

Pour Pierre,

Pour Renée,

*Pour les 500 aviateurs abattus pendant la
campagne de France de mai-juin 1940,*

*Pour tous ceux qui ont lutté contre le régime
nazi et le régime de Vichy.*

PROLOGUE

Pierre ! Assis devant un ordinateur posé sur le bureau de ton père et avec la médaille en bronze à portée de main, « feriam sidera » « je frapperai les astres », que tu as obtenue en remportant la coupe Military Zénith de 1932 – tu étais alors capitaine de la troisième escadrille d'observation de la 33^e escadre dans laquelle Saint-Exupéry a servi en 1940 – j'écris cette histoire qui est aussi la mienne. Je me mêle ainsi des affaires de notre famille et donc des tiennes mais aussi des affaires de la France.

J'aurais dû naître en Flandre où ton frère et ta belle-sœur vivaient au début des années cinquante. Ton frère n'aimait pas l'idée d'une naissance flamande, et ta belle-sœur voulait un centre de maternité réputé. Je suis donc sorti des limbes à la clinique de luxe Belvédère à Boulogne Billancourt devenu aujourd'hui Montevideo, traduction exacte en espagnol, peut-être pour garder une référence au passé et pour assurer une continuité entre l'accouchement et le sevrage puisqu'elle soigne maintenant tous les types d'addiction. En tout cas, je ne sais pas d'où cela me vient, mais je suis accro à la vérité. Pour me soigner, je pratique la narration en frappant les touches du clavier de mon ordinateur. En celte, cette langue qui a été parlé dans une grande partie de l'Europe pendant des centaines d'années, avant et après la conquête romaine, « bi » signifie aussi bien « exister » que « frapper ». Je frappe pour toucher les astres et retrouver ta mémoire. Affaire de revenant.

Mes parents m'ont appelé Pierre en souvenir de toi, mon oncle, « pilote mort au début de la guerre de 1940 à l'occasion d'un vol d'observation qui n'aurait pas dû t'incomber en tant que commandant, plus jeune chef d'escadron de l'armée de l'Air française », c'est du moins ce que m'a dit ton frère, l'auteur de cette version de ton histoire. Tu sais comment il était, avec sa posture d'ingénieur sérieux, donnant toute l'apparence

d'un homme s'en tenant aux faits. Longtemps, je n'ai pas eu de raisons particulières de mettre en doute ses paroles que je prenais pour la vérité. Et puis qu'est-ce que j'y connaissais, moi à la guerre de 1940 ?

Pendant toute ma vie, j'ai entendu et espéré – et c'est resté une vérité et même un fait jusqu'à aujourd'hui – que « c'était fini, qu'on n'aurait plus jamais de guerre mondiale ». Pour moi, au début, c'était clair, je ne serai jamais militaire, la guerre faisait partie de la grande Histoire et je n'aurai jamais à la faire.

Mais cela s'est vite gâté, j'ai entendu assez vite parler des événements d'Algérie qui ressemblaient à une guerre, même si, officiellement ce n'en était pas une, c'était une opération de maintien de l'ordre. Le général de Gaulle qui en rappelait une autre de guerre est arrivé et il n'incarnait plus seulement la grande Histoire avec son appel du 18 juin 1940, sa résistance au nazisme, il faisait l'actualité en faisant torturer et tuer ceux qui voulaient leur indépendance nationale, au nom de la raison d'État. À la sortie de l'école, je voyais les murs de Paris, où mes parents s'étaient installés à leur retour de Dunkerque, infestés de slogans signés par l'OAS qui défendait la colonisation à coup d'attentats en Algérie mais aussi en France contre des cibles diverses, dont plusieurs sur la personne du général de Gaulle. J'ai découvert alors qu'il y avait en France des hommes politiques plus à droite que lui.

Pendant mon adolescence, je me suis dénié avec Mai 68, j'avais alors 15 ans et j'arpentais le quartier latin à l'affût de toutes les discussions qui me sortaient des schémas de pensée de mon milieu et un peu plus tard avec la Beat Generation de Kerouac, Burroughs, Ginsberg et des polyphonix de Jean Jacques Lebel au centre américain. Leurs voyages spirituels politiques et poétiques, leurs révoltes contre la guerre du Vietnam, m'ont ouvert de nouvelles voies.

Dans la famille, les seules histoires de la guerre de 1940 dont on entendait parler un peu, c'était celles de ton frère résistant. Pour nous, ses enfants, sa résistance était devenue un fait acquis : quelques missions de renseignement, des convoyages de pilotes anglais ayant sauté en parachute de leurs avions abattus jusqu'aux bases de repli vers l'Angleterre et des balisages de terrains pour le largage d'armes. Rien de très violent, mais, cela nous suffisait, on avait un père résistant, même s'il ne cherchait pas à passer pour un grand héros ! Par ailleurs, cela me paraissait un peu bizarre pour un résistant, il se disait anti-gaulliste à cause du caractère autoritaire

PROLOGUE

du général et sans beaucoup plus d'analyses politiques, il se déclarait centriste. Dans son histoire, je retenais surtout son esprit d'indépendance, son rejet du nazisme et son opposition au maréchal collaborationniste aussi bien qu'au général s'accaparant le destin de la France.

