

QUE S'EST-IL PASSÉ SUR LA BASE AÉRONAVALÉ de NOVEMBRE 1942 à AOÛT 1944 ?

par Jean HOUBEN

En consultant différentes sources, en particulier les Archives de la Marine à Vincennes, en interrogeant des témoins de cette époque, nous avons pu réunir les éléments suivants que nous vous présentons.

11 novembre 1942

Les armées allemandes et italiennes franchissent la Ligne de démarcation et envahissent la Zone non-occupée. Le lendemain matin, les Italiens atteignent Fréjus et arrivent le soir aux abords d'Hyères.

26 novembre 1942

Dans la soirée, un Junkers JU 52 se pose sur la Base. Motif : faire des vols le 27 pour le réglage d'un radio-gonio récemment installé. En fait, peut-être préparer l'opération du lendemain.

27 novembre 1942

Les Allemands attaquent le camp de Toulon, la Flotte se saborde.

Entre 7 h et 7 h 15, 6 soldats allemands, mitraillette au poing, font irruption à l'Aubette, se saisissent des factionnaires, des gradés de service, du Premier-maître de quart et décrochent les téléphones.

Vers 7 h 15, l'Officier de garde est lui-même saisi alors qu'il circulait sur la Base, et des soldats se précipitent dans les chambres d'officiers. Depuis 7 h 15, le Capitaine de Vaisseau (CV) BONNOT se trouve au poste de T.S.F. Il entend et voit circuler sur le terrain deux voitures qui, dans son esprit, amènent au terrain l'équipage du JU 52.

Revenu vers le Carré, il rencontre le Lieutenant-Colonel (LCL) SCHROMER et un Commandant qui lui lisent solennellement une proclamation lui enjoignant d'avoir à évacuer la Base avant 17 h, de renvoyer le personnel dans ses foyers et de faire supprimer tous les insignes de grade. Il refuse d'exécuter cet ordre avant d'avoir reçu des instructions de ses supérieurs. Il constate alors que toutes les liaisons sont supprimées. Par ailleurs, les casernements sont gardés et le personnel ne peut plus en sortir. Les bureaux sont interdits, le Central téléphonique remis en fonction avec une équipe d'Allemands.

Le poste radio est occupé, l'armurerie fortement gardée.

Un certain nombre (8 ou 10) de canons légers de D.C.A. sont disposés en divers points du terrain et des casernements. Les hangars sont également surveillés. Le LCL SCHROMER s'installe dans le bureau du Second et règle avec le CV BONNOT le détail de la journée. Celui-ci envoie des officiers aux renseignements à l'extérieur et se rend lui-même auprès du Général commandant d'Armes pour lui rendre compte de la situation et tenter à nouveau d'avoir une liaison extérieure. Aucune action du même ordre n'ayant été faite sur les Services militaires de la Garnison et des camps, il apparaît que l'opération n'intéresse que la Marine. Le Général autorise le transfert dans le Camp de La Lègue du personnel qui ne pouvait partir en permission.

Les conditions de l'évacuation de la Base sont difficiles à mettre en œuvre car de nombreux officiers qui étaient "à terre" avaient d'abord été priés de s'éloigner. Le LCL SCHROMER consent quelques facilités pour hâter l'opération : libre accès aux bureaux, libre circulation à l'intérieur de la Base, possibilité d'utiliser les véhicules pour le transport du personnel et des bagages, de la comptabilité, des vivres nécessaires pour nourrir le personnel cantonné au Camp de La Lègue pour un temps indéterminé.

Les questions principales semblent réglées et le nouvel occupant disposé à nous voir partir le plus tôt possible. La suite des opérations montre que les instructions aux gradés chargés de faire exécuter étaient restrictives, pleines de méfiance et faites pour entraver l'évacuation. À tout instant, on perçoit avec évidence la mauvaise foi des supérieurs et des subordonnés.

