

LE TERRAIN D'AVIATION DE PUGET-SUR-ARGENS LORS DU DÉBARQUEMENT DE PROVENCE

Daniel HAINAUT, Gérard PIC et Jean HOUBEN

Introduction

Le débarquement des troupes alliées en Provence, le mardi 15 août 1944, s'effectua entre Saint-Raphaël et Cavalaire, à partir de centaines de navires de guerre et de péniches de débarquement venant de Corse, d'Italie et d'Algérie. Près de 100 000 hommes foulèrent le sol de France au cours de cette première journée de l'opération *Dragoon*, en y établissant déjà une solide tête de pont. Les alliés avaient la maîtrise de la mer et une suprématie écrasante dans les airs. Ce sont donc surtout les défenses terrestres mises en place par le maréchal Rommel qui s'opposèrent au débarquement et à la progression des assaillants, et la défense antiaérienne (DCA ou *flak*) qui causa les pertes d'avions. Depuis plusieurs jours des bombardements aériens en avaient neutralisé une grande partie.

Le général de Lattre de Tassigny, commandant la I^{ère} armée française, apportait la majorité des troupes constituant les forces terrestres, avec cinq divisions d'infanterie et les deux divisions blindées du dispositif de débarquement.

Nous allons nous intéresser à la participation de l'aviation alliée à la campagne de libération du sud de la France. Les forces aériennes étaient composées des aviateurs américains – les plus nombreux – britanniques et français, équipés d'appareils américains et anglais, au total 1 800 avions^{1,2} qui comprenaient :

- Chasseurs : les américains P-38 *Lightning* et P-47 *Thunderbolt*, l'anglais *Spitfire*.

L'élégant *Lightning*, original chasseur bifuselage, était à l'époque l'avion le plus rapide du monde, atteignant 750 km/h en vol horizontal. Le robuste *Thunderbolt*, puissamment armé avec ses 8 mitrailleuses de 12,7 mm et la possibilité d'emporter 1 à 3 bombes selon leur poids, avait pour mission principale l'appui des troupes au sol ; son moteur à refroidissement à air lui permettait d'endurer des dégâts significatifs avant de rendre l'âme. Ces deux avions bénéficiaient d'un long rayon d'action, encore augmenté par l'adjonction de « belly-tanks » (réservoirs supplémentaires largables).



Thunderbolt



Lightning

Le *Spitfire*, avion mythique de la Royal Air Force, célèbre pour sa participation victorieuse à la campagne d'Angleterre, était deux fois plus léger que le *Thunderbolt*. Il était reconnaissable entre tous par ses ailes elliptiques, larges et minces qui lui conféraient une



Spitfire

grande maniabilité. Lui aussi pouvait augmenter son autonomie en emportant un réservoir supplémentaire.

Devant la faible opposition de la chasse adverse, tous les chasseurs étaient disponibles pour appuyer la progression des forces au sol ; ils évitaient au maximum les tirs de DCA, la *flak*, en volant en rase-mottes. D'autres équipaient les escadrilles de reconnaissance, chargées de repérer les concentrations ennemies et leurs déplacements, et les objectifs non détruits.

- Bombardiers moyens : les bimoteurs américains B-25 *Mitchell* et B-26 *Marauder*.

Armés de mitrailleuses ils transportent environ 1,5 tonne de bombes. Le Mitchell est reconnaissable à son double empennage.



Mitchell



Marauder

Il fallut demander en renfort l'intervention de bombardiers lourds *Liberator* pour neutraliser des tirs ennemis intenses qui empêchaient le débarquement, notamment dans le secteur de Fréjus Plage et de la base aéronavale.

L'armée de l'air française était représentée par³ :

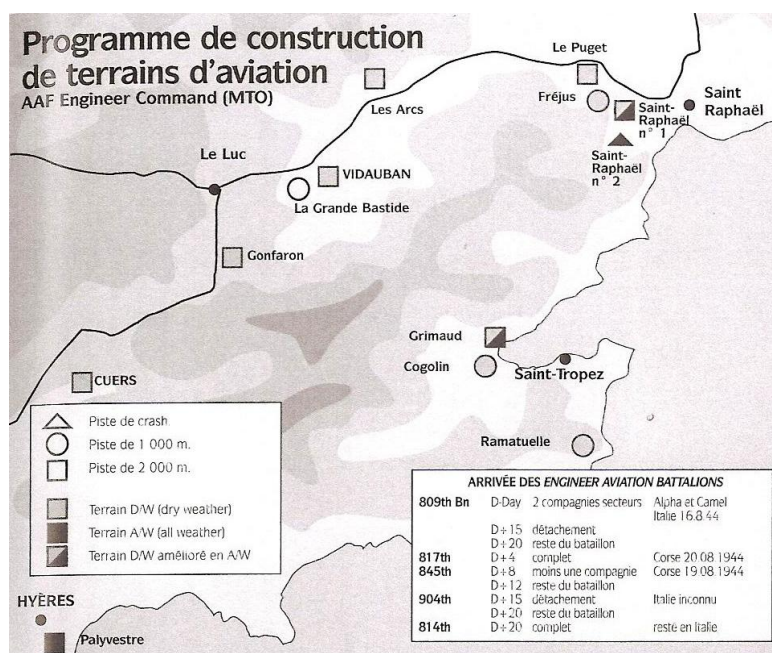
- Deux escadres de chasse : la 1^{ère}, équipée de *Spitfire*, basée à Ajaccio, et la 4^e, dotée de *Thunderbolt* partant d'Alto.
- Quatre groupes de bombardiers *Marauder*, basés à Villacidro (Sardaigne).
- Le groupe de reconnaissance 2/33 composé d'une escadrille de *Spitfire* basée à Borgo et Calvi, et une escadrille de *Lightning* installée à Alghero (Sardaigne).

Nous pourrions nous attarder sur ce groupe, dont l'histoire est connue en détail. Son escadrille de *Spitfire* sera la seule unité française à séjourner à Puget-sur-Argens.

L'intégration de l'aviation française au sein du dispositif allié est présentée en Annexe 2.

Le terrain d'aviation de Puget-sur-Argens

Pour un maximum d'efficacité, l'appui aérien tactique doit être aussi rapproché que possible du front. Avec l'expérience acquise en Italie, des observateurs, pilotes chevronnés, allaient opérer dans les premières lignes des forces terrestres pour coordonner et guider l'appui feu par des postes VHF installés sur jeep. Dans ces conditions les *Thunderbolt* pouvaient intervenir en moins d'un quart d'heure¹. La Corse était trop éloignée et les 9 porte-avions ne pouvaient accueillir que 200 avions.



