

Le combat d'un homme : Pierre Gicquel et la 6 F.E.

par Laurent Macé,
avec le concours du Musée de tradition
de l'aéronautique navale de Rochefort.

*Pierre Gicquel sous
l'uniforme de la
Royal Canadian
Air Force*



Le Musée de tradition de l'aéronautique navale de Rochefort a reçu récemment une importante somme de documents originaux légués par un ancien officier des Forces navales françaises libres, Pierre Gicquel. Grâce à ce fonds particulièrement riche, il nous est permis de jeter un regard intéressé sur l'histoire méconnue de l'Aéronautique navale française au cours d'une période mouvementée : la Seconde Guerre mondiale. A travers l'itinéraire, véritablement passionnant, d'un homme dont nous voudrions honorer la mémoire, nous tenterons de retracer en filigrane celui d'une unité, la 6ème FE (actuelle flottille 6 F basée à Nîmes-Garons) pour laquelle il a œuvré activement.

Les pérégrinations d'un déserteur

Lorsque débute le second conflit mondial, Pierre Gicquel se trouve, depuis 1938 à Tahiti au sein de la E 8, devenue l'escadrille 8 S5 en janvier 1940. Cette petite unité, composée de deux hydravions Cams 55.10 et d'un Cams 37.11, effectue diverses missions : vols de routine et de surveillance, transport de courrier dans les îles, évacuation de malades ou de blessés. Cette "drôle de guerre" sous les tropiques n'est guère attrayante et les hommes partagent leur temps entre les vols et les matchs de football. Et ainsi, c'est loin de la métropole qu'ils apprennent la signature de l'Armistice ; mais dès juillet 1940, le message d'un certain général réfugié à Londres circule furtivement sur l'île. Très vite, dès le 1er septembre, au cours d'un plébiscite, la population tahitienne montre son soutien au général de Gaulle. Cependant, le lendemain le gouverneur Chasteney de Gery, le commandant de la Marine en Océanie, décide de demeurer sous les

Devenu sergent-chef, Gicquel quitta Picton en avril pour la base de Jarvis où était installée l'Ecole n° 1 de tir et de bombardement. Ici sur la base navale de Jarvis devant un Fairey Battle.

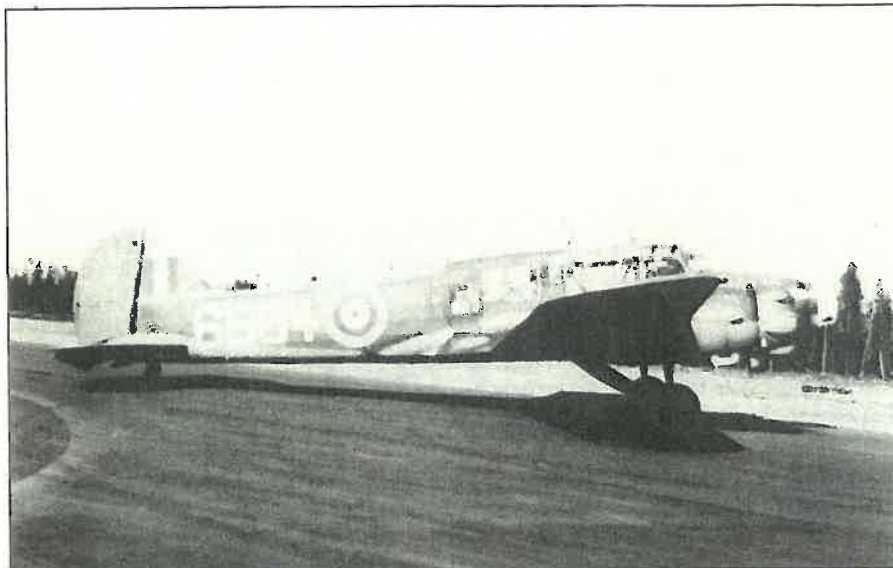


ordres du gouvernement français. Dès lors, une question cornélienne se pose à chacun : rester ici ou rejoindre la France ? Gicquel a choisi. Il quitte Tahiti le 14 septembre avec des camarades sur un cargo australien, le *Limerick*, à destination de la France via le Canada. Commence alors une aventure captivante.

De Tahiti au Canada

En débarquant le 3 août 1940 à Vancouver, Gicquel, ainsi que dix autres camarades, renoncent à retrouver leur patrie occupée et cherchent à reprendre du service. Un rêve insensé va naître alors dans leurs esprits : créer une unité française volant aux couleurs de la France Libre. Mais avant de le voir se réaliser, P. Gicquel va connaître un parcours particulier. Tout d'abord, la bonne volonté des "Tahitiens" rencontre quelques difficultés : les autorités canadiennes veulent bien accepter les Français dans leurs rangs, mais au sein de la Marine royale, alors que ces derniers, issus de l'Aéronautique navale, veulent continuer à voler. Finalement, après démarches administratives et négociations, le 16 décembre 1940, ils parviennent à signer un engagement dans la Royal Canadian Air Force "pour la durée de la guerre plus trois mois". Envoyés en dépôt à Québec pour apprendre l'anglais, les pilotes français, redevenus entre-temps simples soldats, y passent l'hiver et attendent... Devant ce manque d'action, Gicquel et un camarade décident de réagir : ils demandent à être affectés au "Ferry Command" (1). Mais Gicquel va très vite s'apercevoir que, même en période de guerre, la principale vertu à acquérir est la patience. En effet, ce n'est que le 30 mars 1941 que les deux Français sont affectés au centre d'entraînement de Picton (Ontario). Après plusieurs mois d'inactivité, ils retrouvent enfin la joie du pilotage aux commandes d'un SNJ, un monomoteur biplace. Quant aux autres Français, ils rejoignent l'école d'aviation de Cartierville, près de Montréal, où ils serviront comme instructeurs. Il faut préciser qu'en novembre 1941, Gicquel et ses amis seront condamnés à Aix-en-Provence par le gouvernement de Vichy pour "désertion à l'étranger en temps de guerre".