4 décembre 1942

L'Ingénieur mécanicien de 1ère classe (IM) RAGOT est convoqué par le Général BAYER qui demande que les ouvriers civils reprennent immédiatement le travail.

7 décembre 1942

L'I.M. RAGOT rentre sur la Base avec 40 ouvriers et quelques officiers-mariniers.

21 décembre 1942

Le Capitaine de Corvette (CC) ROUSSELOT et le Lieutenant de Vaisseau (LV) BOZEC rencontrent le Col SCHRAM, (Commandant de la formation qui doit arriver prochainement sur la base) un Commandant allemand et un Capitaine italien :

- Tout le matériel qui était sous contrôle allemand passe sous contrôle italien. Tout le reste est pris par les Allemands.
- Les avions français (32) devront avoir évacué dans les quinze jours, les Allemands désirant les voir partir pour faire de la place. L'officier italien laisse entendre qu'ils pourraient être dirigés sur Berre.
- Un local resterait à notre disposition pour y mettre nos archives jusqu'à l'arrivée de l'escadre.
- Le Commandant pense au terrain de Fayence comme terrain annexe pour sa formation et son personnel qui n'auraient pas de place sur la Base.
- Allemands et Italiens semblent désirer la présence du personnel français uniquement pour remettre de l'ordre sur la Base et apprendre aux occupants à faire fonctionner les servitudes. Ensuite, ils les renverront en gardant peut-être les ouvriers.

29 décembre 1942

Arrivée d'une vingtaine, de "Stuka". Cette unité est la "Sturzkampffliegerschule 1" (ou "École de Stuka N°1") formée en mars 1939, et dont la mission est d'entraîner au bombardement en piqué de jeunes pilotes. Venant d'Allemagne fin 42, elle a été stationnée peu de temps à Cuers, puis à Fréjus-Saint Raphaël avant de gagner Metz-Frescaty fin 43. Le Major allemand laisse entendre que les marins français ne pourront rester sur la Base.

4 janvier 1943

Le Major allemand annonce l'arrivée d'ouvriers civils allemands qui occuperont tous les ateliers et qui amèneront leurs outils, leurs matériels...etc

5 janvier 1943

Arrivée du personnel civil allemand qui occupe les ateliers. Nos ouvriers restent avec eux.

7 janvier 1943

Conversation entre le LV BOZEC et un LCL allemand :

« Pourquoi ne voulez-vous pas laisser travailler les ouvriers français sous nos ordres ? De toutes façons, cela sera comme cela dans quelques temps. Cela a lieu à Brest et tout le monde est très content ainsi »

Sur un renouvellement pressant de notre demande de nous laisser convoyer nos avions et hydravions sur une autre base, les Allemands répondent :

« Pourquoi ne laissez-vous pas vos hydravions à la bouée et vos avions sur le terrain ? En Allemagne, c'est ce que nous faisons »

19 janvier 1943

Le Capitaine CRAIGNONI est le commandant du camp italien .

Notre présence paraît indésirable. Les intentions des occupants semblent être les suivantes : le personnel ouvrier serait embauché au gré des occupants, sans passer par notre intermédiaire.

Le hangar VI, vidé au 2/3 des appareils français qui s'y trouvaient, abrite maintenant des avions allemands. Nos appareils se trouvent sur les terre-pleins ou dans l'ancien marais.

Les Italiens demandent à quelques gradés de les aider à mettre en état de vol les avions français qu'ils désirent conduire en Italie. Cette offre n'est pas acceptée : en cas d'accident, ils pourraient en effet accuser notre personnel de sabotage.

18 janvier 1943

Le Major BRIX demande au LV BOZEC de lui fournir des armements d'embarcation. Des marins-pêcheurs sans travail sont embauchés.

27 janvier 1943

Un Lieutenant pilote italien, qui essayait le LEO 45 n° 486, après un décollage catastrophique, écrase l'appareil au sol à l'atterrissage.

