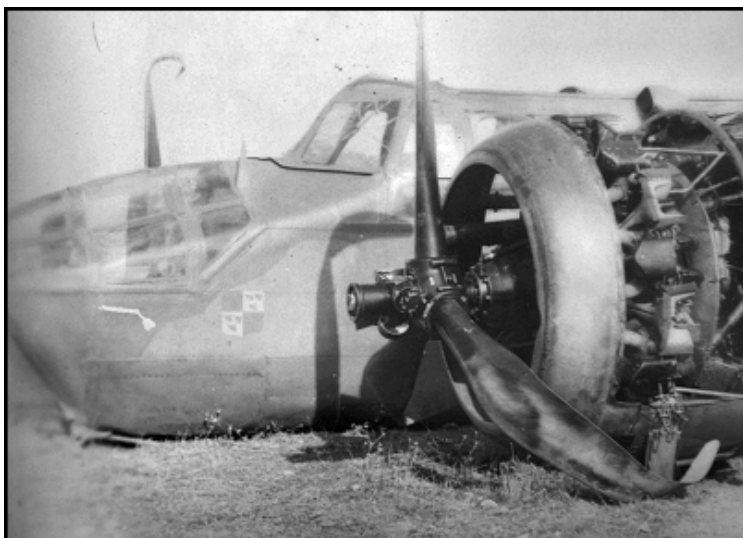


Le Groupe Picardie



Gros plan sur le nez du Bristol Blenheim avec le blason du « Picardie » visible sous la verrière. Cet avion, le Z7842 est accidenté le 13 janvier 1944 avec l'équipage Ducourneau / Maestrali / Bilan
origine Bilan

1^{er} décembre 1942 : Les équipages Cornez/Nicolesco puis Cornez/Varney effectuent deux vols d'entraînement *Pilotage Sans Visibilité* à bord du Potez 25 n°576 alors que le capitaine

Guigonis, dans l'autre Potez 25 (n°1581), emmène le sergent-chef Gramsch pour un vol de liaison. Les premiers décollages de l'Escadrille de Surveillance ont débuté, suivis quelques jours plus tard par des vols de reconnaissance. Dépendant de la Base Aérienne Secondaire de Damas, cette unité est composée de pilotes et mécaniciens dont quelques uns étaient affectés aux GC 1 « Alsace » et GB 1 « Lorraine » et n'avaient pas rejoint la Grande-Bretagne. On y trouvait aussi du personnel militaire du Liban renforcé par d'autres provenant de Madagascar et de Djibouti.



Blenheim du Groupe Picardie

Origine Jacques Mutin

Le personnel navigant utilisait toute une flotte d'avions hétéroclites, essentiellement des Potez 25, de nombreux Monocoupe, quelques Blenheim et deux Potez 63-11. En mars 1943 cette escadrille prend le nom de « Picardie » et assure des missions d'opérations de maintien de l'ordre et de surveillance côtière. Dans le même temps, un détachement du « Picardie »

s'installe en avril à l'escale de Deir-ez-Zor (*Est de la Syrie*). Une première perte survient accidentellement lorsque le sergent-chef Despesailles¹ se noie dans l'Euphrate alors qu'il venait d'être détaché comme pilote dans ce coin reculé. Reconnue en tant que dernière unité FAFL, celle-ci a la charge de faire respecter l'ordre et

¹ Voir sa biographie page 160 de « Aviateurs de la Liberté ».

surveiller l'agitation des tribus Druzes car les Etats du Levant sont sous domination française.

Affecté au Picardie, Pierre René Moine se rappelait aussi qu'ils avaient également comme attribution d'aller chercher les convois qui arrivaient d'Angleterre². Le 16 octobre 1943 l'escadrille de surveillance devient le Groupe de Bombardement I/17 "Picardie". La création du groupe sera officialisée le 9 décembre suivant. Néanmoins le manque d'action pèse sur le moral : « *Le service de propagande nous a fait l'honneur de tourner quelques bobines. Dans quelques jours le monde entier parlera de l'escadrille Picardie qui fait une guerre âpre et meurtrière. Après une telle propagande on ne pourra faire autrement que de nous décorer de la Croix de guerre pour nos actions d'éclat contre les gazelles sanguinaires qui écument la steppe syrienne* », écrit le 8 décembre 1943, non sans pointe d'ironie, l'aspirant Martin, rédacteur du journal de marche. Malgré tout, le Groupe a droit à la qualité d'unité engagée dans la campagne de Syrie.



