La préparation des jeunes d'Afrique du Nord pour la libération de la France

Georges Girardet

Le débarquement des Alliés, le 8 novembre 1942, reste à jamais présent dans la mémoire des populations d'Algérie et du Maroc qui, ayant vécu cet événement, ont été marquées par son impact.

Les navires de l'imposante flotte américaine déversant sur les quais d'Oran et de Casablanca des troupes composées de G.I's aux uniformes new-look nous ont impressionnés pour toujours. Deux images, parmi beaucoup d'autres, me reviennent en mémoire : celle de ces G.I's parlant un anglais incompréhensible pour nous et offrant généreusement à ceux qui les entouraient des cigarettes, des chewing-gums et autres douceurs, et celle des chapelets d'engins de guerre modernes sortant des flans des bateaux d'où jaillissaient les jeeps alors inconnues et que nous découvrions admiratifs.

Le choc provoqué par le débarquement et les bombardements meurtriers qui l'ont suivi, marque surtout, pour ceux qui comme moi en furent les témoins directs, le commencement du redressement du pays face à l'Allemagne nazie.

Le débarquement en effet a redonné l'envie de se battre à un grand nombre d'entre nous, privés de service militaire par l'armistice.

Le redressement de la nation s'est ainsi fait par la volonté de tous ceux qui ont refusé la capitulation, au nombre desquels peuvent figurer avec fierté les volontaires de la formation des pilotes de l'armée de l'Air, organisée aux USA de 1943 à 1945.

Parmi toutes les actions qui ont permis ce redressement, les chantiers de jeunesse d'une part et la formation du personnel navigant d'autre part méritent d'être évoqués.

I. Les chantiers de jeunesse

Les conditions de l'Armistice ayant supprimé le service militaire, les Chantiers de Jeunesse sont créés en août 1940, et rattachés au ministère de la Famille et de la Jeunesse pour la métropole et l'Afrique du Nord.

Georges Girardet, promotion 45 india, 20e détachement, en tenue de *french cadet*

C'est un service civique, de six mois, auquel sont astreints les jeunes gens jusqu'à leur majorité (21 ans). Outre des travaux agricoles, des opérations de forestage et carbonisation (le charbon de bois était une denrée rare qui leur était réservée) les jeunes de ces chantiers étaient soumis à une préparation physique et morale, voire paramilitaire. François Mauriac a dit : « Si on avait dû conserver une seule création du Gouvernement de Vichy, c'était bien les Chantiers de Jeunesse ».

Pour ceux qui y participaient, reprendre la lutte un jour était dans l'ordre des choses ; le chant des « Africains » comporte des couplets qui le montrent bien.

En métropole, les Chantiers de Jeunesse constituent un important réservoir qui va alimenter les réseaux de résistance contre le S.T.O. (Service du Travail Obligatoire). En AFN, 40 000 jeunes vont faire l'objet d'un rappel sous les drapeaux dès le 8 novembre 1942.

C'est le Général Alphonse Van Hecke (dont l'acteur bien connu Pierre Vaneck est le fils) qui commande les Chantiers de Jeunesse d'AFN. Il a notamment participé, à Cherchell, à l'organisation du débarquement allié. Ancien légionnaire, c'était un vrai baroudeur, un entraîneur d'hommes.

« Tu fonces Alphonse », tel était le mot d'ordre des jeunes des Chantiers de Jeunesse.

La mobilisation procurera 17 000 officiers et 38 000 hommes qui ne demandaient qu'à se battre pour la libération de la France. Ils représenteront environ 30% de l'Armée d'Afrique qui sera engagée pour libérer la Tunisie de l'Afrika Korps de Rommel.

Leur incorporation dans l'urgence posera beaucoup de problèmes logistiques en attendant leur réarmement en matériel moderne. Quelle que fût l'efficacité de l'instruction donnée aux

Chantiers de Jeunesse, jugée excellente, toute cette jeunesse ne pouvait pas être lancée dans la bataille sans une spécialisation poussée, celle-ci nécessitant des cadres et des moyens.

Au Maroc, leur mobilisation sera également difficile et les moyens de leur équipement limités, comme l'évoque l'excellente narration de M. Yves Plevan (avec son aimable autorisation) : « Je revois encore mon frère affecté d'abord dans les Tirailleurs Sénégalais, puis dans l'armée de l'Air au groupe de chasse 1/5 à Rabat. Son uniforme était composé d'un pantalon vert (Chantiers de Jeunesse) rapiécé à l'entrejambe avec du fil de fer (!), d'une vareuse kaki, d'une ceinture de flanelle rouge et d'une haute chéchia rouge. Heureusement, il n'a pas gardé cet uniforme très longtemps ! »

Premier avion école - PT17 Sterman

2e et 3e école - T6 Texan

Outre l'armée de Terre et la Marine, c'est environ 5 000 hommes qui alimenteront l'armée de l'Air qu'il faudra faire renaître.