1er février 1943

Le LV BOZEC remplace le CC ROUSSELOT démobilisé. En dehors des ouvriers embauchés par les Allemands, seuls le LV BOZEC, le PM RUMEAU et le SM WITTING (Interprète d'allemand) sont autorisés à pénétrer sur la Base.

24 février 1943

Un équipage italien vient chercher un Potez 63. Départ retardé, avion indisponible.

1er mars 1943

Un "*Stuka* " est accidenté près du Puget.

2 mars 1943

Visite du Maréchal SPERRLE

2 avril 1943

Des travaux sont en cours pour créer des zones de dispersion pour les appareils dans le nord-est du terrain.

9 avril 1943

Camouflage en cours des bâtiments voisins de la Base (peinture gris-foncé) en particulier le "Grand Hôtel" de Fréjus-Plage.

10 avril 43

Un "*Stuka* " est accidenté : il a effleuré l'eau dans une ressource.
Construction de nombreuses tranchées sur la plage et à l'intérieur de la Base.

30 avril 1943

Deux "*Stuka* " se heurtent en vol et tombent à la mer. Un pilote est porté disparu. Le second saute en parachute et est récupéré par la vedette de sauvetage armée par du personnel français.

14 mai 1943

De nuit, un soldat allemand est tué d'une rafale de mitraillette. Il n'aurait pas répondu à la demande du mot de passe.

26 mai 1943

Un "*Stuka* " est détruit au Luc. Le pilote a sauté en parachute.

28 mai 1943

Le Capitaine MONTI, venant de Cuers, devient le commandant du camp italien .

Début du creusement du fossé antichar de Villepey.

11 juin 1943

Les pistes de dégagement (au NE et à l'E de la Base et à Fréjus Plage) aboutissent à des abris pour 1 ou 2 "*Stuka* ".

Les habitants du quartier des écoles de Fréjus-Plage ont reçu l'ordre d'évacuer.

24 juillet 43

Départ d'un Caudron "Goéland " pour l'Italie.

Un Focke Wulf 190 est légèrement endommagé lors d'un atterrissage forcé suite à une faute de pilotage.

2 août 43

Évacuation des habitants du quartier du port de Saint-Raphaël qui doivent avoir quitté la place avant 17 h.

30 août 1943

Un Junkers 52 est endommagé à l'atterrissage suite à une faute de pilotage.

5 septembre 1943

Le dernier Caudron "Goëland" part pour l'Italie.

11 septembre 1943

Un hydravion Arado 96 est sérieusement endommagé après un incident moteur au décollage.

Le même jour, désertion probable de deux sous-officiers (Viktor PACHER et Jonny SUPPINGER) à bord d'un Messerschmitt Bf 108 "Taifun ". L'un des deux au moins, "Viktor", était un Alsacien enrôlé de force dans la Luftwaffe. Il est vraisemblable qu'ils ont été accompagnés par Emmanuel TURCHI (dit "Manu"), raphaëlois employé sur la Base au titre du Service du Travail Obligatoire (S.T.O.). On ne connaît pas leur sort.

14 septembre 1943

Les Italiens quittent la Base.

20 octobre 1943

Le démontage des machines-outils commence.

21 octobre 1943

Dans le hangar VI, les Allemands font démonter toutes les installations de chauffage central, tuyaux compris, ainsi que les lavabos et les cuvettes.

23 octobre 1943

Les Services industriels allemands de la Base devraient être déplacés prochainement. Les ouvriers français devraient suivre ce déplacement.

1er novembre 1943

Un Heinkel 111 est abattu non loin de Saint-Raphaël par la D.C.A. d'un

navire allié. (1 mort, 6 disparus et 9 blessés)

8 novembre 1943

Les travaux destinés à rendre le terrain inutilisable ont commencé : tranchées de 1 m. de profondeur avec remblais.

12 novembre 1943

Les ouvriers embauchés par les Allemands ont été licenciés au cours de cette semaine.

