse littéralement tomber. Sa blessure lui fait horriblement mal, quelque part au ventre. Il se sent perdu.

Une femme surgit à ses côtés. Il lui recommande de se baisser. Le tir continue tout autour d'elle. Elle fait signe aux Allemands de ne plus tirer, qu'elle est là pour sauver un blessé. Peine perdue. Elle tombe à son tour gémissant de douleur. Bouard parvient à la saisir, la tire vers lui, dans le fossé.

Cependant, le stick est sérieusement accroché et ne parvient pas à se dégager. Les deux F.M. ne tirent plus. Marché est tué. L'autre, Bonjean, est blessé. Il est étendu en travers de la route, à vingt mètres du P.C. Le Bobinnec se lance à son secours et le ramène. Mais il est touché à son tour et s'écroule à deux mètres de Betbèze. Paralysé, il lui tend les bras. Betbèze accroche Le Bobinnec et le tire à lui. Mais il est lui aussi blessé à la jambe.

Le sous-lieutenant Lorang, également, a une large blessure qui lui barre le dos.

Le combat est long et nous nous épuisons. Le décrochage s'effectue cependant non sans peine.

Le Bobinnec parvient à se traîner dans une cave, à deux mètres de là. Il y trouve deux hollandais qui s'y cachent. Il réclame à boire. Le plus jeune lui donne de l'eau et arrête le sang qui coule abondamment au côté, à l'aide d'un pansement. Le plus vieux ne veut rien savoir, l'enferme dans la cave et veut aller chercher les Boches. Le Bobinnec sort son colt et menace le bonhomme, de seize heures jusqu'à dix heures le lendemain matin. Pendant cette longue et pénible attente, il déchire son code. A quatre heures du matin, Bonjean meurt près de lui.

Le Hollandais parviendra cependant à s'échapper. Le Bobinnec est pris quelques instants plus tard par les Allemands et emmené prisonnier.

Bouard suit un destin analogue, tandis que Lorang, qui aura réussi à se traîner jusque dans un poulailler, s'est glissé dans une minuscule cabane, dans laquelle il tiendra quarante-huit heures, plus mort que vif, jusqu'à l'arrivée des Canadiens.

La petite garnison allemande comprenait une trentaine d'hommes, dont le général, cinq officiers et une douzaine de S.S., leurs pertes se résument au général, un commandant, un lieutenant, cinq sous-officiers ou hommes, plus quelques blessés.

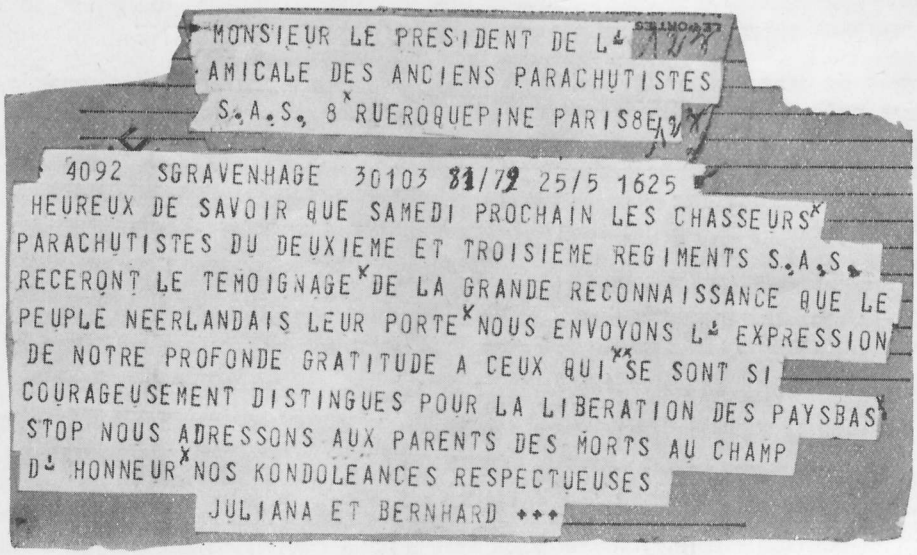
Nous avons deux tués, trois blessés graves dont deux par la suite furent faits prisonniers.

