

Des Voitures et des Hommes

Première Campagne du Fezzan
Avec la Patrouille D de Massu (Janvier 1942-mars 1942)



*« Sable ! Sable ! Partout et seul tu es grand Roi ... »
« Ton eau est puante, horreur sont tes vents de sable »
« Malédiction sur Toi ! Roi ! Tu m'ensables et m'accables !! »*

*Albert Baltes
Voiture 349*

Documents provenant des archives de la famille Tommy-Martin.

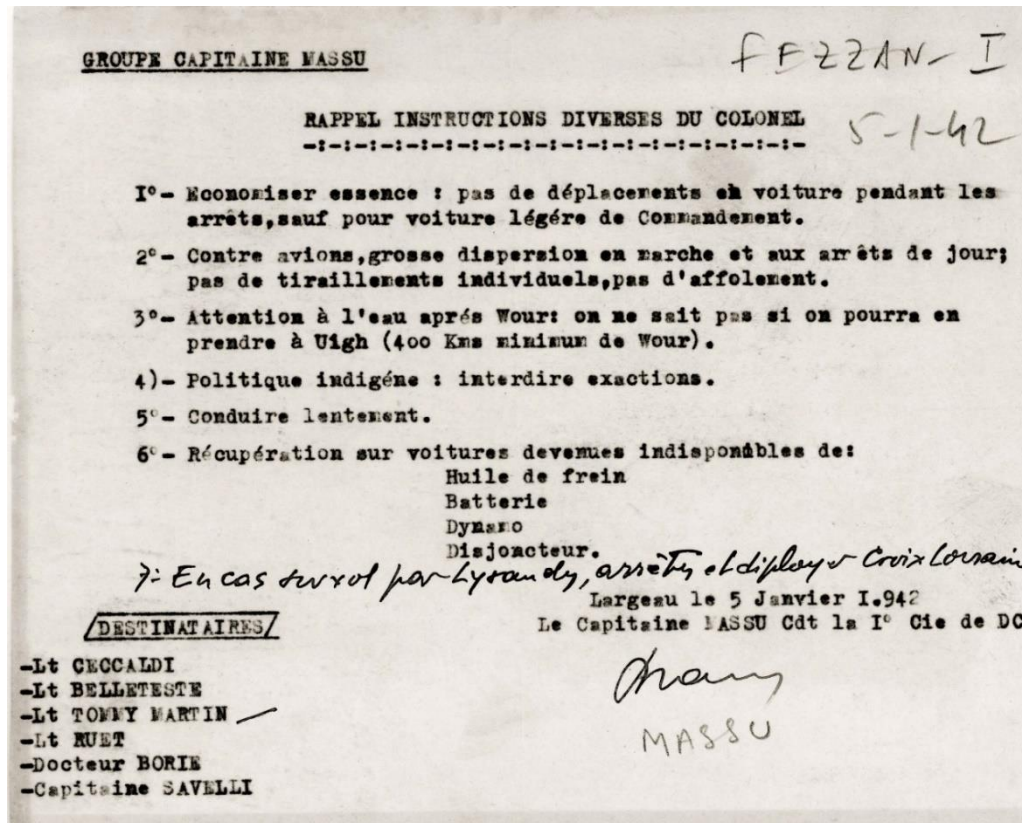
Sommaire

Déplacement de Largeau à Zouar	p 3
Séjour à Zouar	p 6
Organisation de la Patrouille D	p 9
Formations de la patrouille D	p 11
État des munitions de guerre	p 12
Mission de la patrouille D	p 13
Départ de Zouar	p 14
Attaque d'Um el Araneb	p 17
Retour à Zouar	p 21
De Zouar à Faya-Largeau	p 25
Commentaires de fin de campagne	p 27
Aménagements des Voitures de combat	p 29
Les équipages des voitures 206, 339, 003, 349, 333	p 32
Les équipages des voitures 251, 348	p 36
Les équipages des voitures 004, 332, 334	p 41

Annexes

Annexe 1 : Notes du personnel Européen et Indigène	p 46
Annexe 2 : Propositions de citations	p 49

Déplacement de Largeau à Zouar. Attente à Zouar



Groupe Capitaine Massu

Rappel instructions diverses du Colonel

- 1° Économiser essence : pas de déplacements en voiture pendant les arrêts, sauf pour voiture légère de Commandement.
- 2° Contre avions, grosse dispersion en marche et aux arrêts de jour ; pas de tiraillements individuels, pas d'affolement.
- 3° Attention à l'eau après Wour ; on ne sait pas si on pourra en prendre à Uigh (400kms minimum de Wour).
- 4° Politique indigène : interdire exactions.
- 5° Conduire lentement.
- 6° Récupération sur voitures devenues indisponibles de :
 - Huile de frein
 - Batterie
 - Dynamo
 - Disjoncteur.
- 7° En cas survol par Lysander, arrêter et déployer Croix de Lorraine

Largeau, le 5 janvier 1942
Le Capitaine Massu Cdt la 1° Cie de D.C
Massu

Vendredi 2 janvier 1942

Lieutenant Tommy-Martin

Le départ est prévu pour le 5.

Préparatifs : essence, huile, eau, bagages. Comme tout est presque prêt, cela se passe assez rapidement.

Note pour la patrouille : interdit de quitter la ligne de marche pour chasser. Au seul arrêt de midi : 5 cartouches.

De Largeau à Zouar

Lundi 5 janvier

Lieutenant Tommy-Martin

Départ de Faya à 13h30 après inspection du Colonel Leclerc. Le tout Faya est là. Je pars en tête suivi de Mennesson et Lévy, ensuite viennent les deux capitaines et la voiture radio, le toubib Borie et ses deux camions, Ceccaldi, son canon et quatre camions, et le T.C Belleteste. Ruet D.L. ferme la marche.

Quelques ensablements sur la dune après le rocher de Mao. Arrivée sur le Taimanga vers 3h½. Nous sommes obligés d'y coucher, le T.C. ne suivant pas.

Sgt Rousseau

A notre départ de Largeau, le 3^{ème} peloton est plein d'espoir de remporter une victoire sur les Italiens ; nous partons tous heureux et l'âme combative. Plusieurs centaines de kilomètres à parcourir dans différents terrains, du sable, du rocher, le grand désert.

Après quelques kilomètres, voilà les ensablements qui commencent : pelles et tôles entrent en action, les moteurs ronflent, gémissent, fournissant tous leurs efforts afin de sortir leur charge du sable ; la voiture sort, va se placer sur le terrain dur, s'arrête, attendant son personnel occupant, enfin repart jusqu'au prochain ensablement.

Par la suite viennent les pannes : moteurs, bougies, delco, essence, ressorts cassés etc. On attend le dépanneur qui répare avec un dépannage léger.

Cpl Laurent

Après avoir attendu plusieurs mois, nous quittons enfin notre base pour la première étape dont l'arrivée était à Zouar. Nous partons à 13h30 le 5 janvier 1942, tous plein d'enthousiasme et d'envie de se battre. Nous roulons jusqu'à environ neuf miles du départ et là commencent les premiers ensablements. Nous nous en tirons sans trop de peine.

