

## DE CAMBRAI À THIÈS (Sénégal)

### « MA GUERRE DANS L'ARMÉE DE L'AIR »

Par René Werheylewegen (propos recueillis et transcrits par Lionel Persyn)

« Tout commence en mars 1938, j'avais 18 ans. Je ne voulais pas rester à la charge de ma mère, et pris la décision, avec son autorisation, de m'engager dans l'Armée de l'Air. Je rêvais d'aviation, mais, envoyé à Casablanca, j'y subis une grosse déception. Je pensais voir des avions de près... Mais il n'était question que de corvées à mes yeux. Pour travailler sur des avions, il fallait passer par les écoles. Un jour, on demanda si quelqu'un voulait passer mécano, et j'y suis allé. Six mois de cours à Casablanca

pour présenter l'école des mécaniciens, un petit examen, puis Rochefort. On a été formé à toute vitesse, et en quelques mois, j'étais qualifié sur moteur en étoile Gnôme-Rhône. Fin avril 1939, j'ai demandé la base de Chartres, l'une des plus proches de chez moi. J'ai été incorporé au GC III/2 en cours de formation, sur Dewoitine D. 500 puis sur Morane MS. 406, deux avions à moteur en ligne ! La guerre était toute proche et il y avait déjà un petit peu d'affolement dans l'Armée de l'Air.

### LE GC III/2

J'avais dix-neuf ans, et tout était nouveau pour moi. Je me suis trouvé affecté au Morane du capitaine Georges Kéranguéven, commandant de la 5e escadrille, le n° 358, puis le n°926 qu'il a gardé jusqu'au 10 mai 1940. Le moteur Hispano avait six carburateurs, couplés trois par trois et réglés en usine. Mais s'il fallait les resynchroniser, ce n'était pas une sinécure. Et il y avait cette saleté de capot avec ses charnières à piano. On enfilait une grande tige, souvent au marteau... et les trois quarts n'étaient pas standards. Pour changer une roue, c'était un de ces cinémas. Il y avait un système hydraulique, une sorte de chaussette qui servait de vessie : ça gonflait et ça freinait. Mais à changer... C'était bien des ingénieurs qui avaient conçu ce truc-là. Ce n'était

pas un avion conçu pour la guerre. Plus tard, sur Curtiss, en deux minutes, la roue était changée. Kéranguéven était quelqu'un d'assez neutre. Il ne m'a jamais fait aucune remarque ou observation, ni aucun compliment. Était ce de la timidité ? Je n'en sais rien. Il arrivait, montait dans son avion, partait, revenait, et c'était tout. Le minimum de mots.

Puis fin août, réveil en fanfare : « préparez vos affaires, on s'en va », En route avec des camions qui dataient encore de la guerre 14. Arrivés à Cambrai-Niergnies dans la soirée, je m'en rappelle, on a couché sur la paille dans une grange. Aucun logement n'avait encore été réquisitionné. Le lendemain, des souris avaient mangé tout le chocolat qui se trouvait dans mon paquetage !

### LA « DRÔLE DE GUERRE »

Et ce fut la déclaration de guerre. Le terrain de Cambrai était au début très spartiate. Le PC n'était qu'une cabane en bois. C'était presque du camping. On se levait tôt, on bichonnait nos taxis, on ne peut pas dire que l'on était sur la brèche. Les Allemands se contentaient de vols d'observation. Peu de combats, donc peu de réparations.

Le groupe était dirigé par le commandant Frédéric Geille. On avait peu de contacts, si ce n'est au cours des arrosages au champagne de Cornignion- Molinier. Lui, c'était un personnage, un mondain. Capitaine de réserve, il nous a rejoints à Cambrai. Il est arrivé dans un cabriolet Skoda rouge conduit par une charmante personne, qui

elle n'est pas restée. Il était producteur de cinéma dans le civil. Je me souviens notamment de l'un de ses films, les jumeaux de Brighton, avec Raimu (1936). Il n'avait pas le même niveau de pilotage et n'était pas le meilleur tireur. Mais il était gonflé. Il prenait des risques énormes et s'approchait très près. Il faisait peur à ses équipiers. Il payait une tournée de champagne au bar de l'escadrille à chaque impact de balle ennemie dans son appareil, mais je ne sais pas s'il a pu continuer ainsi jusqu'au bout. Ça a quand même dû lui coûter cher ! Après la guerre, il allait mener une belle carrière politique en tant que sénateur, député et même Garde des Sceaux en 1957.