17 décembre 1943

Les occupants ont mis le terrain hors d'état par un réseau de tranchées établi sur toute son étendue

12 janvier 1944

Les ouvriers ayant travaillé à la Base jusqu'au 1er novembre 43 ont reçu des convocations leur enjoignant d'aller travailler à Salon pour le compte des troupes d'occupation. Les ouvriers détachés à la grue et aux embarcations n'ont pas été touchés par ces convocations.

Quelques Fréjusiens nous ont confié leurs souvenirs de cette époque :

Le 11 septembre 1943, j'étais présent sur la Base où j'avais été, comme de nombreux habitants de Fréjus, requis pour travailler au profit des Allemands.

J'avais été affecté à l'entretien des avions de la Luftwaffe. Je faisais partie d'une équipe composée en majorité de civils allemands qui, manifestement trop âgés pour être affectés dans des unités combattantes, étaient chargés des révisions et des réparations des "Stuka" opérant à partir de la Base. Ces appareils étaient utilisés pour le perfectionnement de jeunes pilotes qui étaient entraînés au bombardement en piqué, sur une cible située au nord de Fréjus.

Mes déplacements sur la Base étaient exclusivement limités à mon lieu de travail qui se situait dans la partie ouest du grand hangar en béton (Le Caquot). Nous étions très surveillés dans nos activités par nos chefs

d'équipe allemands et nous ne pouvions nous éloigner en aucun cas. Toutefois, il m'est arrivé de participer à des dépannages dans d'autres endroits.

Je citerai trois cas qui me reviennent en mémoire, mais je ne saurais les situer dans le temps :

- Le premier concerne un Heinkel 111 qui, un peu "court", avait manqué son atterrissage et s'était "crashé" en bordure de piste, au nord de la Base. Pendant plusieurs jours, nous avons démonté l'appareil qui, très endommagé, n'aurait pu être réparé localement. Les différentes parties étaient alors transportées sur des plateformes vers la gare de Fréjus où nous les chargions sur des wagons, vraisemblablement pour leur transport vers l'Allemagne.
- Le second cas est en relation avec l'amerrissage d'un "Stuka" le long de la plage située à l'ouest de la Base, pour une raison que j'ignore. [C'est, vraisemblablement, l'accident signalé à la date du 10.4.43] L'appareil reposait sur ses roues à 200 m. de la côte, sur un fond de 3 à 5 m. et nous l'avons soulevé à l'aide de ballonnets gonflables. L'appareil a pu ainsi être remorqué par une vedette à proximité de la grue, installée à l'extrémité de la jetée, et normalement utilisée pour la mise à l'eau et le recueil des hydravions. Nous avons pu le sortir de l'eau mais il est vraisemblable qu'il a dû être réformé à cause de la corrosion.
- La troisième occasion où j'ai eu l'occasion d'être employé en dehors de mon lieu de travail habituel fait suite à l'accident, à proximité de la cible de bombardement d'un "Stuka" qui avait manqué sa ressource et percuté des arbres avant d'aller s'écraser plus loin.

Le 11 septembre 1943, je me souviens que, comme tous les jours pendant la pause de midi, nous nous trouvions devant le hangar, coté ouest, attendant le moment de reprendre le travail, à un endroit d'où nous ne pouvions pas voir la piste. À un moment donné, il y a eu une grande agitation parmi les Allemands, et cela pour une raison que nous ignorions. Ayant repris nos occupations, notre chef d'équipe allemand nous a appris qu'un inconnu s'était emparé d'un petit avion, avait décollé pour une destination inconnue et que des chasseurs allaient le descendre ! Dans la soirée, nous avons appris que c'était "Victor" qui était parti avec "Manu".