Cpl Deraedt

La piste quoique mauvaise par endroits, est assez bonne. En avons bavé jusqu'au plateau. Pour cause le camion était trop chargé vers l'arrière rendant la conduite très difficile. Le soir avons refait le chargement et changé le chauffeur.

Mardi 6 janvier

Lieutenant Tommy-Martin

Départ à 7h30. Le Capitaine (Massu) est revenu en arrière voir ce que devient Belleteste qu'il abandonne à son sort. Une grosse hyène galope quelques temps à notre gauche. L'allure est assez lente. Il y a souvent des retardataires. Nous couchons le soir 15km après l'embranchement de la piste Kichi-Kichi (82 miles dans la journée)

Mercredi 7 janvier

Lieutenant Tommy-Martin

Départ à l'aube, [tôle ondulée, ennuis d'allumage avec les deux camions 13,2. Passage difficile de l'Enneri Thalys : les camions se tordent sur les buttes de sable d'une façon inimaginable.](#) La patrouille Lévy trouve un meilleur passage, mais nous perd de vue. Le capitaine (Massu) part à sa poursuite dans la 750.

Dans l'après-midi nous dépassons le convoi Gay, puis celui du capitaine Dupont, partis deux jours avant nous. Arrêt pour la nuit au début de la région de dunes : [mon ressort arrière est cassé.](#) (89 miles dans la journée)

Jeudi 8 janvier

Lieutenant Tommy-Martin

Azimuth 320° jusque vers Éhi Atroum. Au début, passages faciles dans les dunes, puis très bon terrain [sauf un enneri où tout le monde s'ensable. Traversée pénible du cordon de dunes de l'enneri Maro.](#) Pas de difficultés sur les dunes de Yourka. [Quelques ensablements dans l'enneri Yo.](#) Arrêt pour la nuit au pied des grandes dunes. (92 miles dans la journée)

Cpl Laurent

Puis viennent les enneris Maro et Yo où [nous passons le plus de temps en ensablements.](#) Nous étions partis à la recherche d'une nouvelle piste qui à mon avis n'était pas trop mauvaise.

Nous roulons pendant des kilomètres et des kilomètres en faisant des essais de « en bataille, en ligne, colonne triple etc. »

Nous passons l'Éhi Atroum à gauche, puis nous restons pas mal de temps dans un enneri ; et le lendemain nous arrivons à Zouar où nous nous installons dans une faille.

Vendredi 9 janvier

Lieutenant Tommy-Martin

Départ à l'aube. [La voiture du capitaine \(Massu\) a quelques ennuis avec sa batterie.](#) Arrêt vers 10h dans les rochers avant le paillason de l'enneri Odoui. Nous en repartons à 14h pour arriver à Zouar à 16h30. [Le camion de Deraedt a des ennuis d'embrayage.](#) Installation dans la faille du rocher du champ de tir, que le peloton de Dubut vient de quitter. Gourgout est dans les thalys au nord du poste (74 miles)

Sgt Rousseau

Après 5 jours de marche, nous arrivons à Zouar ; nous allons prendre place entre deux rochers en attendant notre départ réel à la rencontre de l'ennemi.

Zouar, du 10 janvier au 20 février 1942

Cpl Deraedt

Après quelques jours de repos avons repris les exercices, école du groupe, marches de jour et de nuit.

Cpl Laurent

Là nous sommes restés un mois et demi environ et nous avons repris l'exercice plus serré encore qu'auparavant. C'est d'ailleurs aux environs de cette faille que j'ai fait mes premiers tirs au mortier. Nous attendions toujours le nouvel ordre de repartir vers le Nord

Sgt Rousseau

Pendant ce temps, dernières révisions des véhicules, quelques changements s'opèrent,

Mal des logis Dreux

Le séjour à Zouar a été très profitable au peloton.

- I) Les hommes ne se sont pas trouvés du jour au lendemain de leurs cases à la piste, où un travail plus fatigant a remplacé le confort précaire mais quand même apprécié d'une vie organisée.
- II) Un entraînement physique journalier a donné au peloton un allant, que théories ou palabres n'auraient pu lui faire acquérir.
- III) Le tir presque journalier à des distances de combat (300 à 600m) a remplacé très avantageusement le sempiternel tir de 5 cartouches à 100 m où hommes et gradés dans une matinée ne tiraient que 3 ou 5 cartouches, et cela une fois ou deux par semaine, personne ne prenant à cœur cet exercice.
Répéter souvent le tir a permis aux tireurs moyens de s'améliorer, et surtout (ce qui est le plus important) de s'apercevoir qu'avec de l'entraînement leur tir devenait meilleur, et a permis à beaucoup de prendre goût à ce genre d'exercice.
De tout l'entraînement fait à Zouar, celui-ci a été de loin le plus profitable et je parle pour toutes les armes, Mortier, 13,2, F.M. ou autres.
- IV) Les marches et les exercices de combat dans une région mi-sable, mi-rochers, ont complété un entraînement qui devait par la suite se révéler des plus utiles.
- V) Camaraderie. La vie dans la faille a resserré ou a noué des liens de camaraderie entre les hommes, et de confiance réciproque entre les gradés et leur équipage.

En résumé, le séjour de Zouar a été des plus profitable en tous points au 3^{ème} peloton et je pense et je l'espère aux autres formations.

Journal de route du Lieutenant Tommy-Martin

Samedi 10 janvier

Réparation des voitures (ressorts, radiateurs, etc.) Vérot change les moteurs des 13,2 et de l'Hotchkiss-Priez. Perception essence, vivres etc.

Le départ est encore retardé ! On recommence à faire de l'instruction. Tirs divers. Mortier : assez bien à 1100 m. Hotchkiss 1^opatrouille : réglage à faire. F.M. et M.A.C. assez bien. Européens en progrès au fusil. Tirailleurs à peu près nuls sauf quelques exceptions (Dongous) Tir à la 13,2 : minable la première fois à 750 m, beaucoup mieux la deuxième fois à la même distance. Patrouille de nuit (1^opatrouille Mennesson) honorable. Gourvennec se débrouille très bien. Installation défensive de Lévy un peu clairsemée.

Mardi 20 janvier

Marche dans la région nord de Zouar. Escalade de rochers. Guigon et Girault marchent bien ; beaucoup de pannes de markoub, quelques tirailleurs sont bien peu dégourdis. Lévy est un peu gêné par ses sérouals Fort-Lamy !! Rousseau tue une gazelle avec mon fusil de chasse. J'ai beaucoup de mal à obtenir que les aspirants présentent et commandent convenablement leurs patrouilles. Manque d'énergie qui se répercute sur la tenue des européens et des indigènes. Quelques progrès sur la fin de la semaine.

Samedi 24 janvier

Réglage de mortier par Jouret. Intelligent, doit pouvoir faire de gros progrès s'il prend de l'assurance. Trois coups à moins de 10 m de l'objectif sur 5 obus tirés à 1100 m.