Dure campagne que cette opération de Hollande, de faible durée pourtant, et qui, pour la plupart d'entre nous, se poursuivit pendant cinq à six jours au lieu des quarante-huit heures prévues.

Nos pertes se chiffrent à vingt-neuf tués, trente-cinq blessés et quatre-vingt-seize disparus. Soixante-sept parmi ceux-ci seront délivrés par les Canadiens quelques jours après, tandis que le reste rentrera d'Allemagne un peu plus tard.

Les Allemands ont laissé deux cent soixante-neuf tués, deux cent vingt blessés et cent quatre-vingt-sept prisonniers. Chiffres qui sont déjà de sages moyennes. Elles indiquent avec éloquence que les S.A.S. n'ont pas perdu leur temps.

Témoins d'ailleurs les nombreux télégrammes de félicitations de hautes personnalités britanniques. En particulier nous recevons celui du major général R.N. Gale, D.S.O. OB. MC. commandant le 1st Airborn Corps, adressé au brigadier général Calvert : « Mes félicitations les plus sincères pour vous et pour les deux héroïques régiments français pour leur splendide travail au cours de l'opération Amherst ».


MONSIEUR LE PRESIDENT DE L'
AMICALE DES ANCIENS PARACHUTISTES
S.A.S. 8 RUEROQUEPINE PARIS8E
4092 SGRAVENHAGE 30103 31/72 25/5 1625
HEUREUX DE SAVOIR QUE SAMEDI PROCHAIN LES CHASSEURS
PARACHUTISTES DU DEUXIEME ET TROISIEME REGIMENTS S.A.S.
RECEVONT LE TEMOIGNAGE DE LA GRANDE RECONNAISSANCE QUE LE
PEUPLE NEERLANDAIS LEUR PORTE NOUS ENVOYONS L' EXPRESSION
DE NOTRE PROFONDE GRATITUDE A CEUX QUI SE SONT SI
COURAGEUSEMENT DISTINGUES POUR LA LIBERATION DES PAYSBAS
STOP NOUS ADRESSONS AUX PARENTS DES MORTS AU CHAMP
D' HONNEUR NOS KONDOLEANCES RESPECTUEUSES
JULIANA ET BERNHARD +++

CITATIONS

2e R. C. P. (S. A. S.)

CITATION A L'ORDRE DE L'ARMÉE AÉRIENNE
(Journal Officiel du 6 juin 1946)

La 1re Compagnie de parachutistes de la France Libre (2e R.C.P.) formation d'élite créée en 1940 par le capitaine Bergé et engagée sous les ordres de cet officier dès le mois de mars 1941, au cours de la première mission parachutée sur le sol de France. Réussit ensuite dans le Moyen-Orient des missions d'une audace extraordinaire, en particulier en Crète. Puis sous les ordres du capitaine Jordan, après la capture de son premier chef au cours des raids profonds dans le dispositif ennemi de Libye, près de Derna, à Benghasi, à El Alamein, et sur tous les arrières ennemis de la zone d'action de la VIIIe Armée, ou de nombreux avions au sol et des dépôts de munitions furent détruits. Les destructions accomplies en quelques mois par cette unité ont été d'un rendement plus important que celles obtenues dans les premières années de la guerre par le groupe de bombardement le plus efficace.

o o o

LE GENERAL DE GAULLE, PRESIDENT DU GOUVERNEMENT PROVISOIRE DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE, CITE A L'ORDRE DE LA NATION, AVEC LA CITATION SUIVANTE COMPORTANT L'ATTRIBUTION DE LA CROIX DE LA LIBERATION