Je connaissait bien "Victor", je veux dire que je le connaissais "de vue", mais je ne peux affirmer qu'il occupait effectivement un poste de pilote dans la Luftwaffe. Je ne connaissais pas son grade et je ne l'ai jamais vu en tenue de vol car il portait toujours une combinaison de mécanicien. Je l'ai vu souvent voler avec le Commandant qui était le directeur des ateliers et qui, lui, n'était peut-être pas pilote. Je ne l'ai jamais vu partir seul sur le petit biplan. Nous savions que "Victor" était alsacien, mais, il servait sous l'uniforme allemand et ne nous fréquentait pas. Il était blond, de taille inférieure à la moyenne, avait entre 20 et 25 ans et un visage très jeune.

Je connaissais également Emmanuel TURCHI que nous appelions "Manu", mais il était employé dans une équipe autre que la mienne.

À la suite de cette "évasion" les contrôles ont été renforcés à l'Aubette et la surveillance dans notre travail a encore été accrue.

Vers la fin de 1943 nous avons été informés que l'école de "*Stuka*" allait être déplacée sur un autre terrain (Nîmes ?). Il était prévu que notre atelier suive les appareils sur cette nouvelle base. Un convoi ferroviaire avait été organisé pour notre transport mais je ne me suis pas présenté au départ.

L'été 1944, je travaillais à la Base comme ajusteur à l'atelier de mécanique. Il y avait 3 tourneurs, 2 ajusteurs (Louis G... et moi) un magasinier, le chef de service, agent de maîtrise se nommait R..., le frère du tonnelier. Je n'ai jamais travaillé directement sur les "*Stuka*".

Les Allemands ont pris les avions français. Ils n'étaient pas copains avec les Italiens. Certains de ceux-ci avaient de la famille à Fréjus, par exemple le magasin de vêtements rue St-François, des cousins. Le coiffeur aussi était un Italien.

Les cuisines allemandes étaient installées à côté de notre atelier et parfois, comme nous avions faim, on nous donnait des pommes de terre.

Il y a eu deux jeunes qui ont voulu partir en Corse avec un petit avion, mais la chasse allemande a dû les descendre au-dessus de la Méditerranée car ils ne sont pas arrivés. Il y avait un Allemand, qui parlait bien français [Ndlr : en fait, c'était un Alsacien - voir ci-dessus] et un Français, un raphaëlois dont j'ai oublié le nom. Ils ont fait les pleins, mis en route puis décollé.

Nous avions des laissez-passer pour entrer sur la Base par l'entrée principale. Un jour, j'ai voulu sortir par une porte située à peu près à l'emplacement de l'Aéro-Club et j'avais dans mon sac des débris de bois que j'emportais pour nous chauffer. J'ai été refoulé et la sentinelle m'a dit «Raus» [Ndlr : les Français ont toujours compris "Raus" ou "Raous", le terme exact était : "Heraus" = dehors]. J'ai dû, ce jour là, retourner à la Base et sortir par l'entrée normale.

Fréjus-Plage était "Zone interdite" à cause des "*Stuka*" qui, le soir quand les vols étaient terminés, traversaient le Boulevard de la Mer et gagnaient leurs abris dans les Sables. Le matin, ils faisaient le chemin inverse.

Plusieurs pistes en ciment partaient perpendiculairement de la Base, vers Saint-Raphaël. Après avoir traversé le Boulevard de la mer, les avions étaient cachés sous les arbres ou dans des hangars.

À Fréjus-Plage, et pour créer des zones de parking pour les "*Stuka*", les Allemands avaient abattu les maisons qui les gênaient et en avaient laissé d'autres en place pour donner le change. Les élèves-pilotes s'entraînaient sur une cible avec des bombes en ciment, beaucoup sont morts redressant trop tard. Ils étaient enterrés à Bellevue. Après la guerre, leurs corps ont été rapatriés en Allemagne.

Pour ne pas partir en Allemagne, j'avais été embauché comme chauffeur de camion à la Base et je circulais de Cannes à Toulon. La Base hébergeait alors une école de perfectionnement pour de jeunes pilotes qui s'exerçaient au bombardement en piqué. Il y a eu de nombreux accidents, certains pilotes redressant trop tard et percutant le sol.