Un matin, un Hawker Hurricane s'est posé à Cambrai. Un jeune gars en sortit, il ne parlait qu'en anglais, mais on a compris qu'il s'était paumé et demandait une carte. Une fois renseigné, impossible de remettre en route son appareil. Pas grave, il a demandé un téléphone : OK, on vous envoie quelqu'un. Et en attendant, il nous a appris à jouer au Wist (sorte de Bridge sans atout). L'après-midi, une camionnette est arrivée, deux mécanos ont remis le Hurricane en route, et notre anglais est reparti.

Le soir même, le commandant Geille a convoqué ses pilotes :

« - Combien d'entre vous savent mettre en route un Morane ?

- Euh... »

Le Morane démarrait avec une petite bouteille à air comprimé, et des magnétos de départ à tourner à la main. Le lendemain, on a dû leur expliquer, tout au moins à certains...

Du 29 novembre 1939 au 19 janvier 1940, nous avons passé une partie de l'hiver à Chaumont, avant de revenir à Cambrai-Niergnies. Nous avons subi une température qui est descendue jusqu'à - 28° C. Pas moyen de mettre en route les Morane. L'huile avait la même consistance que la confiture. Ça faisait un tour, mais ça ne démarrait pas, et la situation ne s'est améliorée qu'avec l'arrivée d'une camionnette Téalémit (châssis Citroën équipé en insufflateur d'air chaud).



Outre le réchauffeur catalytique visible sous l'aile, la camionnette Téalémit fut bien utile pour démarrer les avions pendant l'hiver à Chaumont. Ici le Morane n° 83 (N-399) codé « 14 ».

Comme j'étais l'un des seuls mécanos à avoir mon permis, c'est moi qui m'en occupais. Qu'est ce qu'on a eu froid. Je logeais chez des agriculteurs. Ils étaient si gentils, et ne savaient pas quoi faire pour moi. Ils me préparaient tous les jours de la soupe bien chaude, et même des bouillottes à mettre dans mon lit. Ma mère leur a écrit et leur a rendu visite pour les remercier de s'être si bien occupé de moi.

## L'OFFENSIVE ALLEMANDE

10 mai 1940. Le terrain de Niergnies a été attaqué à 5 heures. On n'était pas encore tout à fait levés. On s'est habillés en vitesse, mais le temps d'arriver, quelques appareils avaient été détruits. Avec ses pièces en magnésium, ça cramait bien un Morane ! Puis se furent les premiers combats. C'était une période très mouvementée, patrouille sur patrouille jusqu'au 17 mai. Dans la matinée, les Allemands ont bombardé la gare de Cambrai, et nous avec. Nouveaux dégâts. Le commandant Geille ordonna alors le repli. Il nous a demandé de ne pas former un échelon : « débrouillez-vous, rendez-vous à Beauvais ». Avec deux copains, on a pris la camionnette Téalémit. On est parti dans la précipitation, mais je me demande

pourquoi Geille n'a pas demandé de mettre le feu aux avions. De l'essence, on en avait, et ça n'aurait pas pris longtemps.

A Cambrai, confusion énorme. Des Belges et des Hollandais débarquaient des trains bombardés. C'était terrible de voir ces gens, des vieillards avec des valises pleines, des enfants qui braillaient. Ils ne savaient même pas où ils allaient. Ils fuyaient. Nous, on n'avancait plus. Du coup, on s'est arrêté. On a acheté une carte Michelin dans une sorte de librairie, ce qui nous a permis d'éviter les grands axes et de prendre des petites routes où il n'y avait personne. Au final, nous étions les premiers à Beauvais.