Les pérégrinations de Gicquel ne cessent pas pour autant. Devenu sergent-chef, il quitte Picton en avril pour la base de Jarvis (Ontario) où est installée l'École n°1 de tir et de bombardement. Là, il s'entraîne sur *Fairey Battle*, petit biplace de bombardement. Mais cette activité ne contente guère Gicquel qui cherche une unité opérationnelle. Nouveau départ pour une nouvelle base. Début octobre, il arrive à l'École de navigation aérienne n°2 de Pennfield Ridge (Nouveau-Brunswick) où il perfectionne



Arrivé début octobre à l'École de navigation aérienne n°2 de Pennfield Ridge dans le Nouveau - Brunswick, il perfectionne son pilotage sur Avro Anson et s'initie au Link Trainer. Ici un Avro Anson.

ne son pilotage sur Avro Anson et s'initie au Link Trainer (2). Cette affectation va être un tournant pour Gicquel car c'est pendant son séjour à Pennfield Ridge qu'il entre en contact avec des représentants du général de Gaulle. Radiant son engagement dans la RCAF, il rejoint les Forces navales françaises libres et quitte le Canada en décembre pour Saint-Pierre-et-Miquelon où il part en mission, alors qu'il escomptait être envoyé en Angleterre !

Là les péripéties continuent : sous les ordres de l'amiral Muselier, qui le nomme officier des équipages de 2ème classe, il est chargé de créer une école d'apprentis-marins dont il devient le directeur ! Il conduit lui-même ses mousses à Londres en mars 1942, où ils sont présentés au général de Gaulle. Laissons P. Gicquel raconter ce moment : "Le Général arrive, je le salue, il ne me répond pas, je ne sais pas s'il m'a vu. Il passe devant le détachement et se tournant vers son aide de camp - Que voulez-vous que je fasse d'eux, faites renvoyer tout ça". Amère reconnaissance pour ceux qui venaient de faire un si périlleux voyage.

Le séjour à Londres

Cependant ce voyage à Londres constitue un moment crucial non seulement pour Gicquel, mais aussi pour l'histoire de l'Aéronautique navale française. En effet, en décembre 1941, De Gaulle a décidé de créer une Aéronautique navale française libre si bien que les pourparlers ont été engagés avec les autorités britanniques. Cela reste lettre morte. L'Amirauté s'est alors tournée vers les USA, confiant le projet au capitaine de corvette Lahaye, commandant l'Aéronautique navale française libre. L'idée est simple : les Français souhaitent créer une escadrille, armée d'avions améri-

cains, mais composée essentiellement de personnel français entraîné dans des écoles américaines. Gicquel, affecté à l'état-major de l'Aéronautique navale, seconde le commandant Lahaye lors des négociations, parfois houleuses, avec le représentant de l'US Navy, l'amiral Stark. En effet, plusieurs problèmes se présentent, notamment celui de la composition de la future escadrille : les Américains, faisant une entorse à leur règlement, exigent un minimum de 300 hommes au lieu de 360 ; or l'effectif français ne totalise que 40 personnes ! Malgré tout, avec beaucoup de patience et de diplomatie, et grâce en partie aux interventions pondérées de Gicquel, un arrangement se dessine en septembre 1942 : un premier détachement sera envoyé en instruction dans une base aéronautique navale aux USA. Après diverses formalités de contrôle et de détection d'éventuels agents ennemis, le personnel volontaire est reçu à Camberley pour une initiation à l'anglais. Enfin, les accords étant signés début octobre, le 12 de ce mois, Gicquel et le premier détachement embarquent à Liverpool sur le *Queen Mary*. Après une escale à Boston, les Français débarquent à Jacksonville (Floride) le 23 octobre 1942.

Retour vers le nouveau monde

Cette première unité, dénommée "Groupement aéronaval des Etats-Unis" se compose initialement de dix officiers et d'une soixantaine d'hommes, essentiellement des réservistes de provenances

(1) Organisme chargé du transport d'avions par voie aérienne entre les USA et la Grande-Bretagne.

(2) Appareil d'entraînement synthétique au pilotage et à la radionavigation.

diverses : Aéronautique navale, Service général, armée de l'Air, Marine marchande, Aviation commerciale et même un pilote de la Compagnie du canal de Suez. Cet assemblage hétéroclite ne les prive pas d'ardeur et de courage. D'octobre 1942 à février 1943, les hommes subissent un entraînement particulièrement soutenu, aussi bien de nuit que de jour, sur hydravions PBY Catalina. A cela s'ajoute une série de conférences et de cours intensifs, contenant notamment une importante initiation à la navigation aérienne. Parallèlement, les arrivées de personnel volontaire se multiplient, gonflant progressivement les effectifs de ce groupement aéronaval.