Dimanche 25 janvier

Promenade avec Ceccaldi. Vu une outarde que j'ai ratée.

Mardi 27 janvier

Tir aux armes individuelles. Mennesson a vraiment du mal à organiser correctement quelque chose : fait des efforts, mais a encore besoin de faire de gros progrès dans le commandement. Lévy, sous un aspect très peu militaire, est beaucoup plus intelligent.

Vendredi 30 janvier

Tir à la 13,2. Diop obtient un très bon résultat à 1050 m. Tir très groupé et bien réglé. Kirsch à 1200 m est moins brillant (tireur ? réglage ?). Exercice de nuit, patrouilles : dispositif trop étendu de Mennesson qui se fait prendre une sentinelle. La lune augmente la difficulté de l'approche en permettant une surveillance facile.

Fort-Lamy a été bombardé !¹ Beaucoup d'essence brûlée. D.C.A. minable. Les gens du Sud ont vraiment besoin d'être réveillés. Il paraît ridicule de se donner tant de mal pour économiser 1 litre d'essence à Faya ou à Zouar, quand on en brûle si facilement 400 000 litres (dit-on !) à Fort-Lamy.

Dîner en compagnie du Cap. Dupont chez Chanay.

2 Lysanders sont venus ce matin chercher le major Barlow pour Faya !

Lundi 2 février

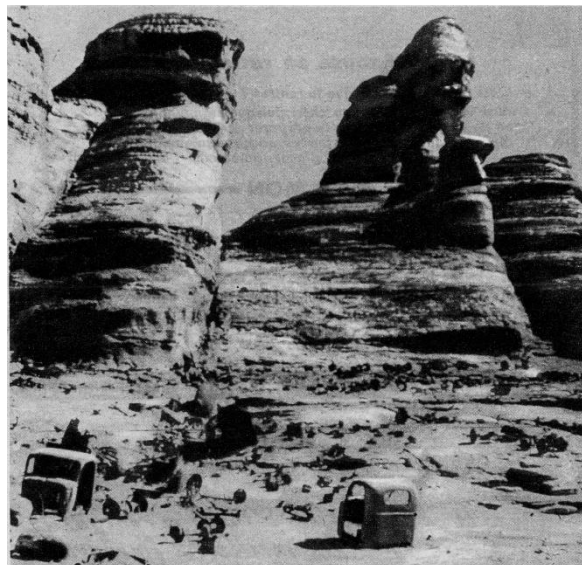
Les affaires des Alliés ne paraissent guère brillantes sur aucun secteur. Dîner hier soir avec Rollin au terrain d'aviation.

Vendredi 13 février

Il y a du nouveau. Mon peloton se transforme en patrouille légère d'A.G. sous les ordres du Capitaine Massu. Je suis obligé de laisser la majorité des tirailleurs à Zouar. Je réussis à en faire prendre quelques-uns par le 2^o peloton.

1000 km d'essence. 20 jours de vivres. La direction semble être Toummo, Uigh-Umm-el-Araneb. Une partie de la 2^{ème} D.C doit probablement partir par Bardai Tanoa vers Hon. Dubut continue par Kourzo.

Le colonel (Leclerc) est attendu tous les jours depuis trois jours, mais il n'y a rien encore d'arrivé. On annonçait hier la prise de Singapour par les Japonais², mais il n'y a pas encore de confirmation.



« **La faille Leclerc** : c'est une sorte de canyon creusé par l'érosion qui a servi de base de départ et d'atelier de réparation à la colonne Leclerc. Il est situé aux abords de Zouar. C'est de là que la colonne Leclerc effectua plusieurs raids ». *Paris Match fin novembre 1954. Photo M.Berrier*

¹ Bombardement de Fort-Lamy le 21 janvier 1942. 400 000 litres d'essence flambèrent.

² Victoire japonaise du 15/02/1942: Singapour était la principale base militaire britannique en Extrême-Orient.

Organisation de la Patrouille D

Le général Massu dans *Sept ans avec Leclerc* :

« Dès le 8 décembre, je reçois les premières instructions concernant l'opération sur le Fezzan et je constate avec amertume que je vais perdre au bénéfice du commandant Hous, chef de bataillon dont dépend normalement ma compagnie, deux de mes pelotons (celui de Dubut et celui de Gourgout) conservant dans l'action future celui de Tommy-Martin seulement. »

« En fonction des dernières directives du Colonel, je reçois l'ordre, le 8 février, d'alléger le peloton Tommy-Martin pour réaliser la constitution de la patrouille D dont je vais prendre le commandement. »

Lettre du Général Massu, voiture 206, à Francis TM, frère d'Abel TM le 5 février 1975

« La patrouille D était formée à partir du peloton de la 1^{ère} D.C. que commandait votre frère ; je l'ai laissé constituer et remanier les équipages à sa guise, me réservant seulement l'emploi. »

Lettre de Gourvennec, voiture 339, à Francis TM, frère d'Abel TM, le 20 février 1975

« La composition de l'équipage de votre frère n'a peut-être pas changé s'il a gardé pour ce premier raid, son chauffeur camerounais. C'est d'ailleurs la défection des chauffeurs camerounais qui a causé juste avant le départ la modification de la plupart des équipages : ils ne voulaient pas faire la guerre. Ils avaient été embauchés disaient-ils pour faire du transport. »