Prévisions de terrains d'aviation⁴

Dès le mois de février des emplacements de pistes avaient donc été planifiés, en fonction de données géologiques et climatiques. La plaine de la basse vallée de l'Argens convenait particulièrement. Dans la crainte de pluies d'automne précoces, il fallait disposer de nombreux terrains, si possible tout temps. Étaient alors programmées sur le secteur de Fréjus³ :

- À Puget : une piste de 2 000 m (utilisation sur terrain sec)
- À Fréjus : une piste de 1 000 m (utilisation sur terrain sec)
- À Saint-Raphaël¹ :
 - une piste de 2 000 m d'abord prévue pour une utilisation sur terrain sec, puis améliorée en tout temps ;
 - une piste de crash de 1 000 m, tout temps.

En fait la seule piste de 2 000 m réalisée sera celle de Puget-Fréjus. Mais dans tous les documents américains, où elle est répertoriée Y-12, elle est appelée piste de Saint-Raphaël ou Saint-Raphaël-Fréjus⁵, d'où des confusions chez certains auteurs ayant écrit sur le sujet.

Au cours de la journée du 16 août, Fréjus, Puget-sur-Argens et Roquebrune-sur-Argens sont libérés, et toute la basse vallée de l'Argens est conquise.

Ainsi, très rapidement, des terrains d'aviation de fortune peuvent être aménagés par les engins des bataillons du génie de l'air dans les parties du territoire libéré qui s'y prêtent. Conformément aux plans prévus des pistes sont installées à Roquebrune-sur-Argens, Puget-sur-Argens et Fréjus.

Intéressons-nous à Puget. Au sud de la commune la parfaite planéité de la plaine résultant du comblement de l'ancien estuaire de l'Argens offre un lieu idéal. Déjà en 1920 un terrain au lieudit Simian appartenant à M. Blanc avait été réquisitionné pour y établir une piste, sans réalisation concrète⁶. À nouveau cette zone sera retenue en 1932 pour y créer un terrain d'aviation à la mobilisation, sur décision du ministère de la Guerre, également sans suite⁵.

i NDLR : il s'agit plutôt de Fréjus, secteur de la base aéronavale ou de la plaine de l'Argens. La base fut un temps appelée base de Saint-Raphaël pour des commodités de desserte téléphonique et parce que la baie porte son nom. Au moment du débarquement elle est hors d'usage, suite aux destructions allemandes. De toute façon sa piste de 700 m environ, parallèle au rivage, était trop courte pour accueillir les bombardiers alliés. Une petite piste pour Piper sera ouverte vers le golf de Valescure, à Saint-Raphaël.

De même le terrain prévu soi-disant au Luc est en fait situé à Vidauban.

Dès le 18 août matin, des géomètres sillonnent la plaine et définissent l'emprise du terrain d'aviation s'étendant sur Puget et Fréjus. Deux énormes panneaux sont implantés pour délimiter la piste principale, d'une longueur de 2 km. Une quantité invraisemblable d'engins, encore peu connus en France, interviennent alors. Des bulldozers à câble nivellent le sol, en arrachant au passage tous les arbres fruitiers et vignes qui recouvraient une des parties les plus riches et les plus cultivées de la vallée. La nécessité de planéité et d'élimination de tout obstacle entraîne des dégâts aux chemins et aux abords de l'Argens, en plus de ceux occasionnés aux cultures. Le raisin était à trois semaines des vendanges et pour les rares habitants qui observaient le travail c'était un spectacle navrant.

En effet, tout à la joie immense de la Libération qui laissait entrevoir la fin de la guerre, avec ses souffrances et ses privations, les agriculteurs et vigneron n'étaient pas immédiatement retournés à leurs champs. Champs d'ailleurs que l'occupant avait recouverts d'un maillage continu de poteaux en bois de 2, 5 à 3 m de haut, les "asperges de Rommel", reliés en triangle par trois rangs de fil de fer barbelé pour contrer un éventuel largage de troupes aéroportées, par parachutage ou atterrissage de planeurs. Le rang le plus bas, à 1 m du sol, rendait très pénible toute intervention dans les cultures.

Il y avait très peu de constructions dans la plaine, seulement des petits cabanons et de nombreux puits, souvent flanqués de gros mûriers, vestiges d'une époque (XIX^e siècle) où l'élevage du ver à soie était une composante importante de l'économie locale. Tout fut rasé, à l'exception de la petite construction de Théophile Héraud, qui deviendra maire en 1949.

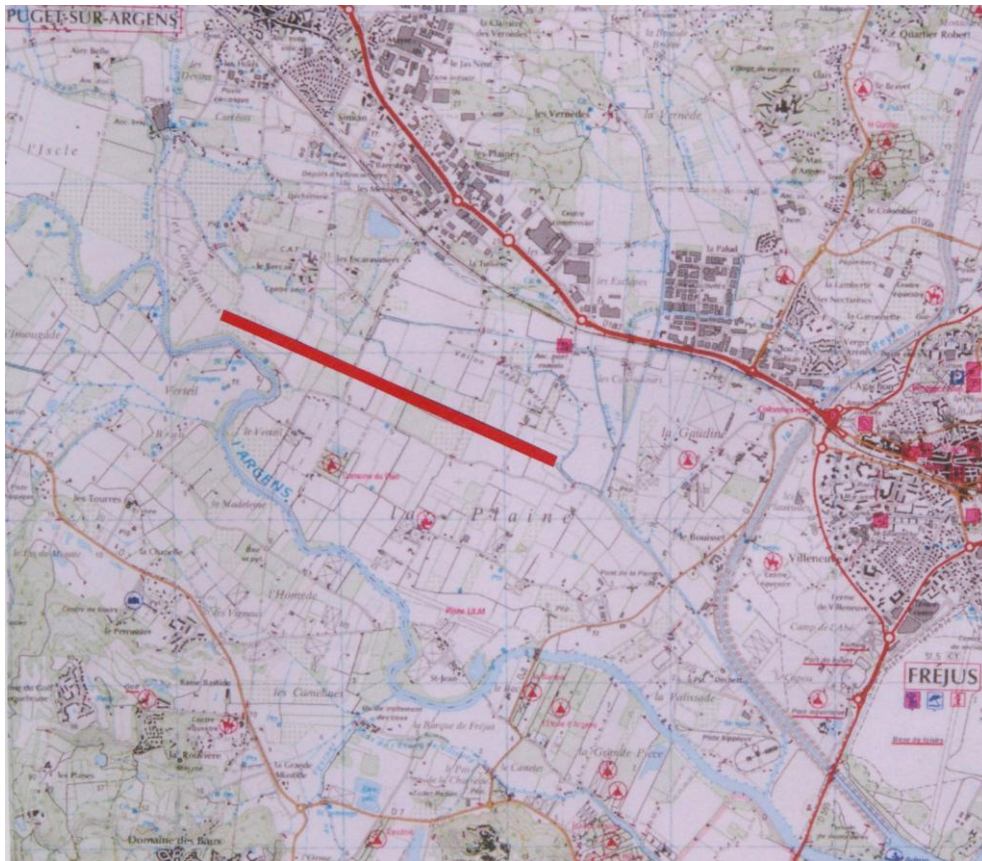
Un agriculteur anglophone qui avait interrogé ces géomètres pour connaître leur projet fit part de son étonnement en apprenant qu'ils allaient construire une piste d'aviation dans une zone très souvent inondée à partir d'octobre. Il fut encore plus étonné de s'entendre répondre « *il y a longtemps que nous serons partis en octobre !* » car il était impensable d'imaginer qu'un chantier d'une telle ampleur soit terminé en quelques jours. À Puget les travaux de déviation et d'élargissement de la nationale 7 avaient duré plus d'un an et étaient loin d'être terminés quand ils furent interrompus à l'arrivée des troupes d'occupation italiennes en 1942 ; le travail était alors artisanal, avec très peu de moyens, les déblais étant évacués avec des wagonnets sur voie étroite Decauville.