Bientôt, l'instruction étant achevée, les premiers pilotes sortent de l'Ecole des opérations au début de l'année 1943. Parmi eux, le 12 février, Pierre Gicquel reçoit son "Brevet de commandant d'hydravion d'exploration", ce qui lui vaut d'être confirmé, par l'état-major des FNFL de Washington, dans son grade d'OE2 à "titre définitif". Les premiers résultats de ce détachement ont plusieurs conséquences positives. Tout d'abord, en mars, le Groupement naval des Etats-Unis devient la "Première escadrille d'exploration aéronavale FNFL". Ensuite, cette unité reçoit son premier "pacha", le capitaine de corvette Levis de Mirepoix. Celui-ci, afin de ne pas laisser ses hommes inactifs, parvient à obtenir des autorités de la base de Jacksonville le prêt de deux Catalina. Cette mesure permet aux équipages de perfectionner leur pilotage et d'entraîner de jeunes pilotes américains.

Cependant, si les Français apprennent rapidement le maniement des appareils, l'obstacle essentiel au cours de l'instruction demeure la langue anglo-saxonne. Pour remédier à ce problème, le "pacha" a songé à un homme d'expérience, et c'est à Pierre Gicquel qu'il confie cette responsabilité. Une nouvelle fois, notre personnage va connaître une nouvelle affectation, mais celle-ci est plus difficile à supporter car elle l'éloigne de son unité à un moment où elle est en train de se constituer. Malgré tout, il est envoyé, en juillet 1943, à la base de New-Orleans (Louisiane) pour suivre des cours d'instructeur, afin de prendre rapidement en charge un groupe d'élèves-pilotes français affectés à Dallas (Texas). Ainsi, le 5 août 1943, l'OE2 Gicquel est-il le premier officier français à recevoir un brevet d'instructeur-pilote américain.

Un rêve qui donne des ailes

Gicquel arrive donc, peu de temps après, à l'école primaire d'instruction au vol de Dallas, où il enseigne les rudiments du pilotage sur un biplan biplace, le Boeing Stearman Kaydett. La fonction d'instructeur le captive peu et, tandis que

AERONAUTIQUE NAVALE
française libre


CENTRE D'ENTRAÎNEMENT D'OPÉRATIONS.
DE JACKSONVILLE, FLORIDE, ETATS-UNIS.

CARNET
D'EMPLOI DU TEMPS
carnet de vol

Gicquel Pierre
Officier des équipages de 2^e classe
2^e lot.

Le présent carnet contient 100 pages, a été paraphé par premier et dernier, par nous.
Commandant l'aéronautique, française libre.

10 septembre 1942.

 *[Signature]*

Carnet de vol de Pierre Gicquel.

les mois passent, les nouvelles de l'escadrille lui parviennent sporadiquement, le plongeant dans un certain désarroi. Comment évolue l'escadrille, que devient-elle? Quel va être son rôle? Gicquel l'ignore. Pourtant, en novembre 1943, il apprend la création officielle de la

"6ème flottille d'exploration" et le départ de celle-ci avec des Catalina neufs... Ainsi aura-t-il fallu attendre trois ans pour qu'aboutisse ce projet insensé! Mais paradoxe cruel, P. Gicquel, qui fut un des instigateurs de cette flottille française, ne fait pas partie des premiers élus. Son amertume bien compréhensible sera heureusement de courte durée car le sort redevient favorable le jour du 31 décembre 1943 : un télégramme officiel lui enjoint de rallier la base aéronavale d'Elisabeth City (Caroline du Nord) où stationne la 6ème Flottille d'exploration. Gicquel apprendra en arrivant qu'il remplace un camarade hospitalisé. Le malheur des uns...



Le pavillon à croix de Lorraine fixé sur le nez d'un Catalina.

Les premiers pilotes sortirent au début de 1943 de l'Ecole des opérations. Parmi eux Pierre Gicquel qui reçut le 12 février son "brevet de commandant d'hydravion d'exploration"

COMITE NATIONAL FRANCAIS
COMMISSARIAT NATIONAL A LA MARINE
AERONAUTIQUE NAVALE

CERTIFICAT DE "Aptitude au commandement d'un hydravion d'exploration"
DE L'AERONAUTIQUE NAVALE

Les soussignés, membres de la Commission d'examen des "aptitudes au commandement d'un hydravion d'exploration" certifient que

le Officier des équipages de 2^e classe **GICQUEL Pierre** né à St Nazaire, Loire-Inférieure

le 17 Janvier 1914 a justifié devant eux de l'instruction théorique et pratique nécessaire pour obtenir le certificat de "Aptitude au commandement d'un hydravion d'exploration" et à être admis à servir en cette qualité.

Fait à Jacksonville, Floride le 15 Février 1943

Le Commandant Moore
Commanding Officer VBS Squadron.


Le Lieutenant de Vaisseau Gilbert
Chef du détachement Aéronaval aux Etats-Unis.