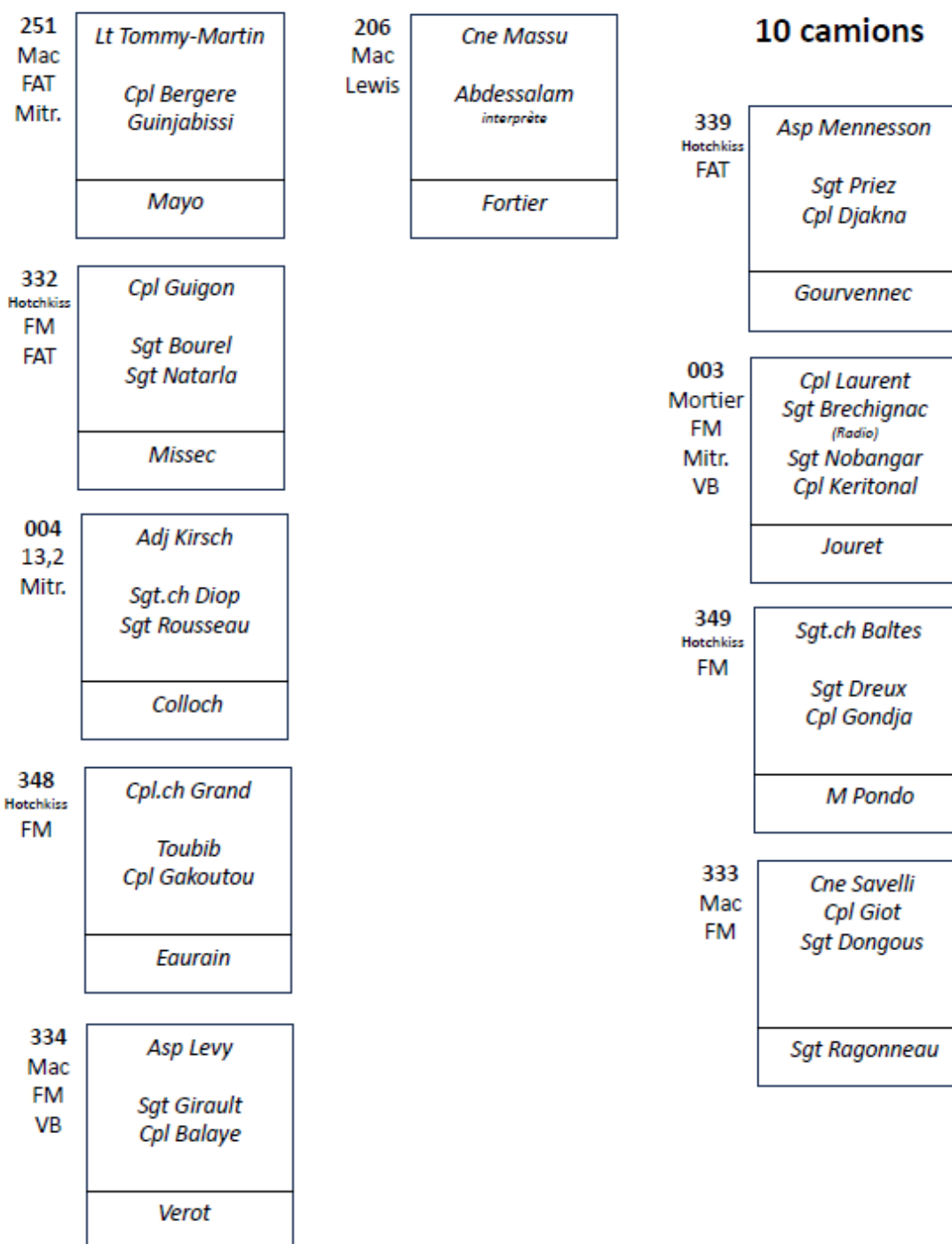


Capitaine Massu

Photo Wikipédia

Organisation de la patrouille Massu au départ de Zouar

Février 1942 – Fezzan (document Abel TM)

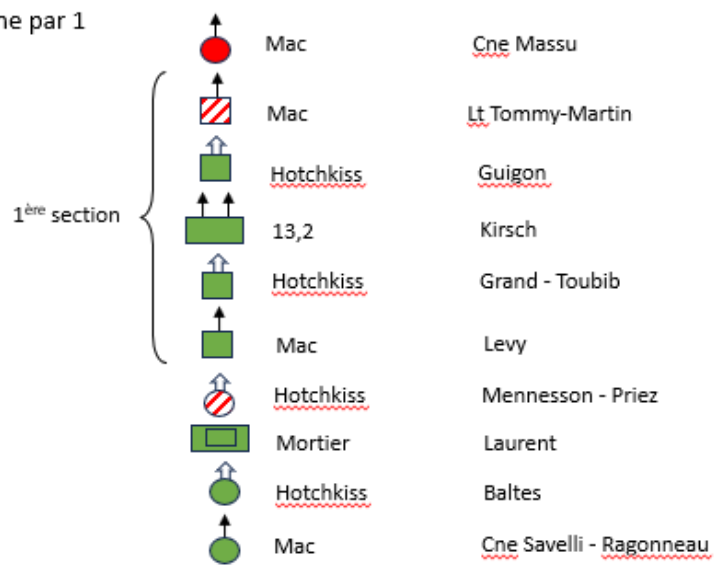


« La patrouille est articulée en deux groupes : 5 voitures aux ordres de Tommy-Martin, 4 voitures à ceux de l'Aspirant Mennesson. Sur la dixième, au centre ou en tête, je donne les ordres, au sifflet, au geste ou au fanion » « Transportés par 10 voitures, nous serons 40 : 30 Européens, médecin compris, et 10 Africains dont mon interprète Abdessalam »

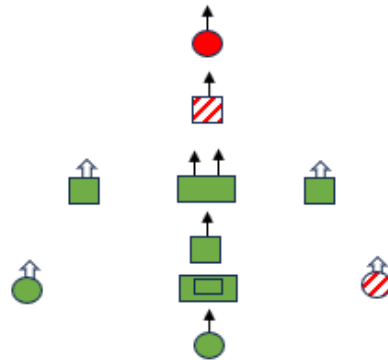
Le général Massu dans *Sept ans avec Leclerc*

Formations de la patrouille

1) Colonne par 1



2) Formation de route et d'approche

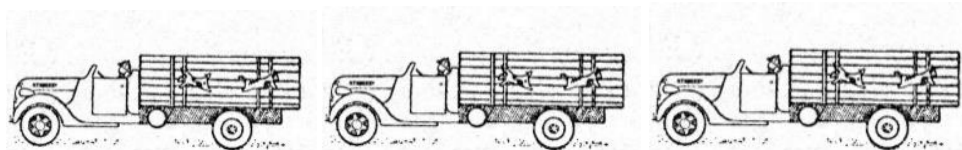


3) En bataille



4) En ligne

Zouar le 12 février 1942
Lt Tommy-Martin



État des Munitions de guerre

Voiture 251. Lieutenant Tommy-Martin

Zouar, février 42.

(Photocopie du cahier topographique d'Abel TM)

Cartouches 7,5 mm

1929. C. ordinaires	30.260
1929 P. perforantes	7.410
Trousses : 15	1.125

Cartouches 8 mm

1886. D.A.M. sur bandes	13.724
8 mm perforantes sur bandes	4.344
Trousses : 45	<u>2.880</u>
	20.948

Cartouches Pistolets

7 mm 65	117
Revolver 92	60
Thompson	6.000

Cartouches 13,2

Ordinaires	1.706
Traceuses ordinaires	940
Perforantes	8.992
Traceuses perforantes	450
Sur chargeurs	1.222
Fusées italiennes	33

Mortier 81

Obus de 81	110
Fusées instantanées	134
Fusées à retard	16
Cartouches	130
Relais	340