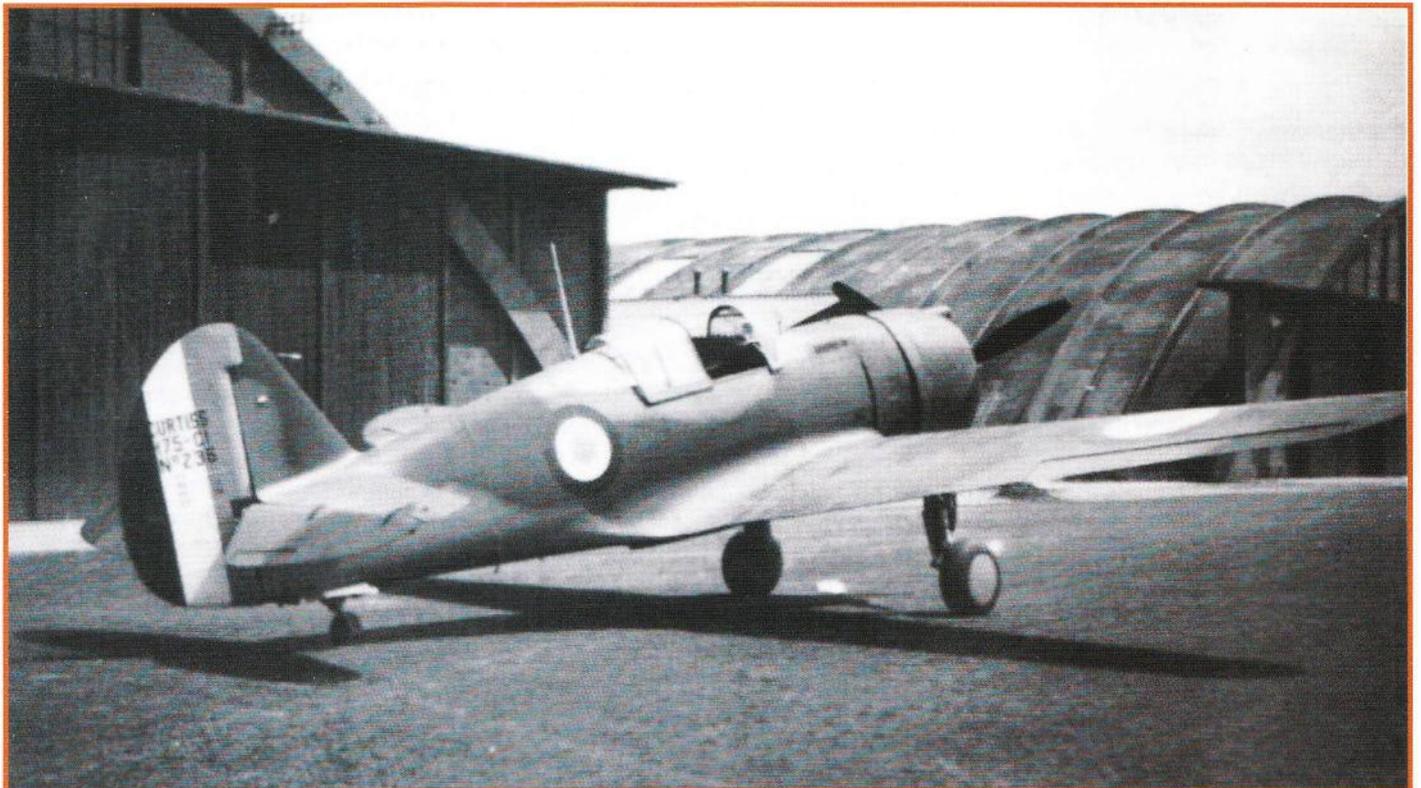
On a perçu des nouveaux avions et les missions ont repris. La dernière semaine avec les Morane, les pilotes ont effectué des attaques de convoi. En enfilade avec le canon, au début, ça marchait bien. Mais par la suite, les Allemands se sont méfiés, et il y a eu du dégât.