Une armada d'engins de terrassement – bulldozers, scrapers, niveleuses, citernes à eau, etc. – se mit à l'œuvre, de l'aube à la nuit, dans un nuage de poussière invraisemblable, à peine tempéré par l'arrosage. C'est ce nuage qui prévint Pugétois et Fréjussiens de ce qui se passait dans la plaine, tandis que dans les villages plus éloignés, Roquebrune et Le Muy, on pensait que la côte était en feu suite aux combats !

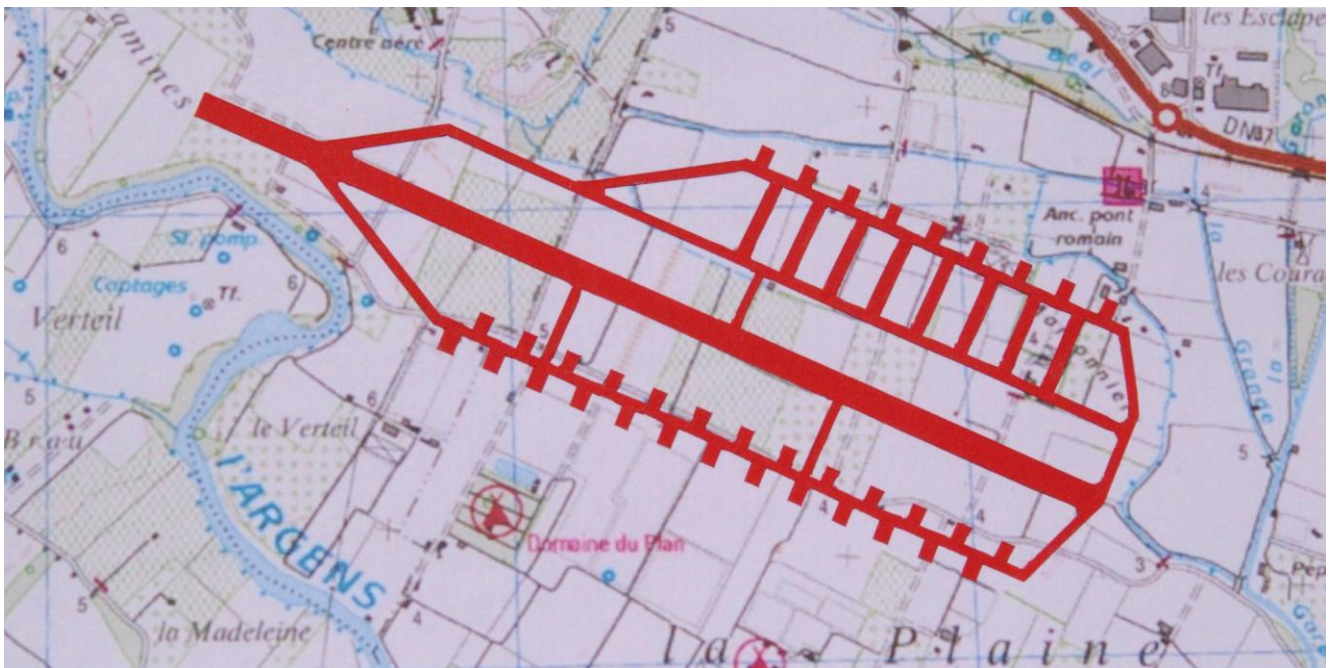
Le terrain d'aviation, de forme sensiblement rectangulaire, s'étendait sur une surface d'environ 150 ha située sur la rive gauche de l'Argens. Il était délimité dans son extrémité occidentale à environ 0, 5 km à l'ouest du chemin de la Plaine, à l'est par la Vernède et la Grande Garonne, au sud par le chemin dit de la Grande Carraire, et au nord par une petite garonne parallèle à la voie ferrée et à environ 0, 5 km de celle-ci. Comme on le constate sur la carte, la plus grande partie de l'emprise était située sur la commune de Fréjus. Par contre la plupart des propriétaires de cette zone étaient pugétois.

La piste principale orientée ouest-est pour tenir compte du mistral était encadrée par trois taxiways, pistes de dégagement menant à des aires de parking rectangulaires. Entre ces alvéoles la vigne fut préservée. Le plan général correspond au modèle de piste de 2 000 m qui avait été défini par l'armée américaine pour accueillir chasseurs et bombardiers moyens⁵.

Le chantier commença le 18. Le 23 les premiers avions se posaient, des *Spitfire* du groupe de reconnaissance français 2/33. Le 26 le terrain était couvert d'une nuée de chasseurs *Thunderbolt* (peints ou non et dans ce cas brillants), de quelques bombardiers *Marauder* ou *Mitchell* et appareils de liaison *Piper*, de véhicules de toute sorte pour l'armement, l'entretien, le ravitaillement en essence et en vivres. Un impressionnant campement de tentes américaines complétait le paysage.



Vue d'ensemble situant la piste principale
Fond de carte IGN au 1/25 000



Plan détaillé du camp (Restitution de G. Pic)

Des Anglais étaient rassemblés dans la partie sud-est de la base, où se dressaient de nombreux mats d'antennes radio et radars. Près d'eux, sur la piste sud, se trouvait le groupe français de reconnaissance aérienneⁱⁱⁱ, très entouré par la population.