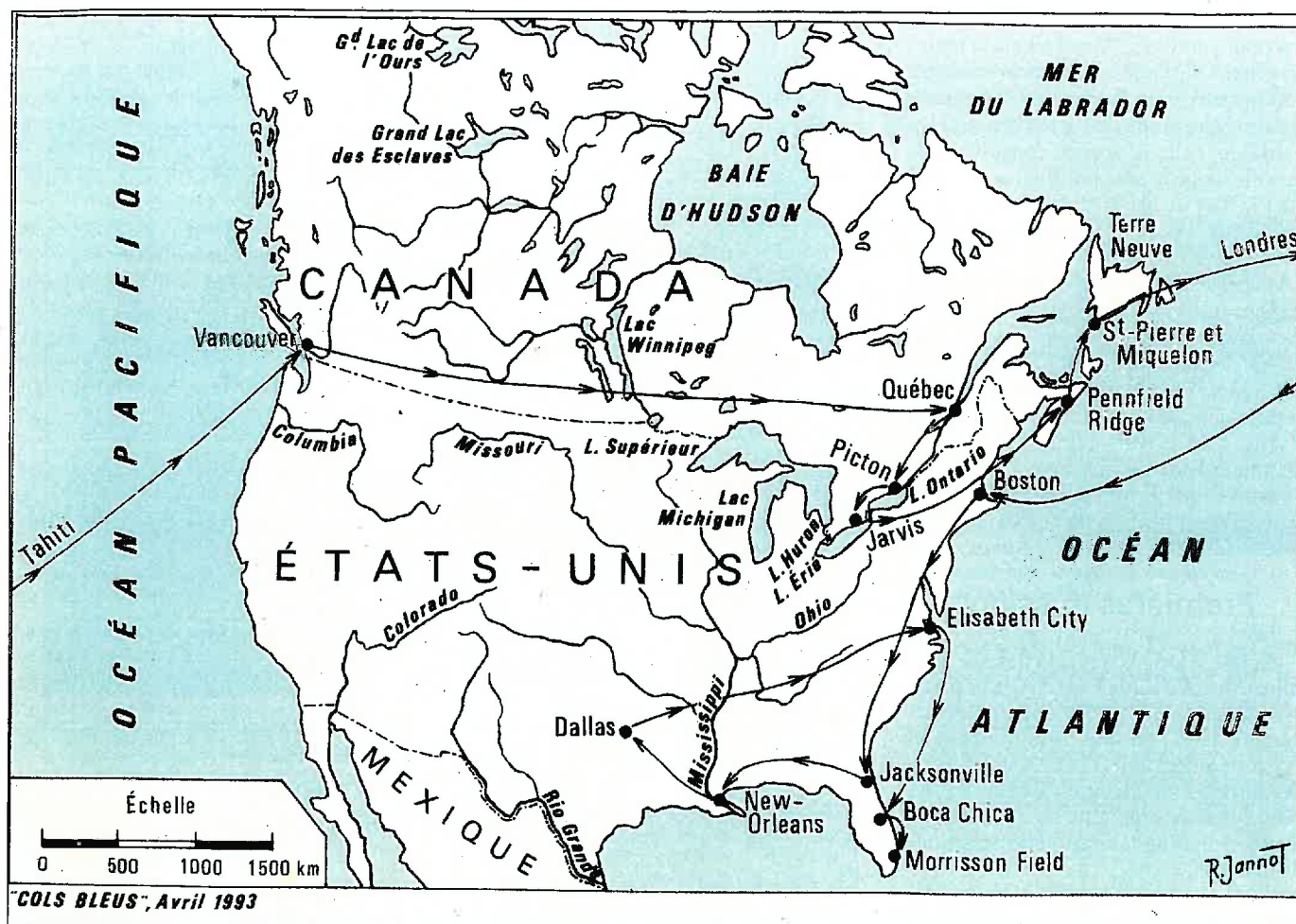
EN FOI DE QUOI LE CERTIFICAT DE "Aptitude au commandement d'un hydravion d'exploration" DE L'AERONAUTIQUE NAVALE

EST DECERNE A l'Officier des équipages de 2^e classe **GICQUEL Pierre**

London, le 14 Mars 1943

Pour le Commissaire National à la Marine et par son ordre
Le Capitaine de Corvette C. E. La Haye
Commandant l'Aéronautique Navale Française Libre

 *[Signature]*



Les pérégrinations de Pierre Gicquel (1940-1944).

C'est donc dans l'après-midi du 6 janvier 1944 que l'OE2 Gicquel voit enfin son rêve concrétisé. Il peut contempler la 6ème FE et ses 10 *Catalina* PB Y5A alignés devant lui, blancs et neufs : sur la coque, à l'aplomb du poste pilote, une cocarde tricolore avec un cercle orange ; puis, derrière l'antenne radar, une croix de Lorraine peinte en rouge ; enfin, sur la queue, après la coupole du poste mitrailleur, le numéro d'escadrille de l'appareil.

Cette unité flambant neuf parfait son entraînement à la lutte anti-sous-mari-

ne, du 19 au 30 janvier 1944, à la base de Boca Chica (Floride). Instructions au sol et exercices en vol se succèdent à un rythme endiablé : bombardements de phoscars (3), de cibles fixes ou remorquées, entraînement radar pour bombardement de sous-marins, navigation de jour et de nuit, tir à la mitrailleuse etc. Puis, le 1er février 1944, Gicquel et ses camarades quittent Boca Chica pour Morristown Field, l'aérodrome de Palm Beach (Floride). Là, la flottille parachève avec fébrilité son entraînement, avant

de recevoir du matériel de sauvetage et de survie ainsi que divers équipements pour les appareils. Enfin, le jour tant attendu arrive. Le 3 février 1944, une partie de la 6ème FE quitte le continent américain et prend son envol. Aux commandes de son *Catalina*, Gicquel sait qu'il a gagné son pari. Alors, outre-Atlantique, une autre aventure commence....

(3) Cylindres métalliques remplis de carbure de calcium et enflammés par une amorce afin de rester allumés pendant une demi-heure environ.