Les GM 187 remplaceront les Blenheim au cours de l'automne 1944. Ici le FW869 codé « A » photographié à Damas. Origine Bilan

Après l'avoir dirigée pendant presque un an, le capitaine Guigonis laisse le commandement du « Picardie » au lieutenant Layrolle, mais, à partir de février 1944, le groupe prend de l'ampleur. L'Ecole de Perfectionnement placée sous la direction du lieutenant Grasset, et forte de trois Blenheim, sert de noyau pour la création de la seconde

escadrille. Dans le même temps, mitrailleurs et radio navigants sont en stage sur le terrain de Palmyre et à leur retour dispersés dans les différentes escadrilles. Par la suite, le « Picardie » se constitue en unité territoriale et se réorganise en escadrilles distinctes : La 1^{ère} escadrille (24/2/44), commandée par le lieutenant Layrolle, se positionne à Palmyre, la 2^{ème} escadrille, celle du lieutenant Grasset (février 44) à Damas et la 3^{ème} escadrille, placée sous la direction du lieutenant Gircour, à Hassetché (21/2/44); Le Groupe étant, quant à lui, placé sous le commandement du lieutenant-colonel Noël installé à Damas. Néanmoins, si on prend l'exemple de la 1^{ère} escadrille, le matériel aérien n'est pas très conséquent et seulement cinq Blenheim composent le tableau de dotation pour un effectif de vingt-trois personnes. Rapidement ramené à quatre suite à la perte du n°Z9748 le 31 mars, c'est avec une moyenne de trois avions que celle-ci assure entraînements et missions de reconnaissance photographique, surveillance, liaison avec les autres terrains du Levant et exercices de bombardements.

² Les Pilotes de la Gloire, Pierre-René Moine, 1996

Une nouvelle escadrille de bombardier en piqué voit le jour sur Douglas A-24 quelques semaines plus tard. Cette dernière, dirigée par le capitaine Lapios, amène une nouvelle numérotation : la 4^{ème} devient première, alors que l'ex 1^{ère} devient 2^{ème} et ainsi de suite. Les A-24 ne restent pas au Moyen-Orient, et en fin d'été 1944, ceux-ci deviennent le coeur du Groupement Patrie³ qui vient d'être créé. Le 24 mai 1944, les escadrilles se rassemblent sur le terrain de Deir- ez-Zor « pour que les équipages prennent un esprit de groupe » rapporte le rédacteur du Journal de Marche. Si l'ambiance a été sympathique et conviviale, le vent du désert soulève et endommage quatre Potez 25 de la 4^{ème} escadrille. De ce fait, ce sont les avions de la 2^{ème} escadrille, dont la direction est désormais assurée par le lieutenant Bentley, qui effectuent des missions de surveillance de longue durée à la frontière Nord et Est de la Syrie à la place des Potez de Hassetché. A la mi-juillet les Blenheim de la 2^{ème} escadrille déménagent pour s'installer à Rayack, et, en septembre 1944 c'est le capitaine Allot qui prend la direction du GB 1/17.



11 juillet 1944 : Inspection du Groupe par le Colonel Chopin, commandant l'Air au Moyen-Orient. Au premier plan, à droite, à côté du chien Kébir, le sergent-chef Marot, FAFL tué le 10 mars 1945 lors de la collision entre deux Baltimore.
Origine Bilan

Pour remplacer des Bristol Blenheim vieillissants par des avions plus récents, l'état major du « Picardie » a demandé depuis juin la livraison de quatorze GM 187 Baltimore. Ceux-ci arrivent début novembre 1944. Philippe Darrasse raconte : « Depuis quelques jours, un grand espoir est apparu avec l'arrivée de quelques Glenn Martin 187 Baltimore type III c'est à dire avec deux moteurs de 1600 ch et une tourelle quadruple

Boulton Paul en plus des quatre mitrailleuses tirant dans l'axe vers l'avant et quatre vers l'arrière. Nous commençons à lire les notices en anglais et à faire de l'amphicabine. Le 21 novembre mon premier décollage n'est pas bien droit car l'avion a tendance à embarquer à gauche. Le second est meilleur. Au décollage et en montée on a la sensation d'être poussé dans le dos et de se retrouver à 1000 m très vite. Quelques évolutions de prise en main puis deux atterrissages plus aisés que les décollages. Le pilotage en vol est agréable. Pour Koenig et moi c'est la première fois que nous pilotons un avion sans faire ni d'accoutumance ni de double commande. »

Les nouveaux avions sont beaucoup plus fiables et peuvent assurer des vols de liaison de moyenne et longue distance. Hélas, une série noire d'accidents endeuille le Groupe en cette fin d'hiver 1944. Onze tués sont à déplorer alors que ces sacrifiés

³ Voir historique du « Patrie » dans la Gazette n°64.