J'écoutais Georges Brassens dénonçant toutes les guerres, y compris celle de 1940 :

*L'un aimait les Tommies, l'autre aimait les Teutons,
Chacun, pour ses amis, tous les deux ils sont morts
Moi qui n'aimais personne, je vis encore
Qu'il est fou de perdre la vie pour des idées,
Des idées comme ça, qui viennent et qui font
Trois petits tours, trois petits morts, et puis s'en vont,
Qu'aucune idée sur terre est digne d'un trépas,
Qu'il faut laisser ce rôle à ceux qui n'en ont pas,*

et l'appel à la désertion de Boris Vian :

*Refusez d'obéir
Refusez de la faire
N'allez pas à la guerre
Refusez de partir
S'il faut donner son sang
Allez donner le vôtre
Vous êtes bon apôtre
Monsieur le Président*

Alors, je me suis fait réformer au centre de sélection du fort de Vincennes pendant mes « trois jours » qui étaient réduits dans les années soixante-dix à une journée pour les appelés au service militaire. On m'a trouvé inapte, inadapté, dérangé de la tête. J'ai un peu orienté le diagnostic avec mes réponses, mais bon, c'était clair, je n'irai pas à la guerre, quoi qu'il arrive. Pour ne pas en rester là et me prouver que je n'étais pas un si mauvais numéro, je suis assez allé passer un nouvel examen avec l'identité d'un copain qui, lui, voulait faire son service – quelle drôle d'idée ! – mais qui s'était luxé le genou en faisant le con sur la plage. J'avais donc pris sa place, même s'il était plutôt brun sur la photo de la carte d'identité et moi plutôt châtain clair. Mais cela a marché, cette fois-là, je n'ai rien raconté de spécial à l'officier psy et j'ai été déclaré bon pour l'armée, enfin

pas moi vraiment, mais le copain qui voulait y entrer. Tu vois, ma période militaire a été limitée au maximum. Longtemps, j'ai entretenu l'illusion de pouvoir échapper à un passé familial trop pesant. J'avais d'autres histoires à régler ! Incapacité de tout affronter en même temps ! Alors, les années ont passé mais les zones d'ombre ont fini par éveiller ma curiosité. Pour toi, mon oncle, cela m'a pris après la mort de mon père. Il est parti avec ton histoire. Seulement après sa disparition, un vide m'est apparu, ton image manquante a fait son œuvre. Pas de photos, pas d'enfants, pas de femmes, pas de traces ou si peu.

Pendant mon enfance, quand je pensais à toi, j'étais fier de devoir mon prénom à un homme oiseau qui scrutait l'ennemi d'en haut au lieu de le tuer et qui était mort en volant à la place de ses hommes. Plus guetteur que guerrier, plus albatros qu'aigle.

Et puis, en l'absence de mon père, des doutes ont commencé à émerger et je me suis autorisé à faire des recherches sur toi. Dans la famille, personne ne pouvait me donner la moindre information. Par ailleurs, j'ai découvert que beaucoup d'historiens sont allés voir derrière le ciel de la campagne de France qualifié de vide par ceux qui ont fait de l'aviation le bouc émissaire de la défaite. Et ils ont révélé des histoires qui m'ont ouvert des horizons. Pour savoir qui tu étais, il me restait l'armée. Toutes les archives des personnels militaires étant consultables à Vincennes, je n'avais plus qu'à franchir les portes du fort sans risquer cette fois l'embrigadement mais pour éclairer ton passé, donc celui de la famille et le mien.

Après toutes sortes de péripéties administrativo-militaires, un soldat a déposé sur la table à la place qui m'avait été assignée dans la salle de lecture Louis XIV un carton épais à ton nom. Je l'ai ouvert avec impatience et une forte émotion m'a gagné au vu de la première information qui m'a sauté aux yeux. En mai 1940, tu n'étais pas commandant d'un groupe d'observation, mais d'un groupe de Bombardement d'assaut chargé d'attaquer en vol rasant les panzers allemands qui envahissaient la France.