Une flottille française entre Atlantique et Méditerranée (1944-45)

Le 3 février 1944, tôt le matin, sur l'aérodrome de Morristown Field (Floride) règne une grande agitation. Une flottille française, la 6ème flottille d'exploration des Forces navales françaises libres va partir pour rejoindre son théâtre d'opérations, outre-Atlantique. Les dix *Catalina* neufs décollent ; aux commandes de l'un d'eux, Pierre Gicquel.

Le baptême de la ligne

La traversée de l'Atlantique va se réaliser au cours d'un voyage comprenant neuf escales. Le premier point à rallier est à un aérodrome de l'île de Porto-Rico, où l'unité atterrit après un vol de huit heures. De là, elle repart, le lendemain, pour l'île de Trinidad, avec en supplé-

ment, le survol des Petites Antilles afin que la population francophone puisse admirer les cocardes tricolores. Le 5 février, la 6ème FE. s'envole vers la Guyane anglaise et se pose, après un court trajet, sur le terrain d'Atkinson. Le jour suivant, pas de repos dominical car il faut atteindre le Brésil, et plus exactement Belém. Après un voyage de 8h 45, avec

parfois une météo difficile qui n'empêche pas pour autant un "baptême de la ligne" en plein vol, l'aile d'un *Catalina* est endommagée par un Boeing B 17 "Forteresse volante", au cours de l'atterrissage (1).

Malgré cela, le voyage continue et la flottille longe la côte brésilienne pour gagner la base de Natal où elle fait une pause de trois jours. L'étape suivante est l'île de l'Ascension, trait d'union entre l'Amérique du Sud et l'Afrique. C'est un voyage éprouvant et long : 12 heures 25 de vol dont 7 heures 45 de nuit. La traversée de l'Atlantique sud s'achève le 12 février lorsque les appareils se posent sur la piste de Monrovia (Libéria). Puis le 13 février, c'est le survol de l'Afrique occidentale et l'arrivée à Dakar pour un séjour de trois jours. Enfin, après une escale à Atar (Mauritanie), la 6^{ème} F.E. atteint sa base définitive : Agadir, au Maroc.

Premières missions

Après ce long voyage, la flottille française s'installe sur la base d'Agadir partagée, depuis le débarquement allié de novembre 1942, en une zone française et une zone américaine. Placée sous les ordres des autorités américaines, la 6^{ème} F.E. reprend l'entraînement et procède à quelques liaisons : transport de personnel, de matériel, etc.

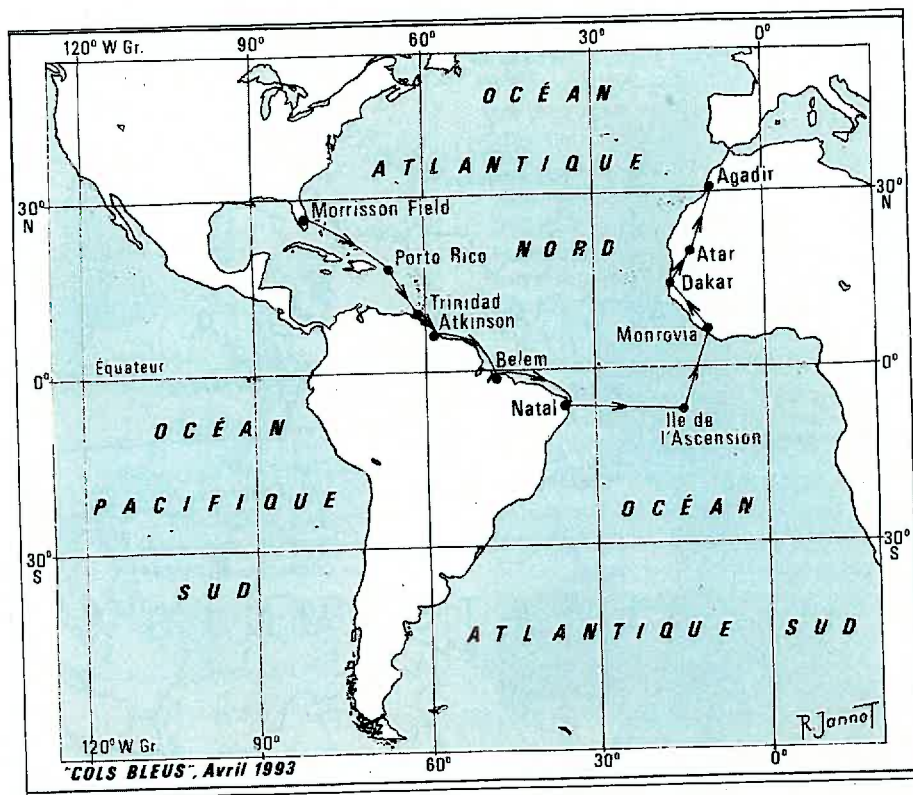
La première mission opérationnelle pour Gicquel et son équipage a lieu le 1^{er} mars 1944 : elle consiste en une patrouille sous-marine, principal objectif assigné à cette unité dans une zone de l'Atlantique. Mais la détection de sous-marin n'est pas une opération aisée et, après avoir survolé les environs d'Agadir pendant 8 heures 30, le *Catalina* français rentre bredouille sans avoir aperçu l'ombre d'un périscope.

Par la suite, les patrouilles anti-sous-marines, les sauvetages d'équipages et les protections de convois se succèdent, avec de temps à autre, afin de rompre la monotonie, quelques petites frayeurs telles que le survol des îles Canaries.