sont loin du fracas des armes. Paradoxalement, ce n'est qu'après l'armistice en Europe que le Groupe 1/17 participe à des missions de guerre. Ce conflit local fut lié au passage du statut de mandat international de la Syrie sous contrôle français à celui d'État indépendant. Cette étape de l'accession à l'indépendance s'ouvrait par une grave crise franco-britannique ; des troubles dirigés par des meneurs syriens obligent une réaction armée du Général Oliva-Roget. Après des vols d'intimidation, les avions du Picardie quittent Damas-Mezzé pour Rayack. Mécanicien de bord embarqué sur Baltimore Louis Bilan raconte : « *C'étaient des bombardements légers parce que nous n'avions pas beaucoup de griefs sur eux et avions été bien accueillis auparavant par la population locale : restaurants, intégration avec les locaux, nous donnions aussi des cours de français aux autochtones ou vivions dans leurs familles.* » Ces repréailles aériennes ne durèrent que quelques jours : la 3^{ème} escadrille effectue trois sorties d'intimidation le 19 mai, autant le lendemain, quatre sorties de reconnaissance de secteur le 25 mai, trois reconnaissances armées le 26, deux autres le 28 et enfin des bombardements avec trois avions sur la citadelle de Hama le 29 et une autre attaque le 30 mai sur Deir-ez-Zor. Le 5 juin une ultime reconnaissance et un mitraillage mirent un terme aux activités guerrières du Picardie suite à une neutralisation des troupes Françaises par les Anglais. Les vols ne reprirent qu'au milieu de l'été 1945 et allèrent en diminuant jusqu'au départ des dernières troupes du territoire syrien.



Le 31 juillet 1946, le Groupe 1/17 « Picardie » est dissout à Rayack. Il faut attendre mai 1954 pour que le nom « Picardie » apparaisse de nouveau dans les unités de l'armée de l'Air à la création de l'Escadron de Chasse 2/12. En l'absence de nom d'escadrille autre que des noms de villes⁴ dans le 1/17 originel, le 2/12 « Picardie » reçoit alors les traditions des SPA172 et SPA173, dernières escadrilles créées lors de la grande guerre, et vole sur

Ouragan puis Mystère IV. A l'occasion des opérations de maintien de l'ordre en Algérie, le « Picardie » parraine des escadrilles d'aviation légère et d'appui (EALA

⁴ Comme l'étaient par exemple : Mulhouse, Cherbourg, Nancy, Versailles ou Nantes dans les autres unités FAFL.

15/72 et 5/72) ce qui provoque sa dissolution. En 1965, la montée en puissance des Forces Aériennes Stratégiques permet la création de nouvelles unités et, sur décision du Général Maurin, commandant les FAS, celui-ci propose que l'Escadron de Bombardement 3/93 reprenne les traditions du GB II/31 (*escadrilles BR226 et C56*) et le nom de tradition « Picardie ». En fait cela sera de courte durée, car une décision de l'Etat Major de l'Armée de l'Air valide le nom de tradition « Sambre » à la place de « Picardie » avec les traditions du GB II/31. Toutefois, on note qu'entre la date de création de l'EB 3/93 (*1er avril 1965*) et la date d'attribution du nom "Sambre", il est régulièrement fait mention de l'EB 3/93 "Picardie". Le journal de la base *Flash 103* (n°8 d'avril 1966), indique « *qu'au cours de cette cérémonie, le lieutenant-colonel Blanc, commandant la 93e EB, devant le drapeau de l'escadre, prononça la formule traditionnelle confiant au Commandant Huré le commandement de l'escadron de bombardement 3/93 "Picardie"* ». Il faut attendre 1980 et l'arrivée des Mirage F1 sur la base 103 de Cambrai pour que le 2/12 « Picardie » soit de nouveau sorti de l'anonymat où il restera opérationnel jusqu'en 2009. En effet, les restructurations voulues par la Présidence de la République amènent à dissoudre des unités et des bases aériennes. Le « Picardie » n'échappe pas au couperet. Le 7 juillet prochain, une cérémonie de dissolution marquera la fin du nom « Picardie » dans les traditions de l'armée de l'Air. Bien que le « Picardie » d'après guerre n'ait aucun lien direct avec le Groupe 1/17 « Picardie », si ce n'est le nom, en 2003 une prise d'arme pour le 60^{ème} anniversaire permettait à Jean Lasserre et Philippe Darrasse d'avoir été invités, alors que sur la dérive d'un Mirage 2000, les profils de certains avions qui servirent au « Picardie » depuis 1943 avaient été peints.

Bertrand Hugot, avril 2009

Remerciements et sources

*Armand Chatenay, Louis Bilan, Philippe Darrasse, Frédéric Bentley,
Bernard Palmieri et Bernard Chenel*

Documents d'archives du Service Historique de la Défense

*Aviation Française Magazine n°7, Les Ailes Françaises n°9 et documentation
personnelle.*