Grenades

OF.	120
F1	120
Italiennes	117
V.B.	142
Pétards	80
Amorces	28

Cap. Mandjio

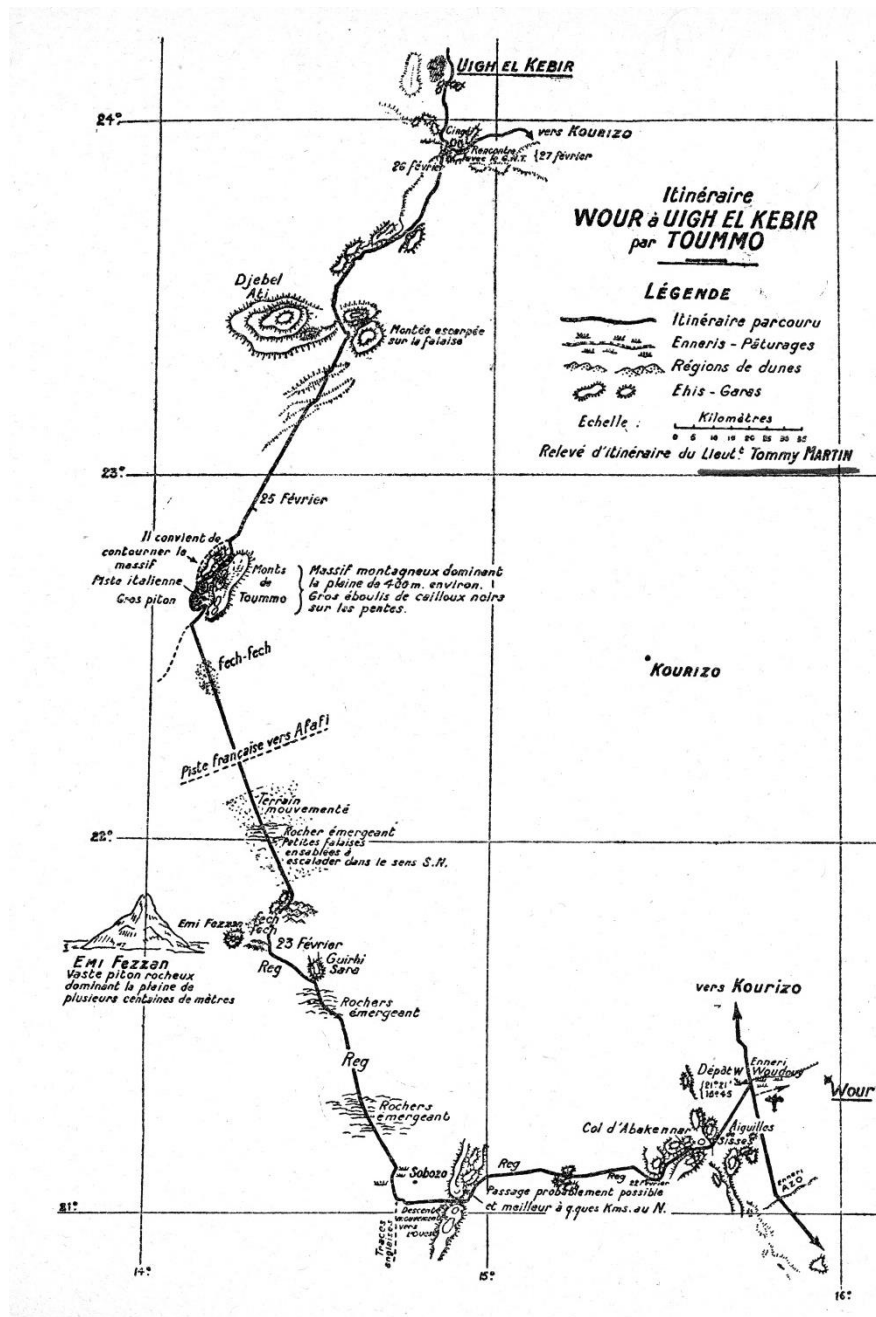
Tir. Garda

Projet de note rédigé par le Lieutenant Tommy-Martin pour sa patrouille

- 1) Élargir le dispositif aussi souvent que le terrain le permet.
- 2) Éviter un allongement exagéré repérable par aviation.
- 3) Répétition par chaque voiture de l'ordre signalé par le chef jusqu'à exécution.
- 4) Arrêt en principe toutes les deux heures et moins en mauvais terrain. A chaque arrêt, chaque chef (*ajout* : chef peloton) de voiture se porte vers son chef de patrouille, même si R.A.S. C.R
- 5) En station de jour, éviter entassement des véhicules. Protéger les ailes par des voitures mitrailleuses prêtes à manœuvrer et par des guetteurs à pied. (poste F.M)
- 6) De nuit dispositif plus resserré [...] En principe 2 équipages assurent la garde de nuit du peloton
- 7) L'armement sera toujours protégé comme si les conditions étaient défavorables.
Dans la zone vraiment dangereuse, quelques armes en batterie AG et Am 6
- 8) Consommation d'huile, essence, eau par jour.
- 9) Interdit de quitter la ligne de marche pour chasser. Au seul arrêt de midi : 5 cartouches.
- 10) Avoir le souci constant du matériel-armement en bon état.

Mission de la patrouille D du capitaine Massu

Départ avec le groupement Dio dont elle constitue l'avant-garde. Uigh El Kébir atteint, se porter sur Umm El Araneb et, éventuellement, Traghen. Retour par Uigh El Kébir.



Relevé de l'itinéraire de la patrouille Massu

Zouar-Wour-Toummo-Uigh El Kébir

exécuté par le lieutenant Abel Tommy-Martin au cours des opérations

Départ de Zouar

Les objectifs : Uigh, capture du chouf (*guetteurs méharistes*).

Um el Araneb : attaque du poste.

Durée de la campagne pour la patrouille : 21 jours

Départ de Zouar : samedi 21 février

Retour à Zouar : vendredi 13 mars

Zouar. Wour

Caporal Laurent

Nous attendions toujours le nouvel ordre de repartir vers le Nord. Enfin, le voici donné cet ordre tant attendu. Le 20 février 1942 à 5h du soir, nous partons jusqu'au fort où le colonel Leclerc doit nous passer en revue.

Le lendemain matin, nous quittons le fort vers des horizons nouveaux. Jusqu'à Wour, nous nous arrêtons de 8h à 2h pour ne pas nous faire repérer par les avions qui pourraient nous survoler, car le voyage devait rester le plus longtemps secret.

Mal des logis Dreux

Revue du Colonel. Bonne chance et un mot « distrait » au Docteur furent nos Adieux. Route à peu près potable, le convoi comme tant d'autres gagne Wour où [les pleins furent faits](#). Voyage sans incidents.

Sergent Rousseau

Le départ est rendu. [Le sable](#) va recommencer. Nous nous arrêtons chaque jour de 9h à 14h pour ne pas nous dévoiler à l'aviation ennemie. Nous voulons les surprendre, mais il y a les avions à craindre.

Aspirant Mennesson

21/02/42 : Faisons 66 milles dans la journée, avec arrêt et camouflage entre 9h et 14h.

Station de nuit à l'Éhi Metzán. A 16h avons pris vacation Radio : néant.

Wour. Toummo par l'A.O.F.

Aspirant Mennesson

22/02/42 Arrêt pendant midi dans l'Enneri Woudouy, près Wour. [Faisons pleins d'essence](#) sur dépôt de l'enneri. Contournons Aba Kennar l'après-midi. Rencontre du G.N.B. Radio : néant. Passons plusieurs paillasons et parvenons en A.O.F. Nuit sur bon reg, dispositif rapproché des voitures, protection par armes en batterie au sol.

Radio : néant.