Tout de suite après, m'apparut une autre nouveauté, tu t'étais marié le 29 mai 1937 avec Renée Lissiansky née Siegmann après autorisation du ministre de l'Air Pierre Cot. Ainsi, j'avais aussi une tante et « israélite », d'après une mention soulignée ! J'ai lu avidement tout ce qui était disponible sur toi et ton groupe. Lors d'une pause, je suis allé prendre un café et j'en ai profité pour faire le tour du hall d'entrée du bâtiment des

PROLOGUE

archives et je me suis intéressé aux vitrines qui illustraient chaque arme. En fait, je me suis surtout arrêté devant celle de l'aviation et je ne pouvais pas le croire, elle était justement dédiée à ton groupe, le II/54 ! Un premier panneau expliquait que vous aviez perpétué la tradition de la SAL1, une des escadrilles les plus prestigieuses de la Grande Guerre et que vous aviez reçu une citation à l'ordre de l'armée pour votre action au feu en mai 1940 et sur le deuxième, le texte de la citation était reproduit : la croix de Guerre avec palme attribuée au GBII/54, groupe de bombardement d'assaut d'élite, pour son ardeur au combat sous l'impulsion de son chef, le commandant Grenet. C'était comme si tu représentais à toi seul l'honneur de l'aviation militaire française. Cela faisait beaucoup, j'ai perdu pied, j'ai senti une brutale baisse de tension, j'étais bon pour une nouvelle réforme. Bientôt je ne serai même plus capable de tenir ma place de consultant des archives militaires ! Je me suis calmé, j'ai repris mes esprits et j'ai commencé à reconstituer ton histoire. Dans ton dossier, était mentionnée une adresse Rue de Froidevaux à Paris. J'ai aussitôt demandé à la Mairie du 14^e une copie de ton acte de mariage. Je l'ai reçu par retour du courrier avec le nom de ton témoin, Gaston Fournier, Officier d'aviation qui d'après les archives était mort en 1960 aux Sables-d'Olonne.

Grâce à l'annuaire téléphonique, j'ai fini par trouver Marc, un neveu de ce Gaston Fournier qui a accepté de me recevoir. Et oh surprise ! Il avait gardé tous les documents de son oncle concernant la guerre de 1940 et sa carrière militaire. C'était un passionné d'aviation qui connaissait parfaitement toutes les problématiques que je commençais à peine à découvrir et il m'a confié un véritable trésor, à mes yeux, un petit cahier noir dans lequel tu avais écrit ta propre histoire dans l'armée de l'air avec toutes tes réflexions sur la défaite annoncée, l'invasion nazie et ta propre mort. Une date figurait à la dernière page, avril 1940. Intercalé à l'intérieur du cahier, il avait aussi archivé des lettres que tu lui avais adressées pendant la drôle de guerre entre septembre 1939 et mai 1940. Pour une raison qui restera à jamais inconnue, Gaston n'avait jamais fait usage public de ces documents. Peut-être en a-t-il confié une copie à l'administration militaire quand les causes de la défaite de 1940 ont fait l'objet d'analyses et elle est restée lettre morte jusqu'au jour où j'en ai pris connaissance.

Et puis j'ai commencé à écrire une nouvelle histoire pour toi et pour les autres.

1.

LA GUERRE

Les réfugiés belges forment de longues colonnes sur les routes poussiéreuses de la Flandre. Ils ont encore en mémoire l'occupation allemande pendant la guerre de 1914. Ils ne veulent pas revivre cela. L'offensive allemande a déchiré le front des armées alliées. Hitler a imposé ses choix à son état-major. Il a lancé ses divisions blindées et ses escadrilles de chasseurs et de bombardiers entre la ligne Maginot et la mer du Nord. Pour imposer sa domination absolue à l'Europe entière, il a fait appliquer les plans qu'il a coloriés sur les cartes d'Europe, blanc pour la Pologne, jaune pour la France. En fait un déluge de feu orange, des fleuves de sang rouge et des ruines noires.

La France et l'Angleterre qui avaient abandonné à leur sort la République espagnole vaincue par les Franquistes, l'Autriche annexée par le III^e Reich et la Tchécoslovaquie dépecée après l'invasion des troupes allemandes ont déclaré la guerre à l'Allemagne, il y a huit mois, quelques jours après l'invasion de la Pologne.

Hitler veut une offensive éclair pour ne pas répéter les affrontements interminables dans les tranchées qui ont fait tant de morts des deux côtés, seulement vingt ans auparavant. En face, les Alliés se contentent d'attendre l'attaque de l'ennemi derrière leurs défenses en évitant de lancer des opérations offensives par peur des représailles.

En deux jours, les forces belges et hollandaises ont été surclassées. Les chars, l'aviation et les troupes d'assaut de la Wehrmacht foncent sur la frontière française.

Les convois de civils fuyant les combats servent de boucliers humains aux colonnes de blindés. Tout va très vite. Le 10 mai à

5 h, 400 avions de la Luftwaffe déversent une pluie de bombes pour liquider les troupes alliées, détruire les avions immobilisés sur leurs bases et encombrer les routes. Les panzers suivent pour affiner la percée. Tout est prévu par l'armée allemande, parachutages massifs, ponts de bateaux jetés sur les obstacles fluviaux en une journée pour avancer, créer la surprise et mettre en déroute les dispositifs mis en face.