Le 2e R.C.P., sous les ordres du lieutenant-colonel Bourgoin, formation d'élite, qui a eu l'insigne honneur d'être la première des unités françaises à combattre à nouveau sur le sol de la Patrie. Parachutée au-dessus de la Bretagne, au cours du mois de juin, a réussi à grouper autour d'elle plus de dix mille résistants. Avec cette aide, et au prix de lourdes pertes, a procédé avec le plus grand succès à l'attaque de certains éléments ennemis et à de nombreuses destructions de réseaux téléphoniques, de dépôts de munitions et de voies de communication d'importance capitale pour l'ennemi. A eu aussi une grande part dans le succès de l'offensive alliée de la tête de pont de Normandie, et a été à l'origine de la libération de la Bretagne.

o o o

CITATION A L'ORDRE DE L'ARMÉE AÉRIENNE

Unité chargée de reconnaître la Vallée de la Loire et d'interdire à l'ennemi la rive droite du fleuve, forme des patrouilles profondes en Sologne, dans la région de Sancerre et de Nevers. En de nombreux accrochages avec un ennemi très puissant, soutenu par des chars « Tigre » et « Panthère » ses voitures armées mettent hors de combat plusieurs milliers d'Allemands et hors d'usage un grand nombre de camions, alors que ses propres pertes sont insignifiantes. Durant les premiers jours de septembre, elle pénètre plus profondément encore en territoire occupé, raids audacieux sur Châteauroux, Limoges, Bordeaux, Angoulême, Saintes, Poitiers, Rochefort, Périgueux. Pendant cette période, sauve de la destruction les deux ponts de Nevers. Le 11 septembre, un peloton, puis une compagnie se portent à la rencontre d'une colonne ennemie de dix-huit mille hommes. Ils réussissent à l'intimider, obtiennent la reddition de trois mille Allemands et font refluer vers le Sud les quinze mille autres. Cette action empêche une invasion dangereuse de la vallée de la Saône au moment où les pointes de l'armée de la Méditerranée y parvenaient.

o o o

CITATION A L'ORDRE DE L'ARMÉE AÉRIENNE

Engagé du 24 décembre 1944 au 30 janvier 1945 dans les Ardennes belges sous les ordres du commandant Puech-Samson Pierre, pour venir en aide à la 101e division aéroportée américaine assiégée dans Bastogne, ce régiment prend contact avec l'ennemi dans la région de Bertrix, pousse des

patrouilles offensives sur Hartival, Val-de-Pois et Arville, ramenant un nombre important de prisonniers, tuant un grand nombre d'ennemis et rapportant des renseignements de premier ordre. Libère la ville de Smuid le 4 janvier 1945. Le 11 janvier 1945, un élément du régiment occupe la ville de Saint-Hubert. Le 20 janvier, un élément libère Steinbach et un autre élément Limerlé. Entre-temps, toute la région est patrouillée et nettoyée.

O O O

CITATION A L'ORDRE DE L'ARMÉE AÉRIENNE

Unité parachutée sous les ordres du commandant Puech-Samson dans la nuit du 7 au 8 avril 1945 par un très mauvais temps dans le Nord de la Hollande pour créer le maximum de confusion chez l'ennemi et gêner les mouvements de son armée, réussit au prix de pertes très sévères à accomplir entièrement sa mission. Ses groupes attaquèrent simultanément les objectifs situés à l'est de la voie ferrée de Groningen, Assen, Hoogeven, arrêtant complètement le trafic ferroviaire, téléphonique et électrique de toute la région. Ils empêchèrent, en particulier, la destruction de très nombreux ponts nécessaires à l'avance alliée et réussirent, au cours d'une embuscade très audacieuse et bien montée, à mettre hors de combat le général commandant la Feldgendarmerie de Hollande, une partie de son état-major, ses postes radio, jetant ainsi de désordre dans le système allemand de protection anti-parachutiste. Son action et celle d'une autre unité de parachutistes français furent si efficaces que le commandement ennemi dut lancer à leur recherche une division entière qu'il préleva sur son dispositif défensif. Cette division fragmentée fut capturée presque sans combat par l'armée canadienne dont le passage avait été préparé par les deux unités françaises.

Par décision n° 9 du Ministère de l'Air, en date du 27 septembre 1945, le 2e C.R.P. a reçu la fourragère aux couleurs de la Légion d'Honneur.

O O O

3e R. C. P. (S. A. S.)