24/02/42 Mauvaise cuvette au départ. Passages difficiles, barkhanes³ puis rochers. Sommes à Toummo le soir. Radio : néant.

Caporal Laurent

Deux jours après avoir quitté Zouar, nous arrivons à Wour environ 50 km à l'ouest. Nous faisons nos pleins d'essence et l'après-midi nous voguons vers l'A.O.F. où nous couchons le soir sur un grand reg. Nous repartons et roulons longtemps sur le reg où le soir j'ai étrenné la garde. Nous arrivons bientôt en Lybie où nous trouvons les cailloux et le puits de Toummo où nous avons fait l'eau et stationné une journée.

Mal des logis Dreux

Dépassant le G.N Poletti, nous « fonçons » vers l'A.O.F. où bientôt nous coupons et suivons les traces des Anglais. La deuxième nuit nous commençons à prendre le quart, ou la garde, deux heures de nuit, où seul, veillant sur le carré endormi, nous en avons la responsabilité : heures vite passées, les postes de sentinelles à surveiller, les bruits entendus à localiser et à identifier, s'en chargent.

Nous arrivons à Toummo où nul ne garde (on se demanderait pourquoi) un puits bouché, que la diligence de l'adjudant C. rend bientôt utilisable.

Sergent Rousseau

Nous passons dans un autre territoire : l'A.O.F. Pendant tout le parcours, pas de changement. Nous arrivons à Toummo. Nous faisons le 1^{er} plein d'eau ; et ensuite nous rentrons en territoire italien. Attention !

Toummo. Uiqh el Kébir

Aspirant Mennesson

25/02/42 Corvée d'eau le matin. Vidanges moteurs. Roulons l'après-midi. Radio : néant.
26/02/42 Halte et camouflage pendant fin de la matinée. Roulons l'après-midi. Radio : néant.
27/02/42 Halte et camouflage de bonne heure. Liaison avec Cdt Hous. Le G.N.T nous croise. Approche de gara en gara vers Uiqh et Domazé où nous voulons coxer le chouf, notre coup réussit à la deuxième reconnaissance à pied. Corvée d'eau. Nuit sur place (temps orageux : décharges dans l'air).

³ Une **barkhane** est une dune de la forme d'un croissant allongé dans le sens du vent. Elle naît là où l'apport de sable est faible et sous des vents unidirectionnels.

28/02/42 Partons toujours sur les traces anglaises. Vers la fin de l'après-midi **pleins d'essence** sur les voitures du T.C. Repartons à la tombée du jour pour stationner à proximité de la ramla de Megedul. Radio néant.

1/03/42 **Ensemblements** au passage de la ramla. Arrivons à la gara X d'où nous apercevons le poste d'Um el Araneb dans la palmeraie. Nous camouflons plus loin jusqu'à midi trente.

Mal des logis Dreux

Arrêtés le matin pour nos défilés aux vues d'un problème avion italien. Nous repartons, puis nouvel arrêt pour observer Domazé où rien ne bouge ; puis une course folle pour bloquer un chof dont on connaît l'existence , mais non l'importance.

Une patrouille du peloton fait prisonniers 2 Askaris qui, endormis, n'avaient rien entendu du bruit de nos moteurs, ou plutôt qui en avaient été réveillés. Malgré leurs superbes capes, et leurs voyantes ceintures vertes, ils n'avaient pas eu le courage ... ou l'idée d'envoyer une fusée dont ils étaient munis. Le reste de la patrouille se charge de prendre les 8 autres Askaris avec armes et chameaux. L'un d'eux, pas un Askaris mais un chameau, nous donna de la viande qui, quoiqu'ennemie, fut fort appréciée.

Longeant la palmeraie de loin, nous nous camouflons dans les garas pour préparer l'attaque de ce poste. Une patrouille attaquera, l'autre en réserve la soutiendra sur la demande de celle-ci. Nous arrivons au village où les démonstrations d'amitié des Fezzanais nous « endormirent un peu » (le terme peu français n'en est pas moins exact). Longeant la palmeraie, nous nous camouflons dans les garas pour préparer l'attaque de ce poste.

Sergent Rousseau

Après 2 ou 3 jours de marche, nous arrivons en vue de Uigh el Kébir, point à craindre. Des précautions sont présentes. Nous faisons 2 prisonniers et 4 chameaux. Après quelques renseignements obtenus des prisonniers, 8 autres sont pris avec 6 chameaux, plus des armes et des munitions. Les prisonniers avaient pour mission de nous signaler à El Gatroum qui se trouve à environ 60 kilomètres. Le lendemain nous repartons. Après plusieurs centaines de km, nous arrivons en vue d'une palmeraie. Ahou el Medranem (*Um el Araneb*)

Caporal Laurent

Nous repartons dans les cailloux pendant plusieurs heures, puis nous trouvons un grand reg. Quelques kilomètres avant Uigh el Kébir **nous roulons dans le fech-fech** où nous passons sans trop de mal. Nous nous arrêtons à l'entrée d'Uigh et nous envoyons une patrouille qui ne trouve d'abord rien. Nous partons un peu plus loin et le guide du capitaine Massu trouve des traces de chameaux. Une autre patrouille est envoyée et trouve cette fois-ci quatre chameaux, les Askaris étant partis à notre approche. Nous allons à leur recherche et nous trouvons d'abord deux puis huit autres. Nous en gardons un comme guide et nous montons plus haut. **Encore les cailloux où les pauvres voitures comprennent d'une drôle de façon ; puis revient le sable.** Nous stoppons devant le poste d'Um el Araneb où à mon idée nous avons été repérés. Nous nous camouflons dans les cailloux.

Um el Araneb, attaque du poste

Aspirant Mennesson

1/03/42 A 13h attaque du poste : par 1^{ère} section. 7 européens, 4 tirailleurs. Le mortier tire (23 coups). Situation assez critique : repli difficile. 13,2, fusil A.M tirent. 2^{ème} section aide 1^{ère} à décrocher, mouvement tournant pour créer diversion jugé impossible.

A 17h décrochage général, sans possibilité d'apprécier notre action. Avons 1 mort et 1 blessé grave chez les Européens et 2 Indigènes blessés. Avons été bombardés sans dégâts.

De nuit : enterrons nos morts (Européen blessé décédé peu après)

2/03/42 Marchons plein Est toute la matinée. Sommes bombardés et mitraillés à nouveau. 1 camion touché : 2 blessés, 1 Européen, 1 Indigène (avons italiens : 1 Savoïa, 1 Ghibli). Roulons toute la journée, arrêt de 19h à 21h, puis repartons.

Éclipse de lune

Sergent Rousseau

13h30 attaque du poste. Le peloton s'arrête. Débarquement du personnel et des armes. Une partie reste pour assurer la garde des voitures et défense contre avions. Le combat commence. Le mortier tire quelques obus, pendant ce temps progression de la troupe à pied. Quelques instants plus tard, nous avons un mort. Le combat se continue avec plus d'ardeur et de férocité.