Dès le premier jour, une bonne partie des avions belges et néerlandais ont été mis hors service avant de pouvoir décoller. Les bombardements sur les terrains d'aviation français jusqu'à Paris ont fait moins de dégâts. La France a laissé un front peu défendu au nord-ouest de sa ligne Maginot le long de la frontière belge. Après des mois d'attente, le déclenchement de l'offensive allemande débute par un coup de butoir sur les voisins belges et hollandais, donnant théoriquement quelques heures à l'état-major français pour verrouiller le flanc exposé.

À quelques kilomètres, les divisions françaises prévenues de l'avancée allemande se préparent à l'affrontement. Les Britanniques envoient des renforts.

C'est dans les airs et en territoire belge que va débiter la campagne de France qui fait suite à la drôle de guerre.

Dès le 10 mai, ce qui reste des forces aériennes néerlandaise et belges se jette dans la bataille, remporte quelques succès mais termine décimé par la chasse allemande et la Flak.

Les premiers à intervenir sont neuf Fairey battles belges de l'escadrille Hépécée qui sont mitraillés par la défense anti-aérienne, la Flak, des unités mobiles avec quatre canons de 20 mm disposées tous les cinquante mètres et par les Messerschmitt assurant la garde aérienne.

La Royal Air Force envoie aussi ses chasseurs et ses bombardiers sur les ponts et sur les colonnes allemandes. Durant la première journée, l'Advanced Air Striking Force perd vingt-et-un bombardiers Fairey Battle, mais réussit à détruire le pont de Veldwezelt sur lequel s'abat l'un d'entre eux en flammes.

À terre, le rouleau compresseur écrase tout sur son passage, le déferlement ne peut plus être stoppé avant la jonction avec l'armée française que par les avions encore libres de se déplacer. Il faut faire

sauter les ponts traditionnels et les ponts de bateaux que les artificiers et les bombardiers alliés n'ont pas pu détruire à Maastricht et sur le canal Albert.

À 8 h du matin, le Grand quartier général de Vincennes envoie au général François d'Astier de la Vigerie commandant la zone d'opérations aériennes nord un message ordonnant l'exécution des missions prévues pour la chasse et la reconnaissance, mais excluant les bombardements. Cette limitation paraissant aberrante au général d'Astier, il insiste pour pouvoir lancer ses bombardiers sur les colonnes allemandes en marche vers les frontières françaises. À 11 h, il reçoit l'autorisation de bombarder l'ennemi en rase campagne, mais on lui interdit les centres industriels et les agglomérations pour ne pas « froisser » les gouvernements belges et hollandais. Cet ordre paralyse les possibilités d'action du bombardement français à cause du passage des troupes dans des zones urbaines étendues et parfois continues. De plus le plan allié prévoyant les opérations conjointes en cas d'offensive allemande ne comportait pratiquement que des objectifs situés dans des centres urbains.

Ce jour-là, les missions de bombardement ont donc été assumées par la Royal Air Force, le général d'Astier n'ayant transmis à son homologue anglais, le maréchal Baratt, l'ordre d'exclusion des zones urbaines qu'après le départ des bombardiers sur les objectifs initiaux.

La chasse française effectue ce premier jour de la campagne de France 360 sorties et remporte de nombreuses victoires dans les airs. Des Morane 406, des Bloch 152, des chasseurs Dewoitine 520 et des Curtiss H.75A se ruent sur les bombardiers à croix gammée. Ils bénéficient du fait que les raids de Luftwaffe n'étaient, pour la plupart, pas protégés par des chasseurs d'escorte. 23 avions français sont perdus, mais 44 avions allemands sont abattus, dont 4 bombardiers Dornier par le capitaine Accart. Ce résultat fait espérer aux équipages français de retour à leur base qu'ils pourront s'opposer avec efficacité à la Luftwaffe.

Le lendemain, huit bombardiers belges sont abattus lors d'une attaque sur le pont artificiel de Maastricht. De son côté, la Royal Air Force revendique la destruction de huit chasseurs allemands dans un combat où elle ne perd qu'un Hurricane.

Le général Gamelin, devant l'avance foudroyante de l'armée allemande envoie un nouvel ordre au général d'Astier : tout mettre en œuvre pour retarder les colonnes allemandes sans hésiter à bombarder les villes et les villages pour obtenir le résultat recherché. Les bombardiers français vont pouvoir entrer en action.