Suspectant que des sous-marins allemands viennent se ravitailler au port de Las Palmas, les Américains confient à la flottille quelques vols de reconnaissance de celui-ci, avec cependant une réserve importante : il est interdit de le survoler et surtout de s'en approcher à moins de cinq kilomètres. Par provocation et afin de s'amuser, les Français transgressent les ordres. Quelques-uns dont Gicquel, en passant trop près, essuieront quelques coups de DCA, les Espagnols tenant à signaler à ces esprits frondeurs que l'on ne viole pas impunément leur neutralité !

Nuit de cauchemar dans l'Atlantique

En dehors de ces exercices sans conséquences, la patrouille maritime constitue l'essentiel des opérations confiées à la



La traversée de l'Atlantique de la 6^{ème} F.E. (février 1944).



PB5 A Catalina de la 6^{ème} F.E. sur la base d'Agadir. La première mission opérationnelle de Gicquel et de son équipage eut lieu le 1^{er} mars 1944. Il s'agissait d'une patrouille anti-sous-marine. (photo musée de l'Air).

6^{ème} F.E. Afin de rendre compte de la difficulté dont pouvait relever parfois ce type de mission, il n'est pas inintéressant d'en évoquer une particulièrement périlleuse.

Le 3 mai 1944, un navire portugais, le *Quanza*, est repéré par un *Catalina* français. Ce bateau censé transporter du minerai de tungstène, aurait en fait à son bord quelques personnalités allemandes. Afin de vérifier cette information, il sera escorté jusqu'à Gibraltar, puis pris en charge par une corvette alliée. En attendant, le *Quanza* doit maintenir son

cap à une allure de 15 nœuds et garder tous ses feux allumés pour demeurer sous la surveillance de l'hydravion. Pierre Gicquel et son équipage sont chargés d'assurer la relève, de 22 heures à 4 heures du matin. Or lorsque commence la ronde au-dessus du navire, les conditions météorologiques ne sont guère favorables dans l'Atlantique. Le temps est couvert et vers minuit, l'appareil rentre dans une zone de stratus. Très vite, de fortes abat-

(1) Une aile neuve sera commandée et l'appareil rejoindra son unité trois semaines après cet incident.

tées secouent violemment le *Catalina*, obligeant Gicquel à se faire relayer par son premier pilote, et certaines secousses les contraignent à se mettre à deux pour redresser l'avion. Le *Catalina*, ballotté, grince, vibre et résonne sous les formidables coups de poing du vent. Les hommes, bien harnachés, se retrouvent sans cesse décollés de leur sièges puis terriblement comprimés. La pluie vient s'ajouter au vent mais le *Quanza* reste dans le périmètre de vol de l'appareil, malgré les turbulences. Mais lorsque, au bout de quatre heures de vol, Gicquel met le cap sur Agadir, c'est un retour infernal qui l'attend. Essuyant gros grains, trombes d'eau et orages violents chargés d'électricité, les hommes se sentent comme broyés. Altimètre affolé, crépitements d'étincelles sur la carlingue, zébrures trognantes, le *Catalina* vit une véritable scène d'apocalypse. Ce n'est qu'après douze heures de vol dont dix heures quarante de nuit, que les Français, épuisés, retrouvent enfin la terre ferme. Le lendemain, le commandant des forces navales US au Maroc enverra à la 6ème F.E. un message de félicitations.

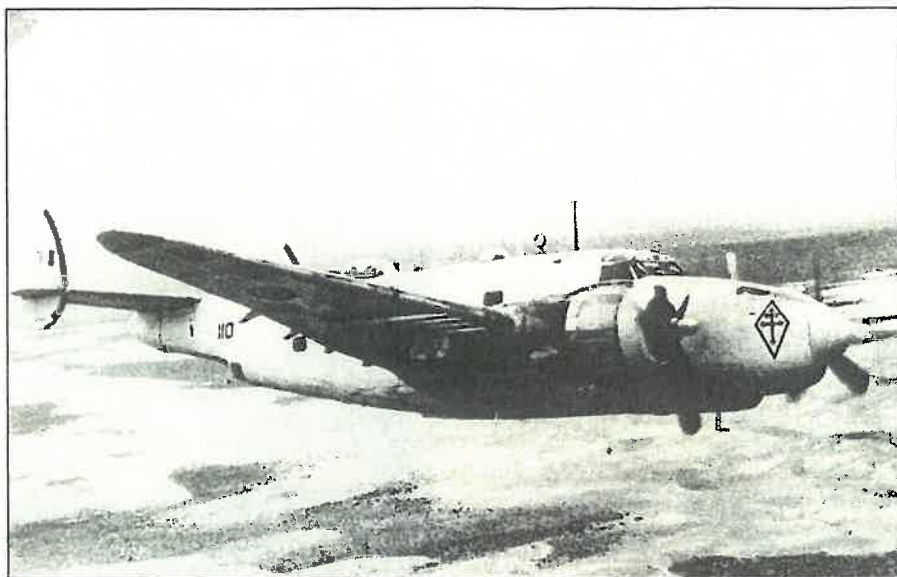
Une flottille aux mascottes originales

A côté de ces moments difficiles et assez exceptionnels, Gicquel et ses équipiers savent se détendre, surtout en présence de leur neuvième compagnon qui n'est autre qu'un minuscule ouistiti. Acquis par Gicquel lors de l'escale à Natal, ce petit animal, adopté par un de ses hommes, les accompagne dans tous leurs vols. Dans la poche intérieure d'un blouson, sur la table radio ou au soleil sur le tableau de bord, celui-ci, loin d'être effarouché, est de toutes les missions, détenant sans doute selon P. Gicquel, le record du monde d'heures de vol...!