Pour réduire l'émission de poussière, le terrain était arrosé avec l'eau de l'Argens, prélevée par camion citerne à la plage proche de l'extrémité ouest de la piste, là où les Pugétois avaient l'habitude de prendre du sable de construction et où les enfants se baignaient.

L'accès routier au terrain à partir de la Nationale 7 était peu praticable en venant de Puget, que ce soit par le chemin de la Plaine ou le chemin de Saint-Tropez ; l'armée américaine devait plutôt emprunter le chemin longeant le Reyran^{iv}, après avoir franchi le passage à niveau qui existait en face de la station d'essence OZO.

Durant deux à trois semaines ce fut un ballet incessant d'avions qui décollaient 2 par 2, en groupes de 6 ou 8, lourdement armés pour effectuer leurs missions de mitraillage et de bombardements. Les reconnaissances aériennes se pratiquaient par équipes de 2 *Spitfire*.

Pour ceux qui témoignent aujourd'hui et qui étaient âgés de 10-15 ans à l'époque, c'était un spectacle hallucinant qui leur a laissé des souvenirs bien vivaces. On les laissait circuler librement au milieu de cette agitation permanente, dans un vacarme assourdissant. Ils pouvaient monter dans les appareils à l'arrêt et s'installer aux commandes ; c'est ainsi que des vocations de pilote sont nées ! L'atterrissage des *Marauder* les impressionnait, car ils se posaient à près de 300 km/h en dégageant de la fumée et en donnant à la terre un aspect brûlé.

Alors que l'essence avait disparu depuis deux ans, la voir couler à flot, quelquefois sans prendre le temps de fermer le robinet de la citerne pour passer d'un réservoir à un autre, était surprenant, comme le déferlement de moyens en tout genre.

Les avions de chasse ne restèrent que deux semaines environ. Le terrain fut alors occupé par une noria de transporteurs *Dakota C-47*^v qui faisaient des allers-retours au départ de Naples pour amener toutes les denrées nécessaires à la progression de l'armée. Des tonnes et des tonnes sortaient de ces avions et étaient empilées en attendant d'être rechargées peu de temps après dans des camions GMC qui partaient les distribuer aux troupes.

Il y avait ainsi des tas de marchandises de toute sorte : sacs de farine, de sucre, caisses de boîtes de corned-beef et autres conserves, de cigarettes, de médicaments, etc.

Le travail s'arrêtait le soir un peu avant la tombée de la nuit. C'était l'heure à laquelle la police militaire commençait ses patrouilles pour garder le camp. Plusieurs Pugétois avaient remarqué qu'il y avait un temps mort avant le début de son intervention et ils en profitaient pour "faire leurs courses"...

Avec la progression des alliés qui rendait le terrain trop éloigné du théâtre d'opérations, et le début des pluies d'automne qui le dégradèrent, toute activité cessa presque brutalement à la fin de septembre. La piste soudainement vide ne servit plus que de piste de secours pour recueillir les bombardiers en panne ou trop endommagés pour regagner leurs bases en France. On vit alors quelques avions s'y arrêter quelques jours pour réparation, telle cette *Flying Fortress* qui avait un trou de DCA en bout d'aile ; on découpa l'extrémité endommagée à la scie à métaux et la forteresse volante repartit, probablement vers Naples !

iii Les 2 escadres de chasse françaises ne vinrent pas à Puget. La 1^{ère}, sur *Spitfire*, s'installa à Hyères. La 4^e, sur *Thunderbolt*, resta cantonnée à Alto, grâce à son plus long rayon d'action ; elle devait ensuite aller à Istres sur Valence mais les troupes terrestres progressaient avec une telle rapidité qu'elle se déplaça directement à Ambérieu.

iv Aujourd'hui la départementale 8.

v Appellation de la version militaire du Douglas DC-3.

Un *Air Cobra* qui en atterrissant sur la piste trop humide avait cassé la jambe avant de son train tricycle est resté plusieurs semaines le nez au sol. De nombreuses “heures de vol” ont été effectuées par les jeunes sur cet appareil !

Un Mitchell termina sa course en bout de piste dans un endroit envahi par un demi mètre d'eau.

Avec l'hiver toute activité cessa définitivement mais l'emplacement n'était pas encore totalement libre car la réquisition des terres occupées par la piste ne sera levée que le 1^{er} mars 1945⁷. Mais le secteur ne retrouve pas encore sa tranquillité car bientôt, d'après des renseignements émanant du siège de la IV^e région aérienne à Aix-en-Provence, un projet de construction d'un terrain géant d'aviation est à l'étude ; il s'établirait dans la vallée de l'Argens sur les communes de Roquebrune, Puget et Fréjus, avec des pistes de 8 km pour accueillir des forteresses volantes. Les trois municipalités concernées forment un groupement de défense et développent un solide argumentaire pour faire abandonner ce projet⁸, en suggérant de le transférer dans la Crau. Ce n'est qu'en 1946 que les dégâts causés aux chemins du quartier de la Plaine et à la digue de l'Argens par l'armée américaine lors de la création du terrain d'aviation seront réparés, après l'attribution d'une somme de 2 886 000 F à la commune par les services de l'intendance⁹.

Les procédures d'indemnisation des préjudices subis par les habitants dont les propriétés ont été réquisitionnées par l'armée américaine sont relativement rapides ; les déclarations enregistrées dès novembre 1944 sont traitées par le Real Estate Office¹⁰. La réparation des dommages de guerre provenant du séjour des armées italienne et allemande sera plus longue. À Puget une commission consultative communale est installée le 14 avril 1950 pour apprécier la véracité des déclarations, et des décisions d'indemnité définitives sont encore signifiées par le ministère du logement et de la reconstruction en 1958¹¹.

Le groupe français de reconnaissance aérienne GR 2/33

Comme nous l'avons signalé, l'armée de l'air française participa aux opérations de la Libération, intégrée dans le dispositif allié. À côté des actions de combat (chasseurs anglais *Spitfire* et américains *Thunderbolt*) et de bombardement (bimoteurs américains *Marauder*), notre armée de l'air avait la mission importante de fournir aux armées alliées des renseignements sur les positions ennemies. Nous allons nous intéresser de plus près à l'activité de reconnaissance aérienne du groupe 2/33 car une de ses escadrilles séjourna à Puget et ses actions sont connues en détail grâce à son journal de marche.