Le 11 mai à 18 h, onze bombardiers Lioré et Olivier (Leo) 45 des groupes I/12 et II/12 escortés par des chasseurs Morane Saulnier mènent la première attaque française contre les colonnes de blindés allemands entre Maastricht et Tongres. Le Leo 45 de fabrication récente avait été conçu pour bombarder à moyenne altitude, mais aussi en piqué à 600 km/h. Pour cela, il a été appelé le Stuka français à tort puisqu'il n'avait pas un système de viseur adapté à la technique du piqué et sa vitesse de 420 km/h en vol, bien que supérieure à beaucoup d'avions de l'époque le rendait vulnérable face aux Messerschmitt plus rapides. C'est l'absence de véritables avions français de bombardements en piqué qui lui a valu ce surnom, mais surtout d'avoir été employé à contre-emploi, en basse altitude, ce qui a provoqué de lourdes pertes. L'attaque est ainsi stoppée par la chasse allemande et la Flak qui abattent un bombardier et en endommagent sévèrement huit autres et quatre chasseurs avant que les équipages des Leo 45 ne puissent effectuer leur mission.

Les groupes de bombardement équipés d'Amiot 143 trop anciens et trop lents pour des missions de jour effectuent chaque nuit les 11, 12 et 13 mai des opérations limitées aux terrains d'aviation ennemis. Certains équipages de ces avions voyant les colonnes allemandes défiler sous leurs ailes regrettent de ne pouvoir s'en prendre à elles pour retarder leur avance. Ils estiment que cela aurait été possible sans risques démesurés.

Le 12 mai au matin, les ponts non détruits par les artificiers hollandais et belges de Maëstricht et du canal Albert font l'objet de raids anglais menés par des unités de bombardiers Blenheim qui se soldent par la perte de onze avions sans résultats.

C'est au tour des Breguet 693 de l'aviation d'assaut française d'entrer dans la bataille. À 9 h, un ordre d'État d'alerte arrive du quartier général. Puis sont transmises les indications concernant l'objet, le lieu de la mission et la façon dont elle doit être effectuée : vol rasant et bombardement des colonnes ennemies sur l'axe Liège à

Tongres pour le premier groupe et Tongres Maëstricht pour le second. Rien sur les ponts, l'état-major a considéré que les bombes de 50 kg lancées par les pilotes de Breguet ne pourraient pas les détruire.

Les groupes d'aviation étaient répartis sur un maximum de terrains pour réduire les pertes en cas d'attaques au sol par les bombardiers ennemis.

Sur les bases de Roye et de Montdidier, les équipages des groupes I/54 et II/54 sont réunis et se penchent sur les cartes, étudient l'itinéraire à suivre et écoutent les recommandations des chefs. Ensuite les hommes attendent l'ordre d'envol. Quelques-uns font un dernier poker, d'autres se tiennent à l'écart, perdus dans leurs pensées ou concentrés sur leur première mission de guerre, inquiets de savoir quel sera leur comportement dans l'action.

L'ordre de départ arrive enfin : 12 h 5. À 11 h 50, les équipages désignés montent dans leurs avions. Ils n'emportent que leurs instruments de navigation et leur revolver, pas de portefeuilles, pas de papiers d'identité, pas d'insigne d'escadrille, pas d'argent, pas de lettres, rien qui puisse intéresser l'ennemi en cas de capture.

Dix-huit Breguet 693 décollent à l'heure prévue, sept depuis le terrain de Roye sous les ordres du commandant Grenet, chef du groupe II/54 et onze depuis Montdidier sous les ordres du commandant Plou, chef du groupe I/54.

Les hommes restés au sol voient partir leurs camarades. Ils essaient de se rassurer avec les rumeurs qui circulaient sur l'armée allemande qui manquerait de cadres et sur les Messerschmitt qui vireraient mal à gauche. Il fait beau, le soleil brille mais pour eux commence l'attente angoissée du retour des avions et de leurs équipages.

Ils seront appelés plus tard les Reichshoffen de l'air, en référence aux cuirassiers français qui, en 1870, ont chargé héroïquement, en grave infériorité numérique, les Prussiens et se sont fait massacrer. En cela, on leur attribuera le statut de sacrifiés ayant eu un comportement certes exemplaire face à l'ennemi, mais inutile et on les assimilera à une force d'avant-garde de l'infanterie, rattachée à l'armée de Terre. Cela reflète une conception issue de la Première Guerre mondiale d'une aviation militaire considérée comme un des corps de l'armée de terre. Et pourtant pour le commandant Grenet et les équipages de bombardiers d'assaut de 1940, la référence historique qui leur donne

confiance et fierté n'est pas la charge des Reichshoffen mais celle des avions français de 14-18 qui en mitraillant en vol rasant les troupes ennemies ont créé la surprise, stoppé l'avance allemande dans la région de Château Thierry et permis l'entrée en lice à temps des réserves françaises. Et cette action répétée à Montdidier a été considérée comme une de celles qui a permis la défaite allemande de 1918 et a préfiguré l'aviation d'assaut. Et c'est justement de Montdidier que s'envole le groupe I/54 ce 12 mai 1940.

L'affranchissement de l'armée de l'Air de la tutelle de l'armée de Terre officialisée par un décret de 1933 avait comme objectif d'utiliser l'aviation pour des missions spécifiques compatibles avec les nouveaux matériels mais le général Weygand, chef d'état-major général de l'armée de Terre a tout fait pour freiner cette évolution et la conduite de la guerre en mai 1940 en a pâti. La récente séparation des corps d'armée imposait une parfaite coordination entre eux et un refus strict des rivalités stériles, ce qui n'a pas été mis en œuvre.