CITATION A L'ORDRE DE L'ARMÉE AÉRIENNE

Le 3e régiment de chasseurs parachutistes, très brillante unité constituée par le Général de Gaulle le 6 juin 1943, sous le commandement du commandant Conan, a pris part, du 16 juillet au 7 octobre, à la libération de neuf provinces françaises occupées par l'ennemi.

Ses éléments, parachutés par petites unités, ont, au prix de 20 % de pertes, mis hors de combat plusieurs milliers d'Allemands, détruit et capturé des centaines de véhicules allemands, opérations de démolition d'une extrême audace.

Dans son action multiple et obstinée, de la Bretagne au Limousin et en Franche-Comté, par la valeur militaire et technique de son personnel, son courage froid et raisonné, son ardeur au combat, a cristallisé autour de lui des éléments de la Résistance et contribué, pour une grande part, à la déroute allemande devant les armées alliées.

Par décision n° 18 du Ministère de l'Air, en date du 27 septembre 1945, le 3e R.C.P. a reçu la fourragère aux couleurs de la Croix de Guerre.

O O O

CITATION A L'ORDRE DE L'ARMÉE AÉRIENNE

Le 3e régiment de chasseurs parachutistes, unité parachutée en Hollande, sous les ordres du lieutenant-colonel de La Bollardière, dans la nuit du 7 au 8 avril 1945 dans la zone située à l'ouest de la ligne Groningen-Assen-Hoogeven, réussit, malgré le mauvais temps, un largage très imprécis, à se regrouper très rapidement et à accomplir sa mission.

Le 8 avril, ses éléments contrôlaient les nœuds routiers et les ponts sur les canaux, créant une grande confusion chez l'ennemi en interdisant ses communications et en harcelant ses postes de défense. Communiquaient à l'armée canadienne des renseignements précieux sur le dispositif ennemi, notamment sur les emplacements précis d'objectifs à bombarder, et tendaient des embuscades, dont l'une amena la mort du Chef de la Gestapo de La Haye.

Cette division fragmentée fut capturée presque sans combat par l'armée canadienne dont le passage avait été préparé par les deux unités francaises.

CHRONIQUE INTERNATIONALE



par JEAN MASSIP

DEPUIS qu'au lendemain de la mort de Staline, c'est-à-dire au début de Mars, M. Malenkoff prononça des paroles d'apaisement auxquelles le Président Eisenhower répondit en exprimant sa satisfaction et son désir de les voir confirmées par des actes, le dialogue s'est développé de manière indirecte et n'a pas permis de découvrir ce que sont les véritables objectifs de l'initiative soviétique.

On attend toujours les actes de bonne volonté réclamés par le Président des Etats-Unis. Il y a bien eu quelques gestes isolés de courtoisie appréciable, ainsi que des articles de la Pravda conçus dans un esprit nouveau ; mais on y a cherché en vain des suggestions pratiques faisant apparaître la possibilité d'un réglement général. De leur côté, les Occidentaux ne peuvent pas être exonérés de toute responsabilité dans l'incertitude présente. Mais reprenons les faits.

Les propositions que fit le Président Eseihower en réponse aux avances de M. Malenkoff, furent courtoisement publiées in extenso par la Pravda et commentées en des termes d'où étaient exclues les violentes attaques dont la presse soviétique était jusque là coutumière. On inclinait alors à voir dans l'attitude du journal communiste un premier pas vers quelque chose de concret. Et l'on envisageait d'orienter le dialogue dans une voie où les problèmes seraient serrés de plus près. M. Bidault avait apparemment en vue cette possibilité lorsque dans un discours à la réunion de l'OTAN, il proposa discrètement la réunion d'une conférence de la Paix à Paris. Il s'agissait dans sa pensée, cela va sans dire, d'une conférence préparée avec soin afin d'éviter une répétition des interminables et stériles débats du Palais Rose.