Le GR 2/33 “Savoie”^{vi} comportait dans sa partie opérationnelle deux escadrilles :

La première était spécialisée dans la reconnaissance stratégique à grande distance. Appelée “*La Hache*” du nom de son emblème, elle était équipée du P38 *Lightning*. Son armement était remplacé par des appareils photo installés dans la cabine centrale. Son rayon d'action pouvant atteindre 3 500 km grâce à des « belly-tanks » en faisait une machine idéale pour de grandes reconnaissances, effectuées le plus souvent à haute altitude. Mais afin d'obtenir des renseignements plus précis il fut aussi utilisé pour affronter de face l'objectif à basse altitude,

vi Au début des hostilités de la Seconde Guerre mondiale, la France possédait une escadre de reconnaissance aérienne, la 33^e, composée des deux groupes GR I/33 et GR II/33 de deux escadrilles chacun. Par application des clauses de l'armistice du 22 juin 1940, le GR I/33 fut désarmé et dissout. Il allait en être de même pour le GR II/33 quand survint le 3 juillet l'attaque de la marine française par l'aviation anglaise, à Mers el-Kébir. L'Allemagne suspendit le désarmement et le groupe sauva son existence, avec mission d'exécuter des vols de surveillance pour éviter toute nouvelle attaque surprise. Après bien des pérégrinations, c'est ce groupe que nous retrouvons lors du débarquement en Provence.

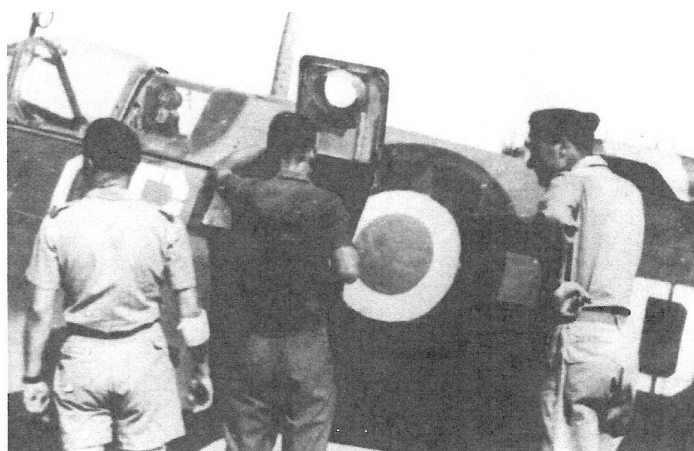
ce qui était particulièrement périlleux. Le commandant Antoine de Saint-Exupéry appartenait à cette escadrille quand il disparut en Méditerranée le 31 juillet 1944.

L'autre escadrille, "*Les Mouettes du Rhin*", était destinée à la reconnaissance tactique, à courte distance, car l'autonomie de ses appareils ne dépassait guère une heure. Elle était dotée du chasseur britannique *Spitfire*, modèles V et IX. En mission dans cet avion monoplace, le pilote devait s'occuper de sa navigation, de l'observation avec photographie et de sa protection contre les attaques aériennes ou terrestres. Après la campagne d'France la sécurité fut améliorée en organisant des patrouilles doubles ; alors que le leader était chargé de la mission de reconnaissance, son ailier veillait à sa protection en louvoyant sans cesse derrière lui en surveillant le ciel et le sol¹².

Sur ce type d'avion monomoteur l'appareil photographique était monté dans une trappe située sur le flanc gauche de la carlingue, derrière le cockpit, à hauteur de la cocarde. Le pilote devait incliner sa machine sur le coté pour photographier son objectif.

De part leurs différences de matériels, de missions, d'autonomie en vol et donc de besoin en pistes d'atterrissage, les deux escadrilles ont été de fait indépendantes et la 1^{ère} escadrille était pratiquement séparée du GR II/33 rebaptisé 2/33^{vii}.

Nous allons suivre cette escadrille 2/33. En avril 1944, au moment de son intervention dans la campagne d'Italie, son échelon volant est composé de 9 *Spitfire*, 12 officiers et 3 sous-officiers, sous les ordres du commandant Piechon. Il était appuyé par 2 avions de transport DC3¹³.



Montage d'un appareil photographique latéral

Le 10 août 1944, le journal de marche du 2/33 indique que le groupe stationne à Calvi¹⁴. En fait il y est depuis le 8 août comme l'indique un rapport du commandant Piechon (Annexe 3).

Le 15, jour du débarquement, il participe à sa première mission au dessus de la France, au profit de la VII^e armée américaine. Entre le 15 et le 19, 46 sorties sont réalisées, à partir de Calvi.

Un élément précurseur de l'échelon roulant a débarqué le 15 à La Nartelle pour repérer le terrain susceptible d'accueillir l'escadrille. Le 16 il se rend à Ramatuelle où une piste est déjà en cours d'installation.

Dès le dimanche 20 août le groupe 2/33 quitte Calvi et traverse définitivement la Méditerranée en direction du terrain de Ramatuelle^{12, 14}. Les avions volent au ras des flots, en louvoyant littéralement entre les navires de la flotte de débarquement et les barrages de ballons protecteurs. Certains s'égarent un peu et survolent Vintimille encore occupée par les Allemands mais heureusement sans ennui avec la DCA locale¹². Le terrain a été dressé dans les vignes à grand renfort de bulldozer par les Américains, au désespoir des viticulteurs. Le groupe français reçoit un accueil très chaleureux, et le journal de marche précise que le vin coule à flot. Mais la piste est petite et poussiéreuse^{viii}. Un emplacement mieux adapté sera le bienvenu.

vii Cette séparation sera officialisée le 1^{er} janvier 1945, et la 1^{ère} escadrille deviendra un groupe à part entière, le GR 1/33 *Belfort*. Associé au GR 2/33 *Savoie*, la 33^e escadre est ainsi reconstituée.

viii La piste de Ramatuelle, en terre, mesure 900 m, avec dépassement possible de 150 m.

Puget-sur-Argens a été libéré dès le 16 août par le 3^e bataillon du 142^e régiment d'infanterie US^{3,15}. Conformément aux plans de progression des troupes, l'armée américaine y aménage le terrain d'aviation prévu. La piste est tracée pour accueillir les chasseurs, mais aussi les bombardiers moyens, comme les B26 *Marauder* de la première escadrille. Un de ces bombardiers, touché aux deux moteurs par la DCA allemande le 20 août, se pose en catastrophe dans la nature, à Roquebrune. Il sera confirmé le 30 août à l'état major que la piste de Puget peut accueillir les B26¹⁶ :

SECRET	TELEGRAMME DECHIFFRE		EXEMPLAIRE N° <u>2</u>	
	le 30 AOUT à 10 HEURES 30		E.M.G. AIR Section du Chiffre	
		TMG n° (1) <u>4677</u>		
Adressé à : ETAT MAJOR GENERAL AIR 20 B5				
N° <u> </u> Le terrain PUGET sur ARGENT piste Sud actuellement possible pour B.26 Suite à mon télégramme 6476/TRANS du 29 Août				
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> 30 AOUT 1944 4677 O X </div>				
Diffusion	Ex. n° 2	<i>3^e Bureau</i>		
	Ex. n° 3	<i>Paris</i>		
	Ex. n° 4			
	Ex. n° 5			
		Groupe heure-date et signature	<u>0700/30/8</u>	GROUPE <u>2/33</u>
- Numéro d'ordre de l'atelier du Chiffre.				