Mais la véritable mascotte de l'unité n'était autre que Philippe, un ânon recueilli par l'ensemble des équipages de la flottille. Cet animal, qui s'adapte très vite à sa nouvelle vie, errait sur la base affublé d'un tricot rayé de matelot, avec parfois sur la tête, un bonnet de marin américain, afin de provoquer les "Yankees" d'Agadir.

Les rivages de Provence

A partir de juillet 1944, la 6ème F.E. commence à se familiariser avec des appareils en bon état et plus performants : les *Lockheed PVI Ventura*, bimoteurs de reconnaissance et de bombardement. Mais avec le débarquement des alliés en Provence le 15 août 1944, la flottille retrouve ses *Catalina* et participe à certaines opérations. A la fin de ce même mois, Gicquel se voit chargé d'une mission particulièrement appréciable : il doit trans-



A partir de juillet 1944, la 6ème F.E. commence à se familiariser avec des appareils en bon état et plus performants : les *Lockheed PVI Ventura* (photo musée de l'Air).

porter du courrier à Ramatuelle. Ainsi, après sept ans d'absence, il foule enfin le sol de la France redevenue libre.

La véritable apparition de la 6ème F.E. sur le théâtre des opérations de Provence débute en septembre. Il s'agit de rechercher des champs de mines dans les eaux du littoral, et ceci afin de dégager les chenaux d'accès aux ports et aux plages recevant les navires de débarquement alliés. Chaque équipage opère dans un secteur défini, entre 9 heures et 11 heures du matin, puis de 15 heures à 17 heures, afin de bénéficier d'un parfait éclairage solaire, idéal pour la détection des mines qui apparaissent alors en surface par un effet de transparence. Durant tout ce mois, Gicquel et son équipe évoluent à partir de la BAN Aspretto et inscrivent à leur palmarès la découverte de quatre champs de mines totalisant 140 engins.

La mutinerie des "pirates"

Dès octobre, Gicquel retrouve Agadir et reprend son entraînement sur *Ventura*. Pour éprouver les performances de l'appareil, rien de mieux qu'une petite sortie au dessus...des Canaries ! L'avion, assez rapide, évite sans difficultés les six coups de DCA qui ponctuent son passage dans la zone interdite.

En fait, sans abandonner ses anciens appareils, la 6ème F.E. effectue ses missions, selon leur spécificité, soit sur *Catalina* soit sur *Ventura* à partir des bases d'Agadir et de Port-Lyautey, siège de l'état-major américain. Les rapports avec les alliés sont parfois tendus car ceux-ci sont très scrupuleux en matière de formalités administratives, particulièrement lorsqu'il s'agit du matériel technique. Les Américains rechignent à accorder les pièces de rechanges nécessaires et à reconnaître une anomalie technique dé-

couverte sur le *Ventura*. Devant ces brimades et la mauvaise volonté des "ricains", le nouveau pacha, Decaix (2), réagit à sa façon le 30 janvier 1945.

Sans avoir déposé de plan de vol, il fait décoller son groupe de *Ventura* et procède à un passage en formation serrée impeccable au-dessus de la tour de contrôle américaine de Port-Lyautey. Au moment de prendre la direction d'Agadir, un *Ventura* décroche et fait demi-tour. Malgré cette décision inattendue, ses camarades le suivent et bientôt, tous les *Ventura* les uns derrière les autres, plongent, pleins moteurs, sur la tour de contrôle. Lors d'un second passage désordonné, celle-ci est dangereusement effleurée. Gicquel lui-même se permet de traverser le terrain, à plein gaz à une altitude inférieure...à deux mètres ! Après cette démonstration particulièrement provocante, "les pirates" de Decaix reprennent leur cap sur Agadir. En cours de route, la rébellion atteint son paroxysme lorsqu'en plein désert, les *Ventura* se délestent de leurs deux réservoirs supplémentaires qui s'écrasent au sol en éclatant comme des bombes. Geste inutile qui témoigne de l'exaspération des Français. Les autorités américaines ne manqueront pas de se plaindre de la conduite des "pirates" de la 6ème F.E. et souhaiteront le départ de Decaix.

Un rôle modeste

La flottille poursuit malgré tout ses missions de patrouille maritime, et cela, jusqu'à l'armistice du 8 mai 1945. L'unité est dissoute entre mai et juin 1945, et les équipages sont rapidement démobilisés.

(2) Le commandant de Mirepoix a été remplacé par le commandant Decaix le 3 août 1944.

Quel est le bilan de l'action de la 6^{ème} F.E. ?