II. La formation des pilotes de l'Armée de l'Air (1943-1945)

Après le 8 novembre 1942, a eu lieu à Casablanca en janvier 1943, la conférence d'Anfa qui a réuni Roosevelt, Churchill et les généraux De Gaulle et Giraud. Il s'agissait, entre autres questions, de faire renaître l'armée de l'Air française totalement désorganisée par les conditions de l'armistice.

Pour équiper rapidement notre aviation en matériel moderne, les États-Unis, dans le cadre de la loi "prêt-bail" (lend-lease act), ont proposé aux représentants de la France libre d'instruire le personnel français dans leurs écoles. En urgence, le personnel navigant de l'armée en service au moment de l'armistice a été ré entraîné en A.F.N pour participer à la libération de la Tunisie. Dans ses rangs figurait notamment le groupe de chasse 2/5 *La Fayette* placé sous l'autorité du commandant Rozanoff qui volait sur P40 *Tomahawk*, les groupes bombardement sur D137 *Boston* ainsi que l'aéronautique navale sur Halifax et Catalina.

Le 1er février 1943 est créé à Alger le C.F.N.P.A. (centre de formation du personnel naviguant en Amérique) auquel ont été rattachés les centres de Blida, Baraki et Rabat.

L'importance du recrutement et de la sélection des candidats a obligé Alger à transférer à Washington le C.F.P.N.A. qui dépendait de la mission de l'Air. Parallèlement est créé à Casablanca (camp Cazes) le C.P.P.N. (Centre de Préparation du Personnel Navigant) chargé de réceptionner tous les candidats sélectionnés en vue de leur transfert par voie maritime vers les États-Unis. Malgré des besoins importants et urgents, la sélection fut sévère, en particulier sur le plan médical, car les Français devaient répondre aux obligations d'aptitude fixées par les normes des USA et de la RAF.

2e et 3e école - T6 Texan

Dès avril 1943, deux détachements de chacun vingt élèves mitrailleurs rejoignaient les États-Unis.

Le 14 juin suivant, un détachement de 110 élèves pilotes prenait le paquebot *America* rebaptisé *U.S.S West Point*. Ainsi se succédèrent chaque mois jusqu'en mai 1945, 23 détachements de 140 élèves en moyenne.

Tous ces groupes partaient de Casablanca à l'exception de trois détachements qui furent embarqués à Oran. La presque totalité d'entre eux voyageait à fond de cale sur des *Liberty ships*. La traversée de l'Atlantique se faisait en convoi et durait 12 à 17 jours en moyenne, pour arriver à New-York, ou New-Port et quelquefois Boston. Le voyage, rendu désagréable par le mal de mer, était assez pénible et souvent ponctué par des attaques de U-Boots allemands.

LA PRÉPARATION DES JEUNES D'AFRIQUE DU NORD EN 1942

À l'arrivée nous étions accueillis par une musique militaire. À la vue de nos uniformes fripés on nous prenait souvent pour des prisonniers de guerre ! Le détachement était tout de suite dirigé vers l'Alabama (le *Deep South*) par train couchettes (48 heures) pour être rassemblé sur la base de Selma à Craig Field, au *French Pool*. Nous restions quatre à cinq semaines en pré-flight sur cette immense base.
Nous commencions immédiatement le *ground school* par des cours d'anglais, de météo, navigation, mécanique de vol, radio-morse et par un entraînement physique de parachutisme.
La formation, dispensée en grande partie en anglais et avec l'aide de remarquables dessins animés de Walt Disney, étaient ponctués de nombreux tests. Il fallait obtenir la note minimale de 12/20 pour pouvoir commencer les vols.
L'entraînement des pilotes se divisait en quatre parties et 80 % des *french cadets* étaient au niveau AB-initis exigé par les Américains.
L'enseignement était réparti entre différentes écoles :

1. La *Primary school*
Nous accomplissions 65 heures de vol sur un avion biplan. Pour le premier vol solo, il fallait faire entre 9 et 12 heures de vol. Quand on commençait à maîtriser l'avion, on attaquait la partie voltige. La moyenne d'élimination était de 30 % environ après de nombreux tests en vol. Quelques moniteurs français aidaient ceux qui avaient des problèmes de langue et d'adaptation rapide. Trois courtes phrases étaient notre leitmotiv : *Yes Sir, no Sir, I have no excuse Sir.*

2. La *Basic school*
On effectuait 85 heures de vol sur le T6, un avion moderne à l'époque. Véritable petit chasseur bien connu des Algérois (c'étaient des avions jaunes) qui, pendant la guerre d'Algérie, pourchassaient les fellaghas dans l'arrière-pays montagneux et l'atlas saharien.
Il fallait faire entre 7 et 10 heures de vol pour son premier vol solo. On commençait ensuite la partie perfectionnement de base : vol aux instruments (V.S.V sous capote), vol de nuit, navigation, vol de patrouille à trois et voltige avancée.
À la fin de cette seconde école, les rescapés se scindaient en deux groupes suivant les aptitudes et les desiderata de chacun.

