

HISTOIRE DE L'AVIATEUR GÉMOT PIERRE

La Base Aérienne 721 de Rochefort est l'École technique de l'Armée de l'Air. Beaucoup de mécaniciens ont été formés dans cette école. L'auteur, breveté en 1943 au U.S.A. a, lui aussi, connu cette prestigieuse école lors de différents stages.

C'est le général de division aérienne BOURILLET qui déclara solennellement, il y a plusieurs années, la nouvelle appellation, portant le nom d'un mécanicien, et, à ma connaissance, la seule pour cette spécialité :

BASE AÉRIENNE 721
GÉMOT PIERRE

Beaucoup de similitudes entre Gémot et l'auteur de cet article.

Tout d'abord, les deux familles sont « CHARENTAISES », et, ensuite un parcours presque identique.

Je l'ai connu au dépôt 209, au camp Caze Casablanca au Maroc en 1943 où seront rassemblés les futurs pilotes, navigateurs, mécaniciens, radios, mitrailleurs, bombardiers qui seront formés en Angleterre, aux U.S.A. , au Canada, des Français originaires d'Afrique du Nord, les évadés de la France occupée par l'Allemagne, des évadés libérés suite au débarquement des Américains en Afrique du Nord en novembre 1942. Ces évadés de la France ont connu le célèbre camp prison, une installation primitive à Miranda del Erro de Burgos en Espagne du dictateur Franco, et d'autres, de tous horizons, refusant la défaite. Donc tous ces jeunes, engagés volontaires dans l'Armée de l'Air attendaient leur départ dans les différentes écoles...Gémot était déjà considéré comme ancien...Il venait du Sénégal, avait une expérience de l'Armée de l'Air...

Il était né à Vitrac le 24 juillet 1920, avait souscrit un engagement volontaire un « 15 octobre 1937 » à Rochefort...

Rochefort, ma présence dans cette ville également, mais j'avais douze ans à l'époque. « octobre 1937 » : la rentrée scolaire, et certainement une vocation de futur aviateur, la rencontre aussi avec un adjudant instructeur à l'école : un mécanicien, ses aventures...Sa tenue : chemise blanche, cravate noire, costume seyant, casquette !... le contraire de l'habillement des troupes coloniales !...En effet, mon père, militaire de carrière dans cette arme, originaire de la Charente-Maritime, et plus exactement de l'île d'Oléron. A chaque retour des colonies, son affectation était le 3^{ème} régiment d'Infanterie coloniale à Rochefort. En 1940, la défaite, l'occupation qu'il n'accepte pas, d'où son départ clandestin de cette ville pour rejoindre l'Algérie libérée en novembre 1942.

1943, je vais sur mes dix-sept ans, mon engagement dans l'Armée de l'Air, « mes classes ». On demande des volontaires pour l'Angleterre, pour servir, après formation sur les avions « Wellington ». Deux groupes de bombardement : le « Tunisie » et le « Guyenne ». Par la suite, ils prendront la dénomination « squadron 346 » et « squadron 347 » de la Royal Air Force. Je ne partirai pas en Angleterre, un oubli, une erreur...mais je serai formé aux U.S.A. et certainement ma première baraka car deux cents jeunes vont périr rien qu'à l'entraînement et ce, dans l'ignorance la plus totale de nos concitoyens dans ce pays : les U.S.A.

Gémot, lui partira en Angleterre, sera affecté au groupe « Tunisie », sera nommé sergent-chef, sa fonction, mécanicien navigant. Il connaîtra les conditions d'entraînement difficiles : le froid, le brouillard, le givre, le vent, la glace, les premiers accidents, les pannes de moteur, les collisions en vol, les premiers morts comme nous aux U.S.A. Les pertes des groupes lourds français, une longue liste de 239 victimes. Une stèle sera élevée en 1957 à Elvington et un mémorial sera érigé à Grand camp.