Le général de Gaulle a eu aussi maille à partir avec l'état-major général pour faire valoir ses conceptions sur l'usage des chars d'assaut et les tactiques à adopter pour cette nouvelle force armée qui se révèle décisive, côté allemand, dans la percée en cours à Sedan.

Quand les Breguet 693 du II/54 passent au-dessus de La Ferté, les chasseurs prévus pour leur escorte n'apparaissent pas. Le commandant Grenet suivi par 6 équipages suit son plan de vol sans attendre. C'est la première mission de guerre du groupe II/54. Il n'est pas question d'y renoncer. Le commandant est confiant en la basse altitude pour éviter les Messerschmitt.

Après Namur, à cinquante kilomètres de leur cible, en suivant le lit de la Meuse pour éviter les obstacles, à la suite du commandant, les pilotes plongent à dix mètres au-dessus du fleuve pour effectuer à 380 km/h les premiers vols rasants de l'aviation d'assaut française pendant la guerre de 1940. Course folle dans les Ardennes belges. Des deux côtés du fleuve, ils voient défiler bois, collines, villages, cheminées d'usine, un décor magnifique bientôt dévasté par la guerre.

Au-dessus de Huy, les trois sections du groupe se séparent pour attaquer différents axes routiers. Le commandant Grenet reste accompagné par un seul autre équipage composé du sergent Fourdiner et du sous-lieutenant de la Porte du Theil.

À Liège, la population se masse dans les rues et acclame ces premiers avions français qui vont, espèrent-ils, pouvoir stopper l'avance allemande. Chez les pilotes, l'adrénaline stimulée par ces encouragements monte en flèche mêlée à l'anxiété de savoir comment les avions et eux-mêmes vont se comporter pour ce premier combat. Cela fait des mois qu'ils s'entraînent et ils ont enfin l'occasion d'utiliser leurs armes. Dans les cockpits, grosses bulles de verre en plein ciel, tous les détails de la vie terrestre sont visibles fugitivement, radiographiés pour une évaluation éclair : obstacles pour éviter le crash instantané, terrains d'atterrissage de secours. Jusque-là, c'est comme à la parade, une démonstration de vol pour le Breguet 693, ce fleuron de l'aviation française qui peut fondre sur ses proies comme un fauve, le lion d'assaut qui a impressionné tous ceux qui l'ont vu lors de sa traversée de la France pour rejoindre le terrain de Roye. Élégant bimoteur au fuselage bien profilé, tranchant avec les machines un peu difformes comme le Potez 540 avec son cockpit arrondi non intégré à l'avant formant un gros nez surplombant une carlingue anguleuse et des ailes soutenues par un réseau de tubulure. Le commandant, en plus de son rôle de chef de mission, doit assurer le pilotage très délicat du Breguet en rase motte, faire la navigation et au moment du bombardement viser et larguer les huit bombes de 50 kg et tirer au canon. Les hommes sélectionnés pour ce groupement d'aviation d'assaut doivent avoir moins de 35 ans et peser moins de 85 kg tout équipés. Ce jour-là, le commandant Grenet fait équipe avec le lieutenant Noniotte, le mitrailleur qui est installé à l'arrière de l'avion, tournant le dos au pilote pour tirer avec ses deux mitrailleuses sur les cibles au sol ou sur les avions qui les prendraient en chasse. Ils communiquent par un laryngophone en se vouvoyant, hiérarchie oblige !

Le Breguet 693 N° 28 du commandant Grenet est orné des insignes des deux escadrilles qui étaient sous son commandement, comme le voulait la tradition, celui de l'escargot ailé et celui de la Guêpe en vol observant avec 2 longues-vues. L'état-major avait demandé que soient effacés les insignes sur les carlingues, mais ils avaient été maintenus parce que les équipages étaient fiers de l'histoire des escadrilles qu'ils illustraient. La troisième escadrille du groupe II/54 a hérité des traditions de l'escadrille SAL1, la toute première de l'aviation française créée en 1912 qui a été aussi la première escadrille à être citée à l'ordre

de l'armée en 1915 et a été ensuite une des plus décorées pendant la Première Guerre mondiale pour ses actions de reconnaissance et de combat, entre autres à Verdun et sur la Somme. Le premier insigne de l'Escadrille N° 1, la SAL1 était un simple chiffre « 1 » placé dans un écusson ailé. Il a été ensuite remplacé par un escargot ailé, dessiné par le sergent Barot, interpréteur photographique et joaillier en octobre 1915, pour stigmatiser la lenteur des appareils Farman qui dotaient l'escadrille.