Pendant ce temps apparaissent 2 avions italiens. Le premier lance des bombes je ne sais où derrière le poste, puis après se met à mitrailler. La voiture 13/2 entre en jeu avec les avions, ces derniers furent obligés de prendre une plus haute altitude pour opérer, d'où moins de précision dans leur bombardement et tir. La patrouille à pied combat toujours avec la même fureur.

Un peu plus tard nous apprenons que nous avons deux blessés. Aussitôt le docteur et une petite équipe partent avec les brancards pour ramener nos blessés. Les avions ont disparu. La 13/2 continue son tir sur un créneau du poste, ce qui empêche le repli de la patrouille sous la précision et l'efficacité de son tir. Le poste ne répond presque plus. La patrouille rejoint les voitures, le docteur donne les premiers soins aux blessés, la fin de la journée approche.

Nous recevons l'ordre de réembarquement pour repartir. Nous faisons quelques kilomètres pour passer la nuit à l'arrêt, par un superbe clair de lune.

Nous creusons la tombe du jeune caporal B. (*Bergère*). Nous nous rassemblons pour lui rendre les derniers honneurs. C'était triste. Mais plus tard, un autre malheur devait nous frapper, la mort subite du jeune et courageux G. (*Giraut*). Tous deux morts au champ d'honneur, versant leur sang pour la France. Ils sont là tous deux, reposant en terre étrangère, leur exemple restera à jamais gravé dans nos cœurs.

Le lendemain matin, départ à l'aube. Après quelques kilomètres, nous traversons des traces fraîches. Ce sont les traces de la Saharienne. Nous continuons. Aux environs de 10 h, arrêt dans des garas. Nous sommes survolés par un avion italien, il ne nous repère pas. Quelques heures plus tard, nous repartons pour nous diriger à nouveau sur Ahou-el-Medranem (*Um el Araneb*), mais nous trouvons du mauvais terrain, où nous sommes pris à nouveau par les avions qui bombardent et qui mitraillent. Encore une fois, entrée en action de la 13/2 ; le camion mortier fut touché, il y eut deux blessés. Enfin les avions repartent :

« Quel soulagement ! »

Nous faisons un changement de direction. Quelques kilomètres de bon terrain et de nouveau sable mou, plusieurs ensablements. La nuit est arrivée. Deux heures d'arrêt pour attendre le lever de la lune. Pendant ce temps les chauffeurs font leur plein d'essence, les autres préparent le manger. Nouveau départ. Après quelques heures de marche, la lune disparaît. Éclipse totale de lune.

Mal des logis Dreux

Nous arrivons au poste, la patrouille de T.M avance et aussitôt les rafales italiennes cinglent les palmiers. Le mortier se met en batterie et ouvre le feu. Le poste tient. Conduit par S. (*Savelli*) nous essayons de contourner par la D, mais les Italiens ne trouvant pas la plaisanterie de leur goût nous le font vivement comprendre.

La 13,2 de K. (*Kirsh*) tire ; les créneaux, son objectif, sont muselés ; mais à l'abri dans leurs murs, les chacals d'en face se sentent en sécurité ; ils ont appelé l'aviation qui, nous trouvant près du poste, fait un bombardement de comédie, ayant peur surtout d'abîmer les leurs, ce qui d'ailleurs n'aurait pas été grand dommage.

La nuit tombe, notre petite manifestation prend fin. 2 tués et 2 blessés nous font payer chèrement l'attaque téméraire de ce poste. La liaison défectueuse d'un autre peloton nous fait manquer l'attaque combinée du fort.

Le soir nous enterrons B. et G. (*Bergère et Giraut*) tombés pour la libération de leur pays, et en mettant l'un d'eux dans la tombe, je ne pense qu'à la vengeance que nous prendrons.

Le lendemain les avions nous bombardent. 1 blessé, le Radio B. (*Bréchignac*), le Savoïa raide et peu maniable n'est pas apte à suivre les voitures qui, habiles, se défilent de ses coups par de brusques crochets. Le Ghibli plus maniable s'attaque à la 13,2 qui lui fait sentir que cela n'est pas de son goût. Nous essayons le lendemain de passer à plusieurs reprises un enneri qui s'y refuse obstinément ; ensablés, 2 avions peu chevaleresques ... et maladroits bombardent et nous mitraillent, jamais les tôles ne me parurent plus légères.

Une éclipse de lune nous retarde

Caporal Laurent

Nous partons à l'attaque du poste. En passant un enneri, toutes les voitures s'ensablent. Nous en sortons après plusieurs coups de tôles. Nous arrêtons les voitures dans la palmeraie à 800m du poste. La patrouille du Lieutenant Tommy-Martin part en avant, celle du Capitaine Savelli reste en réserve. Le mortier se met en batterie ; cinq minutes après les Italiens ouvrent le feu

car en fait de surprise ce sont eux qui nous ont surpris. Ce qu'ils ont pu tirer de cartouches ! des rafales de bandes entières.

Le mortier tire dix premiers obus qui, je crois, n'ont pas fait grand-chose car le champ de visée était mauvais. Juste comme je venais de finir ce premier tir, je vois le sergent Bourrel qui vient vers nous avec mille précautions car il ne faisait pas bon de se montrer trop longtemps, ces salauds-là auraient vite fait de le descendre. Triste nouvelle qu'il nous annonce :

« Un Européen tué, deux tirailleurs blessés »

Je me renseigne auprès de lui et il me dit que c'était Bergère qui était tombé. Ça m'a fait vraiment de la peine, encore plus quand j'ai vu Giraut touché aussi. Le Lieutenant Tommy-Martin fait dire au Capitaine Massu qu'il est impossible d'aller plus loin. Le Capitaine lui dit de se replier pendant que le mortier protégerait son repli. Il réussit à revenir, mais il manquait du personnel. Le Capitaine Savelli envoie quelques hommes de chez lui pour chercher le matériel et les blessés et tué. J'ai d'ailleurs aidé de Dreux, Bourrel et Balaï à ramener Bergère.

Environ 1h après le commencement de la bagarre apparaissent un Ghibli et un Savoia alertés par la radio du poste. Après avoir tourné pas mal de fois au-dessus de nos têtes, ils ont lâché leurs bombes, heureusement à côté, mais je crois qu'ils avaient peur de nous bombarder plus souvent car nous étions près du poste. Seulement ils faisaient du rase-motte et nous mitraillaient. La 13/2 les faisait remonter heureusement. Vers la fin de la soirée, ils se décident quand même à partir car ils commençaient à nous embêter pas mal. Quand tout le monde et matériel fut ramené, le Capitaine Massu donne l'ordre d'évacuer les lieux sans avoir pu prendre le poste.

Nous partons à la tombée de la nuit et nous couchons à environ 30 km du poste. Là nous enterrons le pauvre Bergère et le pauvre Giraut qui avait succombé à ses blessures. Nous laissons l'adjudant Couronnet et son T.C après avoir fait les [pleins d'essence](#) et d'eau.