L'équipage du mécanicien navigant
GÉMOT Pierre
était composé de :
Pilote : sous-lieutenant QUENEL
Navigateur : capitaine MULLER
Bombardier : adjudant-chef PLFINDOUX
Radio : sergent BERTHOME
Mitrailleur-S: sergent-chef BECK
Mitrailleur-A : sergent BEYER

Cet équipage effectuera de multiples bombardements sur l'Allemagne et les territoires occupés. Ces vols qui dureraient des heures et des heures, dans une tension nerveuse inimaginable pour ceux qui ne l'ont pas vécu, et cela pendant onze mois. Deux fois son appareil sera fortement touché par la F.L.A.K (défense contre avions) mais Gémot réussira à le ramener à la base. Il sera trois fois cité à l'Ordre de l'armée.

Jules Roy, écrivain, auteur de trente romans ou récits, était capitaine bombardier au groupe Guyenne. Il écrira sur la vie de ces équipages, notamment la « Vallée heureuse » et « Retour de l'enfer », et je reprends les écrits de Louis Bourgain dans son ouvrage « La victoire après l'enfer », ancien de ces groupes, je cite : « Quand on demandait combien de missions ils avaient effectuées et qu'ils répondaient 30 – 35 – 40, on leur rétorquait : Seulement 30 – 35 – 40 ? » Fin de citation. Où, comme je le cite dans mon premier ouvrage, « En 1946, deux anciens de ces groupes lourds, tous deux instructeurs à l'école des pupilles de l'air de Grenoble, recevront l'ordre de ne jamais parler de la R.A.F. sous peine de renvoi. » Une loi du silence pour ces aviateurs français et les cent dix mille membres de la R.A.F. qui ont combattu pour vaincre l'Allemagne nazie par les destructions du potentiel industriel et militaire.

En mars 1945, quand les premiers avions Halifax 6, les plus modernes bombardiers, sortirent d'usine, l'air commodore Walker, le plus jeune général de l'aviation britannique, commandant de la base 42 d'Elvington, qui avait perdu son bras droit au cours d'une opération, un connaisseur du travail des aviateurs. Français, comme certains Anglais s'étonnaient du choix de l'équipement pour ces appareils aux deux squadrons français, il leur avait répondu : « Les meilleurs avions vont aux équipages qui obtiennent les meilleurs résultats ». Un compliment envers ces équipages dont faisait partie Gémot qui sera cité à l'ordre de la brigade aérienne et qui se verra attribuer la Croix de guerre avec étoile de bronze, puis, plus tard, la Croix de guerre avec palmes.

Vingt missions de ces groupes lourds, dont faisait partie Gémot, seront effectuées contre les sites des armes secrètes, les rampes de lancement des V1 (Lire du même auteur de cette lettre « Révélation de secrets ») notamment le Bunker de Mimoyecques, situé à sept kilomètre de Marquise dans le Pas-de-Calais, non loin de la voie ferrée qui relie Boulogne à Calais. Participèrent à cette opération dix avions du groupe « Guyenne » et onze avions du groupe « Tunisie ».

Après la fin de la guerre, nouvelle rencontre de l'auteur avec Gémot au groupe de transport 2/15 « Anjou » auquel l'auteur appartenait depuis Mouzaïville en Algérie, puis les bases de Bron, Chartres où il servira comme adjudant sur nos avions C47 Dakota.

Je le répète, beaucoup de similitudes : notre présence à tous les deux à Rochefort en 1937, son engagement identique au mien à dix-sept ans, à la base de Casablanca en 1943 ensemble, la même spécialité : mécanicien avion, sa présence au groupe « Béarn », un vingt novembre, date très importante à tous les deux... sur la même base à Chartres, à l'Anjou, sur avion Dakota C 47, en Indochine mais à des époques différents, notre médaille militaire obtenue très jeunes... Comme moi, au cours d'une mission en Indochine, son avion, comme le mien, sera pris dans un violent orage...le sien s'écrasera, comme le mien, et il n'y aura aucun survivant...notre similitude s'arrête là...dans mon avion, un seul survivant : l'auteur de cet article !

Roger NADEAU

Lire du même auteur :

Le survivant de l'avion de Diên-Biên-Phû raconte... prix : 20 € franco de port : 23 €

Révélation de secrets prix : 18 € franco de port : 21 €

Mes souvenirs d'aviateur prix : 18 € franco de port : 21 €

Disponibles auprès de : Monsieur Roger NADEAU
Le Clair Azur B
Impasse Biskra
83200 TOULON