Le lion d'assaut Breguet 693 qui préfigure les futurs chasseurs bombardiers multi-tâches, capables d'affronter la chasse ennemie et de lancer des attaques sur des cibles au sol en vol rasant en est à ses balbutiements. Le commandant considère que l'avion mis à sa disposition pour cette guerre, tout en étant parmi les plus modernes et les plus rapides de la flotte française n'est pas exempt de lourds défauts. Il reste bien raccord avec l'insigne de l'escargot ailé et il faudra comme en 14 que les équipages suppléent aux défauts mécaniques. La carlingue est peu protégée, par manque de blindage. Il ne peut affronter seul des chasseurs ennemis. Il a connu beaucoup d'accidents lors des entraînements à cause de la faiblesse de son train d'atterrissage pour sa vitesse de 180 km/h au moment où il touche le sol.

Le 9 mai, un jour avant l'offensive allemande, lors d'un vol d'entraînement d'un Breguet du groupe I/54, après le décollage, un volet de courbure est resté bloqué. L'avion a été déséquilibré et s'est écrasé au sol. Son explosion a tué les deux hommes d'équipage qui étaient à bord.

Le commandant repense à tous les efforts qui ont été accomplis par son groupe pour que les équipements soient prêts le jour de l'engagement contre l'ennemi. Les huit mois d'attente du déclenchement de l'offensive qui ont été ressentis dans d'autres secteurs de l'armée française comme un lent pourrissement voulu par Hitler pour affaiblir le moral et les forces des hommes ont été mis à profit au II/54 pour s'entraîner au vol rasant et prendre en main les nouveaux Breguet 693. Mais le commandant sait que le nombre de bombardiers français en état d'accomplir des missions de guerre reste dérisoire. On saura plus tard que sur les 33 groupes de bombardement recensés dans l'armée de l'Air en mai 1940, 13 seulement, soit 169 appareils ont été considérés opérationnels par

le général Vuillemin, commandant en chef des forces aériennes et qu'à peine quarante entrèrent en action pendant les premiers jours. Sur les cinq groupes de bombardements d'assaut, seuls le I/54 et le II/54 étaient prêts à effectuer des missions le 12 mai.

Pierre a l'impression d'être entré dans le réel de cette guerre depuis de longs mois, en suivant par l'intermédiaire de sa femme la nazification de l'Autriche après l'Anschluss et le traitement réservé aux juifs, puis l'occupation de la Pologne avec la création des ghettos juifs dont celui de Varsovie où vivent ses cousins. Il a déjà agi en mettant ses beaux-parents Siegmann sous protection dans un monastère près de Paris où sa femme pourrait les rejoindre en cas de menace des troupes allemandes sur la capitale. Il est mobilisé sur la défense de la France mais aussi de l'espace qui se réduit entre la Wehrmacht, les SS et sa nouvelle famille. Il a l'ambition de ne pas mourir. Il a promis à sa femme de ne pas s'exposer inutilement. Il a horreur de ceux qui semblent habités par l'idée de l'héroïsme, qui se croient sur une scène où ils rêvent d'être glorifiés et applaudis pendant l'éternité.

Au II/54, l'entraînement au vol rasant et au bombardement a été effectué sur des Potez 540 et des Breguet 691. Les nouveaux Breguet 693 équipés de moteurs Gnome et Rhône capables d'atteindre les 500 km/h en altitude ont été livrés très tardivement, le premier le 14 avril, il y a moins d'un mois et seulement neuf autres depuis. Le 30 avril, le II/54 en disposait de seulement 10 sur les 25 avions lui étant attribués au moment de la création du groupement 18 de bombardement d'assaut réunissant le I/54, le II/54 et le II/35. Encore la veille, le samedi 11 mai, le commandant Grenet a dû envoyer un de ses chefs d'escadrille, le capitaine Jeunet chercher personnellement les ceintures qui servent à fixer les bombes dans les lance-bombes chez Alkan, l'entreprise qui les fabrique. En pleine guerre, mais pendant le week-end de la Pentecôte, tout était fermé. Le capitaine Jeunet a dû longuement parlementer avec le gardien pour obtenir un lot de ceintures en échange d'un simple bon signé par lui.

Être soldat, prendre ses responsabilités, faire face et entrer en guerre. C'est bien ce qui devait arriver à Pierre Grenet après Saint-Cyr et son engagement dans l'armée de l'Air. Des campagnes, il en avait déjà suivi entre 1928 et 1931 sur l'Euphrate, en Mésopotamie, au Levant comme on disait à l'époque, c'est-à-dire en Syrie et au Liban

pour défendre le protectorat français et réduire la rébellion des Druzes. Mais il avait détesté cette guerre coloniale. Il avait demandé à plusieurs reprises à changer d'affectation, ce qui n'a pas plu à ses supérieurs. Ils ont considéré qu'il avait très mal supporté cette épreuve qui avait agi sur son moral et qu'il se montrait constamment préoccupé de regagner la France et une garnison confortable plutôt que de servir avec foi et abnégation dans un poste sévère mais intéressant. Ils avaient conclu « qu'il s'améliorerait seulement le jour où il sentirait le ridicule d'une pseudo neurasthénie qui n'était que snobisme et désir immodéré de vivre une vie de plaisir et sans contrainte. »