Puis on a appris que l'on allait recevoir du nouveau matériel. On est allé à Avord le 1er juin où l'on a touché les Curtiss. C'était la révolution. Enfin un matériel pensé pour la guerre, les ingénieurs avaient pensé à ceux qui allaient l'utiliser. On pouvait travailler sans avoir de l'huile jusqu'au coude, et chaque appareil avait sa propre trousse à outils avec laquelle on pouvait tout faire. C'était l'efficacité américaine. Il était juste dommage qu'ils n'étaient pas équipés de canon. Pour ma part, je m'occupais toujours de l'avion du capitaine Kéranguéven, le n° 280. A peine le temps de se familiariser, et le 6 juin, on est parti à la Pherte. Reprise des missions.

Un jour, une patrouille décolle mais revient très

vite au terrain. Les pilotes sortent en galopant de leurs appareils et se précipitent voir le commandant. Ils s'étaient fait tirer par la Flak à quelques kilomètres du terrain. L'évacuation générale est ordonnée, et rapidement, tout le monde est parti. Sauf trois mécaniciens, dont moi, restés pour compléter les pleins des avions qui venaient de rentrer. On a fait vite, et les derniers Curtiss ont décollé. J'avais encore la camionnette Técalémit, mais j'avais peur de croiser des Allemands à chaque carrefour. Ils avançaient en flèche et y envoyaient toujours des side-cars en éclaireur pour voir si tout était clair. On a filé et heureusement tout s'est bien passé.

Nous avions rendez-vous à Bordeaux, pour rejoindre l'AFN. Mais là, refus d'embarquer. On nous a dit que tous les navires étaient réservés par le gouvernement. Donc départ pour Marseille où j'ai laissé ma camionnette en parfait état sur les quais. Elle a certainement fait un heureux. Nous étions en mer à l'heure de l'Armistice.



*L'un des Curtiss H-75A-3 mis à la disposition du GC III/2 à Avord le 1<sup>er</sup> juin 1940. Le n° 236 sera posé en campagne le 13 juin par le S/Lt André Lansoy suite à un affrontement face à une douzaine de Messerschmitt 109.*

Fin juin ou début juillet, nous avons retrouvé le groupe à Rouiba, en Algérie. La commission d'Armistice s'était mise en branle, et on a démonté tout ce qui était armement, hélice, et vidangé les réservoirs. Je me souviens très bien que le toubib nous a fait passer une visite médicale très poussée, type RAF. J'avais un copain qui a découvert à cette occasion qu'il souffrait de daltonisme. On était à peu près sûrs que quelque chose se préparait, mais on n'était pas dans la confiance. Puis a eu lieu la triste histoire de Mers-el-Kébir... <sup>(1)</sup>

En août 1940, le GC III/2 a été dissous à Oran La-Sénia. On a tous été dispersés, et je me suis retrouvé seul, affecté à la 4e escadrille du GC II/5. Je n'y suis resté qu'à peine deux mois. Juste après mon arrivée, on me demanda de mettre en route un taxi en bordure du hangar. Je suis tout de même parvenu à le mettre en route, mais il tournait comme une patate. Badaboum, badaboum... En accélérant, ça tournait plus rond... c'était un Cyclone <sup>(2)</sup>, je n'avais jamais vu ça. Le point fixe, manche au ventre, était terrible.

En octobre 1940, je faisais partie d'un détachement envoyé au Sénégal sous les ordres du commandant Constantin Rozanoff.

Nous sommes partis le 9, une vingtaine dans un Lockheed, accompagnant des Curtiss. Après des escales à Tindouf, Bir Moghreïn et Atar, nous sommes arrivés à Ouakam. J'ai alors été affecté à la 6e escadrille de Thiès, commandée par le capitaine Gonzagues de l'Estang du Rusquec. Du 13 au 17 novembre, avec quelques camarades, j'ai été envoyé en train à Kayes, au Mali, pour ravitailler trois Curtiss du GC I/4 qui partaient à Bamako. Il faisait 53°C à l'ombre, et on avait la trouille pour faire les pleins car l'essence se vaporisait. Ça changeait de Chaumont ou de Cambrai !

Il faisait également très chaud à Thiès. C'était une base bien équipée, et l'on ne manquait de rien. Mais les vols n'étaient pas courants, il y avait peu d'essence et aussi peu d'autorisations de vols. J'ai reçu le Curtiss H-75 n° 230, l'ancien appareil du capitaine Rougevin-Baville au GC III/2.