Le mardi 22 août l'échelon roulant A de l'escadrille fait mouvement vers Puget. Les sous-officiers sont logés dans les casernements existants et les officiers sont accueillis au château du Bercail.

Le lendemain, les deux missions aériennes de la journée partent de Ramatuelle mais au retour les avions se posent à Puget. L'échelon roulant lourd, B, a débarqué et a rejoint directement le terrain ; le personnel s'installe dans les baraques en ciment en forme de demi-cylindre construites lors de la Première Guerre mondiale. Tout le matériel roulant est donc réuni¹⁶ :

SECRET	TELEGRAMME DECHIFFRE		EXEMPLAIRE N° <u>2</u>	
	le 24 Aout 1944 à 23 h 00		E.M.G. AIR Section du Chiffre	
		TMG n° (1) <u>4535</u>		
Adressé à : E.M.G.A. A3C				
N° <u> </u>				
<p>J'ai l'honneur de vous rendre compte que l'échelon B est débarqué le 22 au soir.</p> <p>Les parties A et B sont réunies sur le terrain de PUGET sur ARGENT La première Escadrille est toujours à BORGIO.</p>				
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> CHIFFRE 3^e BUREAU DATE 25 AOUT 1944 4535 O X </div>				
Diffusion	Ex. n° 2	<i>3^e Bureau</i>		
	Ex. n° 3			
	Ex. n° 4			
	Ex. n° 5			
		Groupe heure-date et signature	<u>1400/24/8</u>	<u>2/33</u>
1 - Numéro d'ordre de l'atelier du Chiffre.				

Les pilotes logent dans une villa proche du camp tandis que l'état-major et les autres officiers sont hébergés chez l'habitant¹¹. Dans l'ensemble le groupe est confortablement installé, comme en témoignent les photos de la page ci-contre, extraites du *Retour sur 33* de P. Ehrhadt¹⁷. Le général d'armée aérienne Bouscat, chef d'état-major général des forces aériennes françaises et commandant de l'aviation, effectue une visite d'inspection du campement français.

Les missions au profit de la V^e armée reprennent leur cours normal, sur la base d'une moyenne de quatre sorties quotidiennes. L'effort porte principalement sur la surveillance du trafic routier dans l'arrière pays, pour détecter l'arrivée éventuelle de renforts ennemis.

Le soir du 24 le groupe organise un bal public à Fréjus.

Le 25, à son retour de mission, un pilote ne peut sortir le train d'atterrissage de son *Spitfire* et doit se résoudre à le poser sur le ventre.

Le dimanche 27, deux appareils de l'escadrille sont convoyés sur le terrain de Saint-Raphaël^{ix} à proximité duquel sont déplacées, dans une ferme, les salles de renseignement et d'opérations.

Les avions de la première mission de la journée doivent se reposer, à la suite d'une panne radio ; l'un des pilotes atterrit trop loin et s'immobilise dans les vignes, train d'atterrissage brisé.

Dans la soirée se déroule à Puget un grand bal public ouvert à tous, mais la gent féminine est paraît-il trop rare.

À partir du 28, la Provence étant libérée, la prise de Montélimar ouvre la porte de la vallée du Rhône et le prochain grand objectif est Lyon. Les reconnaissances aériennes surveillent les axes routiers et ferroviaires de chaque côté du fleuve pour découvrir les convois remontant vers le nord.

Le 29 et le 30 quatre missions remontent jusqu'à Lyon et Saint-Étienne et constatent le reflux allemand. Pour ces missions éloignées les *Spitfire* sont équipés d'un réservoir supplémentaire, opération longue et délicate pour ce type d'appareils. Un des pilotes a volé tellement bas qu'il a abîmé le belly-tank sur un obstacle !

Le mauvais temps sévissant le 31 n'autorise qu'une seule sortie. Il y en aura trois le 1^{er} septembre et deux le lendemain, en profitant d'éclaircies.

Étant les seuls Français séjournant dans le secteur, le personnel du groupe est reçu à bras ouverts par les habitants de la région et ne peut répondre à toutes les invitations. En remerciement de cet accueil, le commandant du groupe convie toute la population de Puget à un méchoui gigantesque, le samedi 2 septembre. À leur habitude, les aviateurs mettent de l'ambiance ; le commandant Piechon interdit l'usage des couteaux et fourchettes et seuls les doigts sont autorisés pour dépecer les moutons. Un lieutenant dévore à pleines dents un gigot devant la population locale ébahie ; le commandant promet le champagne à tout le monde s'il renouvelle son exploit... ce qui fut fait !

Le mistral violent interdit toute sortie le 3.

Le lundi 4 un nouveau déplacement se prépare, pour suivre l'avance rapide des troupes alliées. C'est ainsi que les reconnaissances de la journée repèrent les Américains qui sont sur le point d'entrer dans Lons-le-Saulnier. Preuve du rase-mottes intégral qui est pratiqué au cours des missions, un pilote revient avec son réservoir auxiliaire endommagé.

Le 5 les avions décollent, mais leurs reconnaissances achevées ils rejoindront Montélimar, nouveau cantonnement vers lequel le personnel du groupe se dirige.

Le GR 2/33 aura donc séjourné à Puget du 23 août au 5 septembre.

ix NDLR : Fréjus ?

Fin août 1944 : les *Mouettes* se posent à Puget-sur-Argens



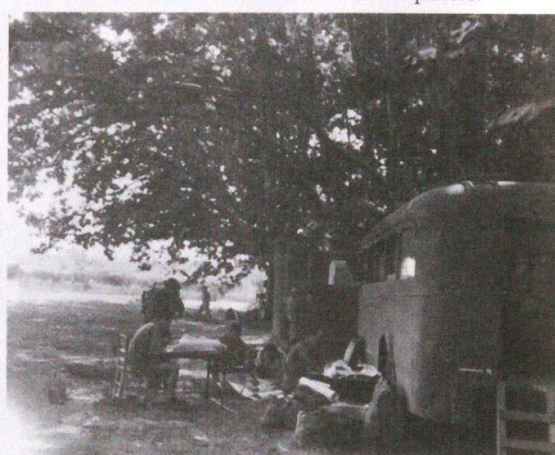
Le laboratoire photo installé sous une tente et la remorque servant au transport du matériel, avec l'aspirant Devic, chef de la Section photo du GR 2/33.