Une fois, j'ai été envoyé vers Draguignan où un "*Stuka*" avait percuté le sol. Nous avons extrait le corps du pilote que nous avons chargé sur le camion et installé parmi les débris de l'appareil que nous avons ramassés. Nous nous sommes arrêtés à Trans pour nous rafraîchir. Des curieux, qui s'étaient intéressés au chargement du camion, se sont reculés épouvantés en apercevant les restes du pilote.

J'ai plusieurs fois transporté des cercueils, toujours accompagnés de la même couronne en céramique, au cimetière de Bellevue où ces pilotes étaient enterrés après une brève cérémonie, au cours de laquelle une section exécutait un tir en l'air. L'atelier où étaient fabriqués les cercueils était à proximité de l'entrée de la Base et les boîtes terminées empilées dehors, au vu de tous, particulièrement des jeunes pilotes qui ne pouvaient pas ne pas les voir en arrivant le matin au travail, ce qui n'était peut-être pas très stimulant pour eux.

J'ai bien connu "Manu" (Emmanuel TURCHI), celui qui a "fauché" l'avion et est parti avec un pilote allemand. À ce moment, je conduisais une citerne et je faisais le plein des avions. Leur avion était un petit avion que les officiers utilisaient pour se promener. Ce jour là, j'ai fait les pleins de l'appareil, puis ils ont mis en route et décollé. Je ne savais pas alors qu'ils se sauvaient. Plus tard, des camarades m'ont dit : « *Tu as vu, ils sont partis* » J'ai répondu « *Évidemment, je les ai vu partir* » « *Oui, mais ils sont partis pour la Corse* » ont-ils ajouté. Sur le moment, ce départ n'a pas attiré l'attention des Allemands : c'était un avion allemand et le pilote était allemand.

Au titre du S.T.O. j'étais employé comme plombier sur le chantier qui construisait le mur le long du rivage et j'étais chargé de la connexion des bétonnières au réseau de distribution d'eau.

Sur la B.A.N. un ingénieur italien, VASSETA, jouait le double jeu et cachait les jeunes qui avaient reçu une convocation pour partir en Allemagne. Un après-midi, cela devait être mon tour. J'étais occupé à décharger un camion de sable et un camarade m'a fait signe que des Allemands approchaient. La benne étant vide, j'y suis monté, torse nu et pieds nus, et m'y suis caché avant qu'elle ne démarre. Je ne suis plus jamais revenu à la B.A.N.

**Nous demandons à tous ceux qui ont été requis
pour travailler sur la B.A.N à cette époque
de bien vouloir nous aider dans nos recherches.**

Pour nous contacter → voir page suivante

La "SOCIÉTÉ d'HISTOIRE de FRÉJUS"
prépare un numéro spécial de son Bulletin,
qui devrait sortir dans les prochains mois,
et qui sera consacré au sujet suivant :

Le Débarquement du 15 août 1944 et la Libération de Fréjus

Nous avons déjà recueilli un grand nombre de témoignages de personnes habitant Fréjus à cette époque, mais nous souhaitons poursuivre nos recherches et compléter notre travail.

Faites-nous part de vos **souvenirs personnels** concernant la période allant de novembre 1942 à août 1944.

Communiquez-nous les **documents en votre possession** tels que :

- photos,
- cartes-postales,
- livres, cartes,
- journaux et revues,
- affiches,
- tracts,
- cartes d'alimentation,
- etc ...

Nous en prendrons le plus grand soin et vous les rendrons après reproduction.

Pour nous contacter :

Adressez-vous au "MUSÉE d'HISTOIRE LOCALE et des TRADITIONS"
153 rue Jean Jaurès - 83600 FRÉJUS (Tel = 04 94 51 64 01)
(Fermé les Lundi, Dimanche et Jours fériés)

Ou, sur Internet, à l'adresse : jhouben@pacwan.fr