C'est à cette époque que j'ai appris à piloter pour la première fois. On avait trouvé sur place un petit monomoteur Praga, en bon état. J'ai eu la chance d'avoir comme moniteur un pilote de l'escadrille, le sergent Marcel Milan, et de le piloter jusqu'à ce que l'appareil ne soit accidenté. Mais je n'y étais pour rien, ce n'est pas moi qui l'ai cassé !

(1) Mers-EL-Kébir, le drame. (De Enne J.)

*Les armistices franco-allemand et franco-italien sont signés le 22 juin 1940, appliqués le 28 juin. La France conserve sa Marine Nationale. Des assurances formelles ont été données aux hautes autorités britanniques affirmant qu'en aucun cas la flotte française ne sera donnée à l'ennemi, toutes dispositions étant prises.*

*L'Amirauté britannique estime que quelles que soient les précautions prises les mesures de sabordage et de sabotage seraient irréalisables et décident de s'emparer des navires de guerre français hors de la métropole ou de les mettre hors d'état de s'y rendre.*

*L'amiral britannique Somerville à ordre de se rendre à Gibraltar et prendre le commandement de la force H avec pour mission d'assurer le transfert de l'escadre française de Mers-El-Kébir dans un port britannique, la reddition ou la destruction.*

*L'amiral Gensoul commandant la flotte française à l'ancre à Mers-El-Kébir refuse l'ultimatum britannique et le 3 juillet 1940 à 16 H 56 les premières salves d'obus s'abattent sur l'escadre française. Le 6 juillet l'aviation britannique continue la destruction.*

*De nombreux bâtiments sont touchés ou détruits, 1297 marins sont tués, 351 blessés.*

*L'opération « Catapult » ne s'est pas bornée à Mers-El-Kébir, dans tous les ports britanniques, les bâtiments français qui y étaient réfugiés furent pris par les forces armées britanniques.*

(2) La majorité des Curtiss (H-75A61, A-2 et A-3) livrés en France en 1939 et 1940 étaient équipés d'un moteur Pratt & Wittney R-1830 Twin Wasp de 1050 ch. Seuls une dizaine de H-751 (ou H-75A-4) à moteur Wright R-1820 Cyclone G205A de 1200 ch. ont pu être remontés à temps à Bourges et à Toulouse avant l'Armistice. Le GC II/5 en a replié cinq en AFN, et il fut certainement le seul groupe à utiliser ce type d'appareil en mission de guerre, au cours des opérations sur Mers El-Kébir début juillet 1940.

---

## **L'ÉVASION DU SERGENT MARCEL MILAN** (10 FÉVRIER 1941)

---

**Milan**, sacré **Milan**. Je crois que j'étais son seul copain. Il était jeune sergent, comme moi, et je pense qu'il était un peu snobé par les autres pilotes. Il n'était pas exubérant, un peu taciturne, et je crois, mal dans sa peau. On sortait souvent ensemble, en ville, à Thiès, ou au cinéma. Le soir, on jouait beaucoup aux cartes, et au bridge, je faisais équipe avec lui.

La veille au soir, justement, en jouant au bridge, il me dit : demain, je vole sur ton taxi. Et c'est tout. Le lendemain, je mets le taxi en route, fais chauffer le moteur, pas de problème. Puis je le sangle, mets la radio. OK. Avec le bruit du moteur, on ne pouvait pas se parler. Il s'en va... C'était un vol d'entraînement, une patrouille à trois. Il décolle le dernier. Une heure après, leur mission accomplie, ils rentrent. Les deux premiers atterrissent. Lui fait une présentation trop longue, comme s'il ratait son atterrissage, alors que la piste de Thiès était très longue. Il remet les gaz pour refaire un tour. Mais au bout de cinq minutes, il n'était toujours pas là. Au bout de dix minutes, on avait compris... Un Curtiss a décollé, et poussé jusqu'à Bathurst, en Gambie, mais il n'a rien vu. Ils ont dû rentrer l'avion dans un hangar dès son arrivée. Et mon 230 est parti, envolé...