Cette suggestion demeura sans écho et le dialogue entre l'Est et l'Ouest se poursuivit par des discours et des articles de journaux qui n'apportèrent rien de précis. En outre, les pourparlers d'armistice repris à Pan Mun Jom pour liquider l'affaire de Corée n'avançaient pas et l'invasion du Laos justifiait la prudence de M. Bidault qui avait jugé devoir marquer avec force que la Paix ne saurait consister à fermer un théâtre d'opérations pour en ouvrir un autre. Le dialogue n'en continuait pas moins ; mais à la manière d'un dialogue de sourds et l'irritation montait aux Etats-Unis où la majorité républicaine qui a porté le Général Eisenhower à la présidence tient Moscou en grande suspicion.

C'est dans cette atmosphère de malaise qu'allait se produire un incident dont le groupe atlantique aurait pu faire sagement l'économie. Tandis qu'une commission du Congrès dressait la liste des 37 violations d'engagements internationaux commises par l'U.R.S.S. et que le Président Eisenhower attendait toujours des preuves concrètes de la bonne foi soviétique, le Premier ministre britannique prononça aux Communes un discours où il préconisait un règlement progressif et patient des différends qui opposent l'U.R.S.S. aux Occidentaux et la réunion sans retard d'une conférence à l'échelon le plus élevé entre les grandes puissances. Une conférence qui, précisait-il, devrait comprendre le moins de pays et le moins de personnes possible, se dérouler dans le plus grand secret et assurer aux participants la plus grande liberté. Il ajoutait encore : « Un traité du type de Locarno pourrait séduire l'esprit de ceux dont l'ambition consiste à consolider la paix en Europe comme garantie nécessaire de la Paix de l'humanité ».

Ce discours où, par surcroît, Sir Winston Churchill parlait des erreurs passées de l'administration américaine ne pouvait pas ne pas déplaire au Président Eisenhower et au Département d'Etat qui avaient fait du règlement de l'affaire de Corée et de la signature du traité autrichien la condition préalable de l'ouverture de négociations avec l'U.R.S.S. Mais ce qui accrut encore l'irritation américaine ce furent les critiques de M. Atlee, chef de l'opposition travailliste, qui donna clairement à entendre qu'il tenait les Etats-Unis pour responsables du piétinement des pourparlers d'armistice en Corée et qui fit même allusion à des éléments américains désirant, selon lui, un conflit avec la Chine et même une guerre générale contre le communisme.

Laissons de côté les réactions de la presse américaine et ses polémiques avec la presse anglaise pour retenir que le Président Eisenhower spécifia qu'il ne servirait à rien de se réunir s'il n'y avait pas

une bonne foi réciproque et que l'U.R.S.S. n'avait encore fourni aucune preuve concrète de son désir de prendre des mesures pour établir la paix.

Allait-on laisser les rapports anglo-américains s'envenimer pour le plus grand profit de l'U.R.S.S. ? M. René Mayer, alors Président du conseil français, voyant le danger d'une prolongation de ces dissonances, suggéra que les Trois se réunissent à l'échelon le plus élevé en vue de s'entendre sur une politique commune. Le Président Eisenhower retint la proposition française, la fit sienne et la soumit à Sir Winston Churchill qui l'accepta. Le Président Américain, le Premier Ministre Anglais et le futur Chef du Gouvernement Français se réuniront donc le 16 juin aux Bermudes pour une conférence qui, prévoit-on, durera jusq'au 21.

Nous en sommes là. Mais quelles sont à cette heure les positions des Deux antagonistes ? Les Russes répètent qu'ils sont prêts à examiner toutes propositions tendant à établir la paix. Mais ils maintiennent leurs positions sur tous les points. Et ils viennent de refuser de participer à une nouvelle réunion du Comité dit des Suppléants qui a vainement tenté jusqu'ici d'arriver à un accord sur un texte de traité autrichien. Ils auraient voulu compliquer la tâche du Président Eisenhower dans ses démêlés avec les anti-communistes les plus farouches de son parti qu'ils n'auraient guère trouvé mieux. Et dans un deuxième grand éditorial, la Pravda essaie maladroitement d'opposer Churchill à Eisenhower, fournissant ainsi de nouveaux arguments à ceux qui pensent que leur véritable objectif, c'est la dissociation du camp occidental.