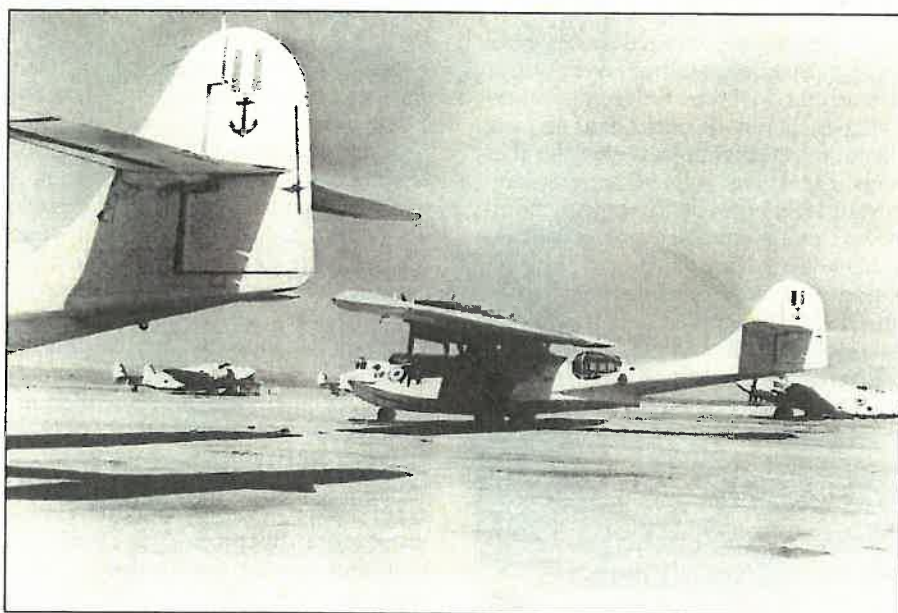
De sa création en novembre 1943 à l'armistice de mai 1945, les équipages de la 6^{ème} F.E. des Forces navales françaises libres ont totalisé 14 000 heures de vol dont près de 2000 de nuit. A ce sujet, P. Gicquel rapporte que les Américains avaient établi des statistiques d'où il ressortait qu'il fallait effectuer :

- de 12 à 14 000 heures de vol pour repérer un sous-marin
- de 14 à 16000 heures de vol pour attaquer un sous-marin
- de 16 à 18 000 heures de vol pour couler un sous-marin

Même si elle s'intègre dans ces données, la flottille française n'a jamais repéré de sous-marin malgré une attaque parfaite, réalisée au cours de l'été 1944, par un *Catalina* qui a bombardé une masse noire ressemblant à un sous-marin et qui s'est avérée n'être ...qu'une pauvre baleine !



Gicquel (2^{ème} en partant de la gauche) avec quelques-uns des "pirates" de la 6^{ème} F.E. (photo Musée de tradition de l'aéronautique navale).

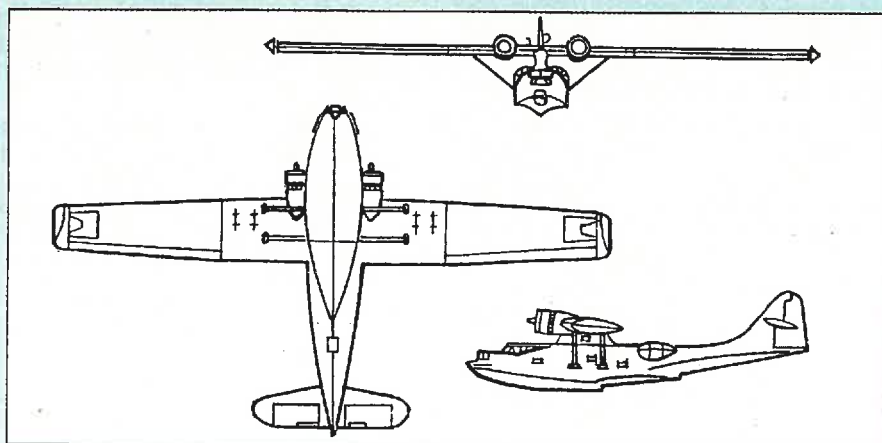


Catalina et Ventura de la 6^{ème} F.E. à Agadir en 1945. L'unité fut dissoute entre mai et juin 1945 et les équipages furent rapidement démobilisés (coll. L. Morareau).

Cependant, la participation de la 6^{ème} F.E. a été particulièrement reconnue par l'état-major allié, ainsi qu'en font foi les télégrammes et les appréciations de service adressés à cette unité. Par exemple, le 27 décembre 1944, le vice-amiral américain H.K Hewitt reconnaissait la valeur de la 6^{ème} F.E. qui avait effectué en Provence du 3 août au 12 septembre 1944 "45 missions de repérage de mines, souvent sous le feu violent de la DCA ennemie. Le résultat a été la découverte de 18 champs de mines". Mais en un peu plus d'un an, l'unité a perdu 10 des siens ainsi que trois *Catalina*.

Ainsi, la présence de l'Aéronautique navale française, sur le front atlantico-méditerranéen au cours du second conflit mondial, même si elle fut bien modeste, témoigne de l'opiniâtreté d'hommes de valeur, qui, tel Gicquel, ne voulurent pas renoncer au combat.

Fiche caractéristique du Consolidated PBY 5 A Catalina



Type : hydravion amphibie de patrouille maritime

Moteur : 2 Pratt et Whitney R 1830-92 Twin Wasp 14 cylindres en double étoile de 1 200 ch

Envergure : 31,72 m

Longueur : 19,50 m

Hauteur : 5,65 m

Poid à vide : 7 974 kg

Poids en charge : 15 436 kg

Performances : vitesse maxi = 314 km/h montée à 1525 m en 4 mn et 30 s, plafond : 5550 m

Autonomie : 4860 km à 160 km/h de moyenne

Équipage : un chef de bord, un premier pilote, un radio, un navigateur, deux mécaniciens et des mitrailleurs bombardiers.

Armement : 2 mitrailleuses de 12,7 mm, 6 grenades de 120 kg