Le Jeep de service avec, assis sur le capot, l'interpréteur photo, le lieutenant Borjes. Au fond le médecin du groupe, le docteur Calvet discute avec des pilotes.



Tandis que le capitaine Michel opte pour la relaxation, le capitaine Brulé, cigarette aux lèvres, discute avec les lieutenants Borjes et Daudresse. Le capitaine Guinbrière achève la rédaction d'un rapport de mission.



Le car Lafly transformé en salle d'opérations ambulante. Installés à l'abri du soleil, sous les platanes, les pilotes préparent leurs missions.



Visite d'inspection par le général Bouscat, avec de gauche à droite : l'aspirant Devil (section photo), le capitaine Calvet (médecin du groupe), le général Bouscat, le commandant Piéchon (commandant du GR 2/33) et le capitaine Martin (chef des opérations du GR 2/33).



Sous le regard attentif du capitaine Brulé (Officier de liaison de l'Armée de Terre), le général Bouscat se fait expliquer les opérations en cours par le capitaine Martin (de dos). A droite, le commandant Piéchon.

n

Extrait du livre de P. Ehradt¹⁷, *Retour sur 33*

ANNEXE 1 : Témoignage du général Labadie^x

« Dans l'après-midi du 19 août 1944, après une mission au départ d'Italie sur "Spitfire" (version reconnaissance), je me suis posé sur une piste qui avait été créée dans les environs immédiats de Ramatuelle, piste dangereuse car courte et en pente, à tel point que certains appareils avaient terminé leur course dans les vignes.

L'âge aidant, nos souvenirs s'estompent peu à peu, quoique certains soient encore très vivaces. Mais je me souviendrai jusqu'à la fin de la gentillesse des gens du cru.

Le propriétaire de la vigne qu'on avait dévastée et qui tient à nous faire goûter son blanc. Ces femmes qui, spontanément, nous offrent leurs chambres pour suppléer qu'au débarquement du 15 août les Américains nous avaient fauchés. Je dois le dire, cela nous changeait un peu d'où nous venions [la Corse] et pourtant nous étions là aussi en France.

Le 23 août nous sommes venus nous installer au Puget où une piste en grille avait été construite en trois jours et qui était bien meilleure. Il y avait beaucoup de poussière mais nous y étions habitués depuis notre périple en Italie.

La première nuit au « Château » [le Bercail] s'est passée dans le parc : je ne pouvais m'habituer à coucher dans un lit et dans une chambre. Les cinq mois passés à coucher sous une tente et sous la moustiquaire me donnaient dans la chambre une impression d'étouffement. Alors, j'avais simplement installé mon lit de camp dans le parc et il me fallut plus d'une semaine et un peu de pluie pour me réhabituer à la chambre.

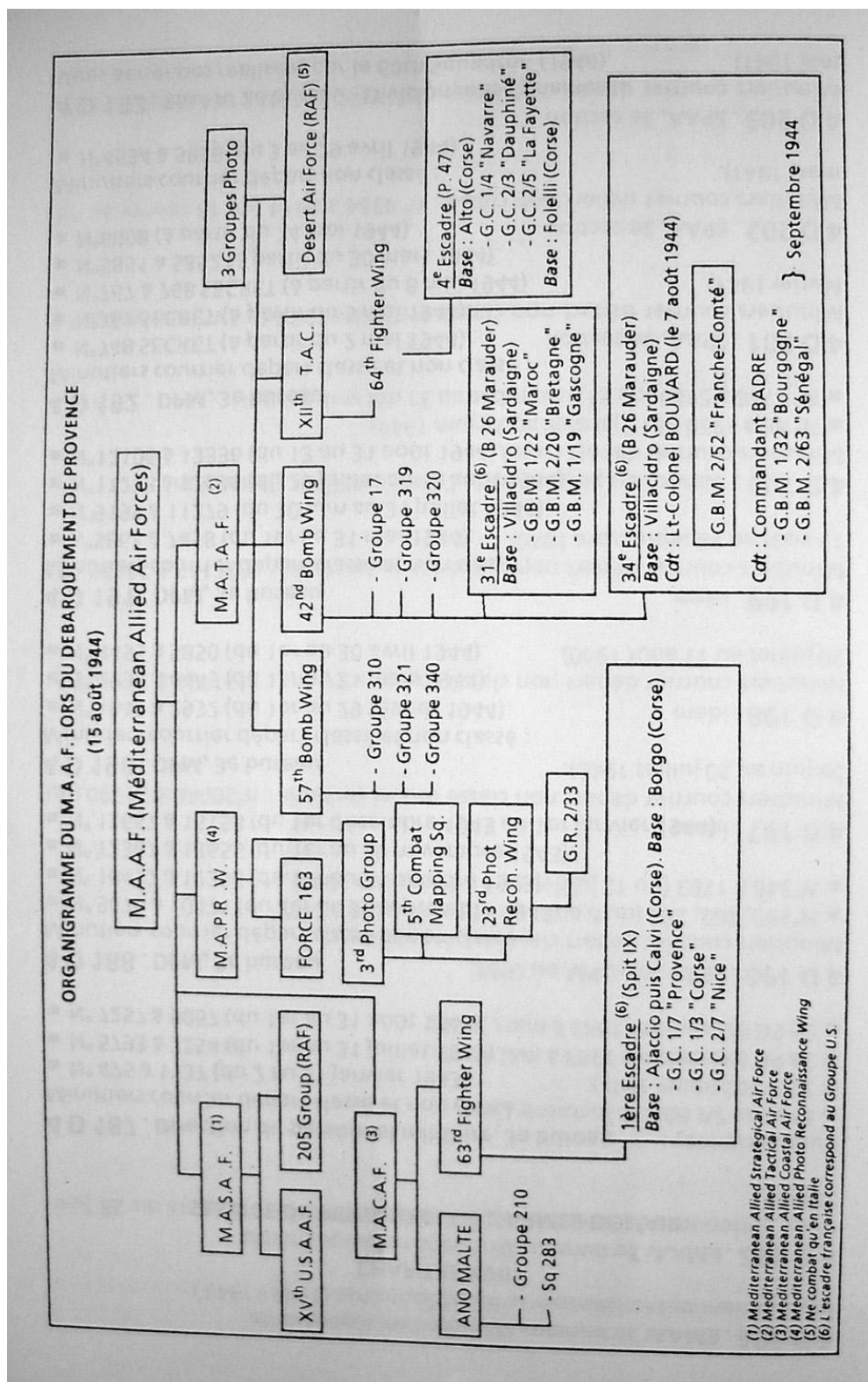
De ce séjour au Puget, qui fut court, je garde le souvenir de la visite de Charles Vanel, l'acteur de cinéma, qui devait être à ce moment là capitaine F.F.I., et celle du général Bouscat, Chef d'État-Major de l'Armée de l'Air, qui prit une part très active à réconcilier France Libre et Français d'Afrique du Nord.