Il ne m'avait rien dit, rien du tout. Qu'est-ce que cela aurait changé de toute façon ? Tout de suite après, dans la journée, j'ai été interrogé par un officier :

- Vous saviez qu'il allait partir ?

- Non.

Je n'ai pas été plus ennuyé, mais je n'avais plus d'avion à moi. Alors j'ai aidé les copains. Je bricolais aussi sur les camions, les motos. Et avec mon permis, j'étais embauché à chaque déplacement, et également pour divers dépannages.

Le capitaine **du Rusquec** était un chic type. Avec un copain, le sergent David, il nous a demandé si à partir de deux appareils endommagés, inutilisables, on pouvait en refaire un. Au bout d'un mois de travail, où l'on a eu une paix royale, on est allé le voir :

- Capitaine, on a réussi.

- Bon, je vais l'essayer.

On lui a dit d'y aller mollo, de faire d'abord un essai de roulage. Mais lui a mis plein gaz et a décollé. On avait la trouille. Il a fait de la voltige dès ce premier vol. Il était gonflé. Mais tout s'est bien passé.

Le 24 octobre 1941, en vol, suite à une fuite d'essence ou quelque chose comme ça, des flammes sont arrivées jusque dans son habitacle. Il n'avait pas de combinaison, il était en chemisette. Il est parvenu à sauter en parachute, mais gravement brûlé, il est mort quelques jours plus tard malgré les soins. On a eu de la peine. Peut être que de nos jours, il aurait survécu.

Je me souviens également du **sergent Marqué**, jeune pilote de la 6ème escadrille de Thiès. Détaché à Dakar au GC I/4 pour un exercice conjoint avec la Marine, il a percuté la mer dans le port à bord de son appareil le 16 décembre 1941.

---

## **LA VOIE DE GARAGE ET LA FIN**

---

Conséquence directe ou non du fait que je n'avais plus d'avion, je suis resté à m'occuper de l'échelon roulant jusqu'à ce que début 1943, celui-ci ne soit envoyé à Saint-Louis pour ne pas encombrer la base de Thiès. Ce n'était qu'un terrain de secours, et nous n'étions qu'une

poignée de sous-officiers. Le plus haut gradé n'était qu'adjudant. Nous avons une dizaine de camions Renault, des Peugeot 202 et 203, un pick-up Ford, un car Rochet-Schneider... Mais cela n'avait plus qu'un lointain rapport avec l'aviation.

La légion étrangère n'était pas très loin de chez nous, et on leur a rendu de menus services.

Fin 1944, au cours d'un ravitaillement en camion d'une centaine de kilomètres, j'ai attrapé une vilaine broncho-pneumopathie. Sur les pistes à profil de tôle ondulée, il fallait rouler à une vitesse assez importante, et avec la chaleur, j'avais ouvert le pare-brise en grand. Je n'y ai pas résisté et suis arrivé avec 41 de fièvre. Je pensais à un accès de palu, mais on m'a garanti du contraire, et de l'impossibilité de me soigner sur place. J'ai donc dû effectuer seul le voyage retour, plus que pénible. Après avoir été soigné à l'infirmerie de la légion étrangère à Saint-Louis à coup de ventouses scarifiées, j'ai été rapatrié en AFN, à Casablanca.

Ensuite, j'ai été affecté en Tunisie au CIB de Djedeïda sur B-26. Il s'agissait de former de