On peut en dire autant de la dénonciation de la Conférence des Bermudes représentée par la Pravda comme un acte de méfiance envers l'Union Soviétique. Le Kremlin avait visiblement espéré, après le discours de Sir Winston Churchill, que l'Europe occidentale se solidariserait avec la Grande-Bretagne et qu'une Conférence à Quatre s'ouvrirait sans tarder, nous voulons dire avant que ne fût réglé le différend anglo-américain. D'où le dépit de la Pravda en présence de cette conférence où les Trois occidentaux vont confronter leurs vues et leurs méthodes. Mais il est pour le moins singulier — et inquiétant aussi — que le Kremlin qui peut dicter ses volontés à des satellites terrorisés par une Police d'Etat et par l'Armée rouge, ose protester parce que les pays du monde libre vont, au cours d'une discussion sans contrainte, peser les avantages et les inconvénients d'une conférence à quatre et chercher à s'accorder sur un certain nombre de principes.

Le comportement des dirigeants moscovites que reflète fidèlement la Pravda constitue en tout cas un enseignement pour les Trois occidentaux qui doivent ne jamais perdre de vue que leur entente est au principe de toute défense efficace de la paix. Il est d'ailleurs rassurant de penser que leurs divergences de vues portent sur les moyens, sur la méthode et non sur le but qui demeure l'établissement d'une paix durable.

Le problème qu'ils ont à résoudre aux Bermudes consiste à déterminer d'abord s'il y a lieu de s'engager dans une nouvelle Conférence à Quatre avec un partenaire qui, depuis la mort de Staline, se montre plus courtois dans la forme mais reste aussi intransigeant sur le fond. A cet égard, le choix qu'ils ont à faire est d'autant plus délicat qu'ils devront tenir compte du fait que sous l'effet de la propagande soviétique il y a dans l'Occident européen, justement préoccupé d'alléger le fardeau des armements, un courant favorable à une nouvelle Conférence à Quatre. Si, décidant d'en courir les risques, ils s'y résolvent, ils devront ensuite se préoccuper du programme de ses travaux.

C'est un sujet trop vaste pour qu'on en puisse tenter ici une analyse ; mais il est un point du discours de Sir Winston Churchill qui devra être examiné de très près. Le Premier Ministre Britannique a évoqué le pacte de Locarno. Mais qui ne se souvient qu'aux termes de ce pacte les cinq puissances signataires s'engageaient à ne pas recourir à la guerre et que des conventions annexes entre l'Allemagne, la Tchéco-Slovaquie et la Pologne, garantissaient l'intégrité territoriale de ces deux derniers pays. On sait ce qu'il est advenu de ces engagements. Au surplus, la situation est aujourd'hui différente de celle de 1925. A ce moment l'Europe existait telle que l'avaient créée les traités de 1919 et il était concevable qu'un pacte fût conclu pour en garantir le maintien. En 1953, l'Europe n'a pas encore trouvé sa forme. Que pourrait-on garantir en ce qui concerne l'Allemagne ? Sa frontière de l'Oder-Neisse comme le veulent les Russes ? Ce ne serait pas seulement irriter l'opinion allemande et créer un état de chose favorable à un renversement d'alliance; ce serait aussi l'abandon définitif, à leur triste sort, des états de l'Europe orientale. Il serait insensé de ne pas lier une négociation sur l'Allemagne à une négociation sur l'Europe orientale.

La vérité c'est qu'il ne peut pas être question d'un nouveau Locarno tant que l'Europe n'aura pas reçu, par accord mutuel, un statut territorial définitif. Mais c'est justement ce statut qu'il est difficile de régler.

NUMÉRO SPÉCIAL
DU 18 JUIN 1953

consacré aux

PARACHUTISTES
(S. A. S.)
de la
FRANCE LIBRE

*

Revue de la France Libre
éditée par
L'ASSOCIATION DES FRANÇAIS LIBRES
12, Rond-Point des Champs-Élysées, PARIS-8E

Prix : 250 Francs

Imprimerie CHASSAING
NEVERS - Nièvre (France)