Je garde également le souvenir d'une trouille immense que j'ai ressentie avec mon ailier sur Marseille le 24 août. Avant de partir en mission sur le Languedoc, l'officier de renseignement m'annonce que Marseille est libérée. Je vais donc, après le décollage, me "taper" avec mon ailier un passage sur la Canebière avant de continuer vers le Rhône. Je ne sais ce qui avait été "libéré" ce jour là mais toute la "Flak" du port et de la ville s'est mise à nous tirer dessus ! Nous rentrons en rase-toits dans les petits flocons que provoquent les explosions. Heureusement, comme nous sommes au ras des toits, il leur est très difficile d'ajuster leur tir. Je me suis fait descendre le 20 mars 1945 en Allemagne par la "Flak", mais j'avoue que je n'ai jamais eu aussi peur que sur Marseille. J'avais d'ailleurs un éclat d'obus dans le fuselage qui avait touché la cocarde bleu-blanc-rouge juste en son milieu. J'ai donc fêté la libération de Marseille en anticipant un peu le feu d'artifice...

Nous sommes restés au Puget jusqu'au 5 septembre, date à laquelle nous avons gagné Montélimar. »

x Lettre adressée à Jean Houben.

Le général Labadie était pilote du 2/33, avec le grade de capitaine, au moment des faits.

ANNEXE 2 : Organigramme des forces aériennes alliées¹⁸

ANNEXE 3 : Rapport de commandant Piechon au général Bouscat ¹³

8-8-44 S.P. 99026, le 10 Aout 1944 A3E

GROUPE DE RECONNAISSANCE 2/33

Le Commandant PIECHON,
 Commandant le Groupe de Reconnaissance 2/33
 No 682 G. R./S. à

Monsieur le General d'Armee Aerienne
Chef d'Etat-Major General " AIR "

OBJET : ALGER .-

SECRET

A présenter au GENERAL
Retour de 9^h

J'ai l'honneur de vous rendre compte que depuis le 8 Aout le Groupe de Reconnaissance 2/33 (portion centrale et spitfire) stationne sur le terrain de CALVI Ste Catherine. Au point de vue operations, nous sommes accoles au 225^{me} TAC/R. Squadron Anglais, egalement equipe de Spitfire .-

Nous avons ete prevenus le 7 Aout a 16 H.00 d'avoir a faire mouvement sans delais. Il semble que ce deplacement a ete dicte par des raisons techniques. Les Stores Park et RSU anglais se trouvent, en effet, rassembles dans la region de CALVI, ainsi que toutes les unites anglaises de Corse, equipees en spitfire .-

Ceci complique malheureusement notre ravitaillement en materiel commun americain (rechanges voitures, moteurs d'aerodrome ou de cantonnement, Q.M., etc..) . Nos perceptions en cours se font, en effet, dans la region de BORG0. C'est une servitude serieuse pour un echelon roulant deja tres reduit .-

La 1ere Escadrille (P.38) reste, jusqu'a nouvel ordre stationnee sur le terrain de BORG0 .7.

n° 930/4
EMGA
Pour attribution à 3^e Bureau
le 17.8.44

note 3^e Bureau

COMMANDEMENT DE L'AVIATION FRANÇAISE D'AFRIQUE			
Courrier Arrivée SECRET			
10.385 du 14.8.44			
Cab	Contrôle	Int.	1
OG	S.S	Budget	2
C.	ETA	Ecoles	3
S.P	Mar.	Genie	Trans.
S.o.s	DLA	D.T.	4

Supérieur		
Commandant	Objet	Destinataire
Adjoint Technique	PAR	PAR

GRUPE DE RECONNAISSANCE 2/33
LE COMMANDANT

CHEF 3- BUREAU
 DATE 18 AOUT 1944
 7190

SOURCES

- 1 Julien (G.), Le débarquement en Provence, les opérations aérienne. In : Champeaux (A.), Caujac (P.), *Le débarquement en Provence* (actes du colloque historique des 5, 6 et 7 octobre 2004 à Fréjus), Lavauzelle, 2008.
- 2 Facon (P.), Les opérations aériennes du débarquement de Provence. In : *La libération de la Provence. Les armées de la liberté*, colloque international des 15 et 16 septembre 1994 à Fréjus, Institut d'histoire de la Défense – SIRPA, 1994.
- 3 Julien (H.), *Le guide du débarquement en Provence*, éditions de Provence, Dignes les Bains, 1994.
- 4 Caujac (P.), Août 1944, *le débarquement de Provence*, Histoire et Collections, Paris, 2004
- 5 D. C. Johnson (USAF), *U. S. Army Air Forces continental airfields D-day to V-E day*, USAF Historical Research Center, 1988.
- 6 Archives communales de Puget-sur-Argens, 5 H 6.
- 7 Service historique de la Défense, département de l'armée de l'air
- 8 Archives communales de Fréjus, délibération 51 du 16/07/1945.
Archives communales de Puget-sur-Argens, 1 D 22, délibération 229 du 13/08/1945.
- 9 Archives communales de Puget-sur-Argens, 1 D 22, délibération 264 du 12/04/1946.
- 10 Archives communales de Fréjus, H-24-W
- 11 Archives communales de Puget-sur-Argens, 7 H 1.
- 12 Ehrhardt (P.), *Les chevaliers de l'ombre*, Edipol, Ostwald, 1979. De nombreux détails de notre récit sont extraits de ce livre.
- 13 Service historique de la Défense, département de l'armée de l'air, G 8281.
- 14 Ibid, U.532.7.
- 15 Caujac (P.), *La bataille de Provence 1943-1944*, Charles Lavauzelle, Paris, Limoges, 1984.
- 16 Service historique de la Défense, département de l'armée de l'air.
- 17 Ehrhardt (P.), *Retour sur 33*, Edipol, Ostwald, p. 1522.
- 18 Service historique de la Défense, département de l'armée de l'air, 4 D 183.

Nous remercions Libersa Alison (cimetière américain de Draguignan), Robert Rinaudo et Jean-Louis Monzat de Saint-Julien pour leurs contributions.



Rapport sur l'opération DRAGON

Base de la documentation utilisée par les auteurs d'études sur le débarquement de Provence
(Service historique de la Défense, département de l'armée de l'air)