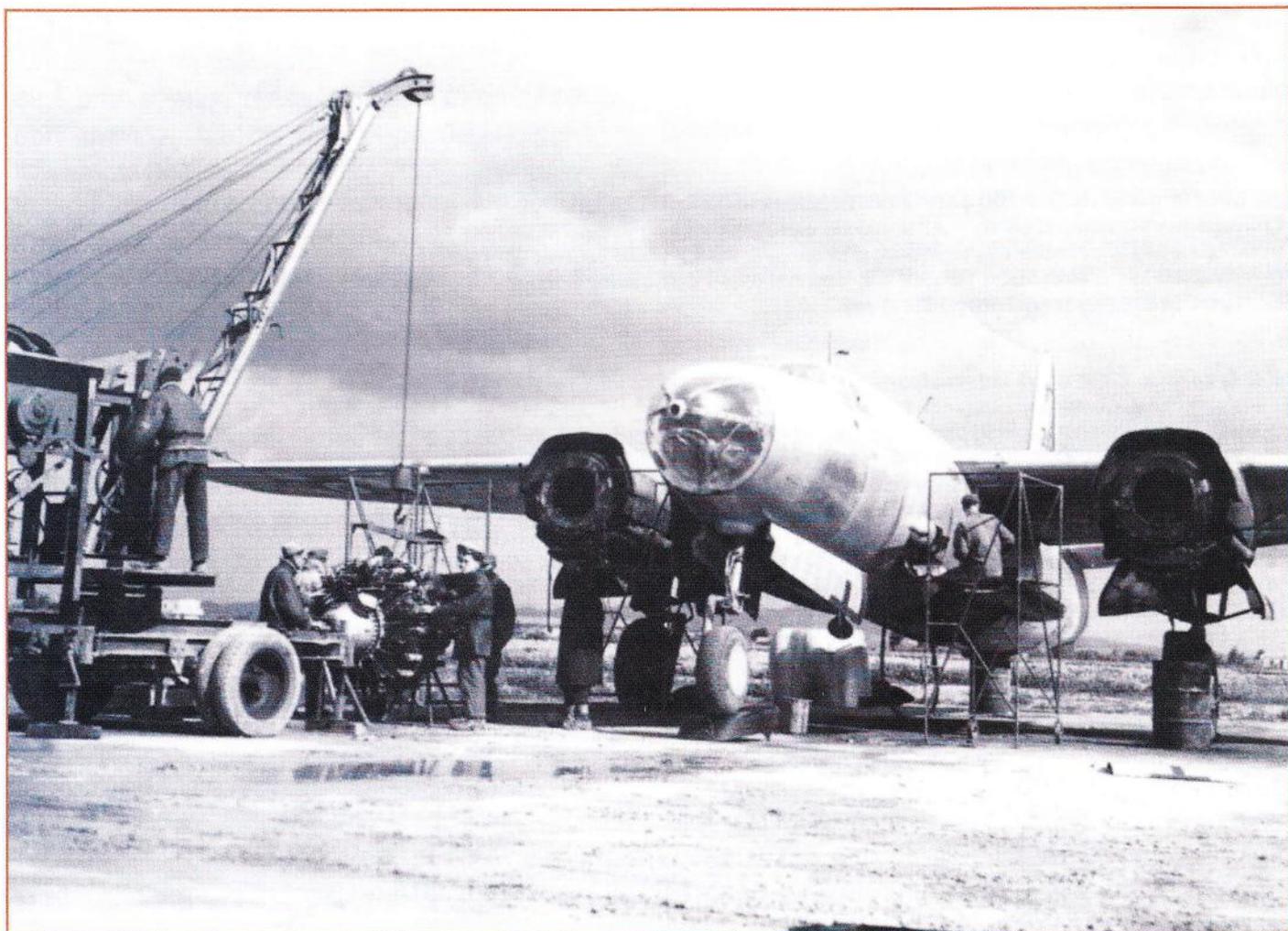
jeunes équipes sur du matériel usé laissé par les Américains, selon le système américain. C'est-à-dire non plus un ou plusieurs mécaniciens par avion, mais une équipe train, une équipe hélice, une équipe radio, ou une équipe moteur, dont je faisais partie.

J'y ai effectué mes six derniers mois obligatoires, mais j'ai refusé de re-signer. Je voulais rentrer en métropole après tant d'années en Afrique.

De retour à Paris, on m'a proposé de rejoindre Air France. Mais après six mois de formation à Toulouse, il était question de repartir en Afrique. J'ai également refusé.

Je regrette encore un peu cette décision aujourd'hui, mais en 1946, je suis devenu marin. Une autre vie... »

**Cet article a paru dans le magazine bimestriel AVIONS n° 171 de septembre/octobre 2009.**



*« Avec mon équipe moteur à Djedeïda en Tunisie en 1945. Je suis le grutier sur la gauche »*