En y repensant, Pierre se sent stimulé par la conviction que ses choix n'ont pas été guidés par le carriérisme. Il ne se souciait pas de faire bonne figure auprès de ses supérieurs. Déjà, à Saint-Cyr, on considérait qu'il limitait son travail au minimum nécessaire pour obtenir son diplôme. Il a été classé à la sortie seulement 270^e sur 329. En tant qu'aîné de la famille, on l'avait poussé à faire Saint-Cyr, mais il avait tenu à passer son bac de philo en même temps que celui de mathématiques. Il avait choisi l'allemand première langue, pour la difficulté et il le parle couramment. Il est allé faire ses classes préparatoires au lycée public Saint-Louis plutôt que dans un collège religieux comme le souhaitait sa famille. Il a été reçu à Saint-Cyr à 18 ans, parmi les plus jeunes. Il a toujours eu le goût de la littérature, il lit beaucoup. Mais, il n'aimait pas suivre les conseils des instructeurs et cela lui a été reproché véhément. Il a été puni pour avoir séché des vols d'entraînement. Il était jugé nerveux et très brutal dans son pilotage. Il était aussi considéré trop indépendant et rebelle à l'autorité. Dans son premier régiment d'affectation, à 21 ans, il a été puni de 4 jours d'arrêt simple pour avoir salué deux officiers supérieurs en gardant sa main dans la poche. Mais, il a rompu ses arrêts en allant en tenue civile en ville où il a été vu « en compagnie d'une dame ». Il n'est pas venu à la popote des officiers et a quitté la garnison sans permission pendant trois jours. Il avait besoin de souffler, se souvient-t-il. Finalement, il a écopé de 14 jours d'arrêt de rigueur. Dans son dossier, on a noté : « sortant de Saint-Cyr, a besoin d'une sérieuse leçon. Très intelligent, esprit peu militaire, à guider de très près, susceptible, à tenir d'une main ferme et délicate. » Au Levant, il a encore reçu un avertissement en 1929 pour ne pas avoir assisté son capitaine lors d'une mission au-dessus de la Syrie.

L'appréciation de ses supérieurs a commencé à changer au moins concernant ses capacités d'aviateur quand ils ont constaté qu'il volait beaucoup pour parfaire ses qualités de pilote et qu'il réussissait parfaitement dans toutes les missions aériennes. Nommé lieutenant à 22 ans avant son départ au Levant et après avoir passé ses brevets de pilote, d'observateur en ballon puis en avion, il a d'abord été reconnu comme excellent observateur. En 1931, il a enfin pu quitter la guerre du Levant et rejoindre le 33^e régiment d'observation à Nancy. Il est rapidement devenu commandant d'escadrille en 1932 avec rang de capitaine et avec ses hommes. Il a gagné la même année la Coupe militaire Zénith des avions de renseignement, celle de la médaille. La compétition était très disputée. Guillaumet l'avait remportée en 1925. Tout cela lui a valu d'être muté à Orly dans un centre d'Instruction comme responsable de la division de l'observation. En 1936, il a été appelé à l'état-major de l'armée de l'air où il a été très bien noté : « esprit très fin, d'une rare distinction, intelligence extrême, rédige vite et bien, avec netteté et concision. Très brillant officier, qualités exceptionnelles, extrêmement sympathique à tous. »

En 1937, il a connu une année faste, il s'est marié en mai avec Renée, la femme qu'il aime passionnément et, en juillet, il a été fait chevalier de la Légion d'honneur. En 1939, quand il devint évident que la France allait s'engager dans une guerre d'une dureté inégalée et contre un ennemi avec des intentions exterminatrices orchestrées par l'idéologie nazie, il a fait en sorte de reprendre du service dans une unité opérationnelle. La reconnaissance et l'observation ne lui suffisaient plus. Il était persuadé que le sort de la guerre allait se jouer dans la maîtrise du ciel et que les bombardements seraient décisifs. Il a bien réfléchi au type de mission qui lui permettrait d'être le plus incisif : observation pour la reconnaissance, chasse pour se lancer dans des duels dans les airs, bombardements lourds pour déverser un tapis de bombes depuis une haute altitude, ou bombardements d'assaut. Il choisit le bombardement d'assaut. Aux commandes d'un groupe pilotant des avions capables d'intervenir en plein milieu du champ de bataille, il pensait pouvoir affronter plus directement l'armée nazie et se mettre en travers du chemin de ceux qui avaient déjà persécuté sa femme chérie et sa famille et s'apprêtaient à soumettre à leur barbarie l'Europe entière.