3e école - Bombardier Mitchell B-25

4e école - P47 Thunderbolt

3. L'*advance school* (100 heures de vol)
Les pilotes partaient à 40 % dans le bombardement pour voler sur bimoteur *Mitchell 13-25* et *Marauder 13-26*.
Les autres étaient affectés dans la chasse et volaient sur T6 et P14 *Thunderbolt*.
On enregistrait 5 % d'élimination pour cette spécialisation et préparation à l'opérationnel.
À la fin de cette troisième école, nous recevions nos diplômes de pilote, U.S et français.

4. *Operationnel Training Unit* ou O.T.U.
C'était la préparation aux unités de combat. Les pilotes de Bombing sur B26 en équipage français et les chasseurs (fighters) sur P47 effectuaient ensemble des missions de bombardement et de protection : bombardement en piqué, mitraillage au sol, etc.

Nous terminions avec 300 heures de vol environ en 12 mois d'entraînement intensif qualifié, à l'époque, d'exceptionnel. Les éliminés du pilotage préparaient tous une ou eux autres spécialités de navigant.
Les brevets suivants ont été délivrés : 1 339 pilotes, 264 bombardiers, 81 navigateurs, 957 mitrailleurs, 1059 mécaniciens, 397 radios et 93 photographes.
Malgré le handicap de la langue et les difficultés d'adaptation, notre pourcentage de réussite a été identique à celui des cadets américains. Toutefois nous avons laissé en terre américaine 75 camarades tués au cours des entraînements.
Les nombreuses bases d'affectation étaient réparties sur la côte Est et le centre des États-Unis.
Notre belle aventure s'est terminée le 16 janvier 1946, au terme de l'exécution de la loi "prêt bail". Plus tard, de 1950 à 1956, d'autres Français nous ont suivis en Amérique, dont un grand nombre a ensuite rejoint l'aviation commerciale.

De notre séjour aux *States*, je retiens l'enrichissement de chacun d'entre nous par l'enseignement reçu et par le développement de l'esprit de camaraderie qui très vite nous a soudés.
Arrivant d'un pays en guerre après avoir subi pour certains l'occupation, pour d'autres les prisons espagnoles, nous avons découvert le "Nouveau Monde" certes en guerre mais vivant dans une opulence qui nous était

Mai 1942 - Une partie de "l'équipe" de Georges Girardet avant un défilé à Casablanca - De gauche à droite et de haut en bas : Girardet, Blanc, Garnier, Pallegro, Remi, Tilly

étrangère.
Parmi ce qui nous a marqués et reste gravé dans nos mémoires, citons :
- L'extraordinaire organisation : tout était prévu à la semaine près, avec pour seul objectif l'entraînement rapide ;
- La discipline, la propreté et le confort des bases ;
- La nourriture copieuse mais très américaine : pain de mie, côte de bœuf au sirop d'érable, lait, thé glacé et coca-cola (pas de vin d'Algérie !) ;
- Les défilés des big bands et majorettes ;
- L'accueil chaleureux de la population envers les Français : très souvent dans les night-clubs, les consommations nous étaient offertes ;
- L'ambiance musicale, avec les haut-parleurs et les juke-box qui diffusaient en permanence les grands succès de Tomy Dorset et Glenn Miller, mais également la "Romance de Paris";
- Et aussi les premiers bowlings et billards américains.

La discrimination raciale dans le *Deep South* nous a surpris également, les *white only*, le Ku-Klux-Klan partout très virulent, pour nous "Africains" c'était choquant et souvent à l'origine d'incidents.

Quel grand bouleversement que cette formation au pilotage pour des jeunes de 20 ans se retrouvant au pays des merveilles !
Le C.F.P.N.A. pour les sélectionnés c'était *Croire Fermement au Père Noël* et pour ceux qui ne l'avaient pas été *C'est Foutu Pour Nous l'Amérique*.
Avec ces recrues, dont 70 % étaient originaires d'AFN, l'armée de l'Air s'est bien battue en participant activement à la libération de la France, à l'occupation de l'Allemagne qui s'en est suivie, puis aux combats en Indochine et en Algérie.

Photos : Georges Girardet

Bâtiments du C.P.P.N. au camp Cazes à Casablanca d'où est parti Georges Girardet en février 1945 pour l'Amérique