Le lendemain matin nous repartons en direction de Traghén mais bientôt nous apercevons les traces de la Saharienne, et quelques instants après, un Ghibli nous survole. Il tourne une fois au-dessus de nous, prend le soleil, c'est là d'ailleurs que je l'ai perdu de vue, puis pique directement sur les voitures.

Ah le salaud, qu'est-ce qu'il nous a lâché comme bombettes ! Une de ces bombettes tombe juste dans le cul du camion et d'autres tout autour. Les camarades m'ont dit qu'ils croyaient que le camion était foutu tant il a disparu au milieu de la fumée des bombes. Je ne m'étais pas aperçu que la bombe avait touché le camion, c'est le sergent radio Bréchnac qui m'a dit :

« Continue, continue, je suis touché ».

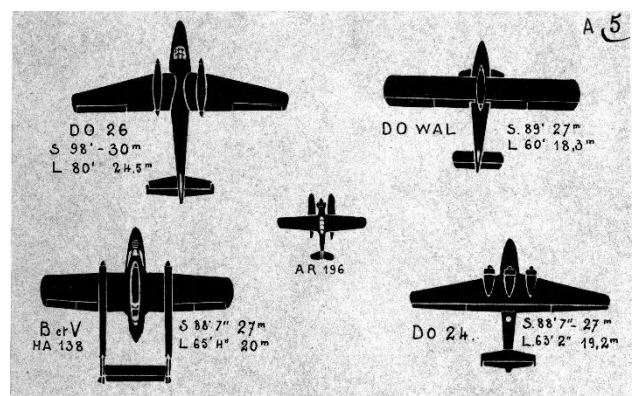
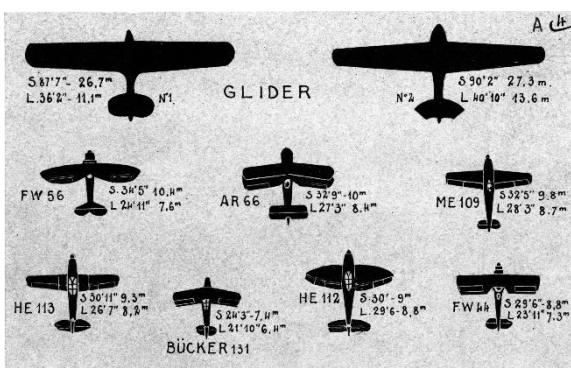
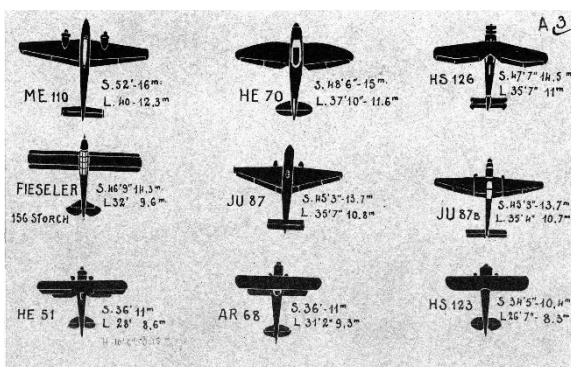
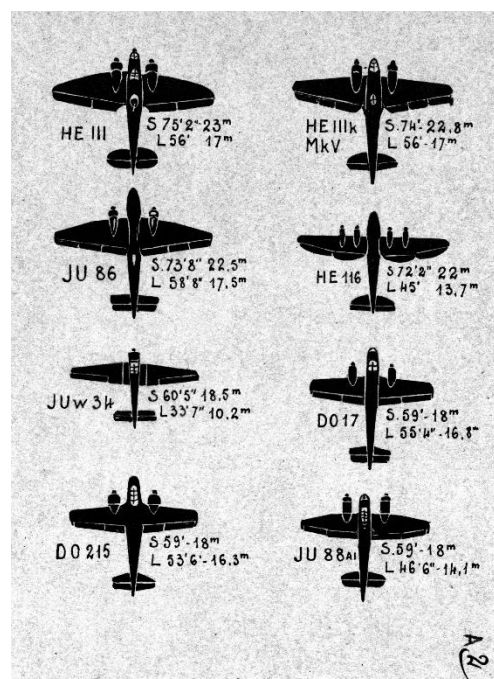
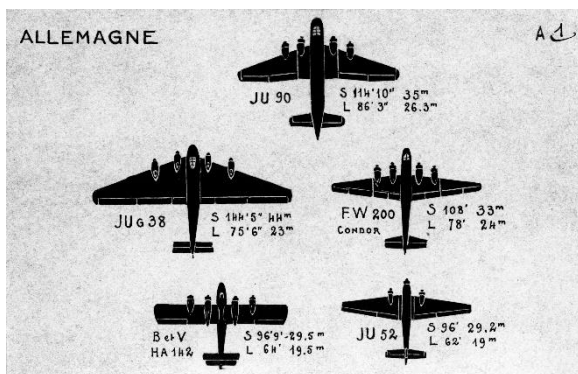
Le Lieutenant Tommy-Martin s'amène à toute vitesse vers nous et me dit :

« Ramassez votre filet, il traîne »

Je fais arrêter le camion, et c'est là que je me suis aperçu du dégât. Comme il arrive toujours dans ces cas-là, il fallait [un pneu crevé](#) et c'est ce qui est arrivé. [Nous changeons la roue en vitesse](#). Bréchnac et Nobangar se font soigner sommairement et nous repartons. Heureusement que l'avion était parti car je me demande ce qui serait advenu s'il nous avait bombardés ou mitraillés pendant qu'on changeait la roue.

Nous changeons de direction et tâchons de mettre le plus de distance possible entre nous et le Ghibli. Mais manque de pot, le voilà qui revient 1h après et essaie de nous bombarder, mais chat échaudé craint l'eau chaude et je ne perdais plus l'avion de vue. Les « à droite ! à gauche ! » se suivaient chaque fois que le Ghibli ou le Savoia, car un Savoia était venu renforcer le Ghibli, essayaient de prendre le camion en enfilade. Pendant toute une journée ils nous ont survolés et la 13/2 les a tenus en respect encore.

Dans un endroit mauvais, toutes les voitures s'étaient ensablées et les avions nous ont bombardés et mitraillés. Le soir quand ils sont enfin partis, nous nous sommes arrêtés jusqu'à 9 h, puis nous avons roulé jusqu'à ce que l'éclipse de lune nous fasse arrêter. Tout le monde était tellement fatigué qu'il s'est endormi.



Planches « Aviation », collection Abel TM

Retour

Rencontre avec la Saharienne Bombardements lors de la Mission d'arrière-garde

Retour à Zouar

Aspirant Mennesson

3/03/42 **Éclipse de lune** entre 1h et 3h du matin. A 4h sommes de nouveau en vue de la gara X, à moins de 100 m sommes pris à partie par la Saharienne postée là.
1 voiture en panne est touchée par obus 20 mm, prend feu. Perdons tout l'équipage. Faisons de fréquents arrêts dans notre marche vers le Sud. Liaison vers 10h du matin avec Cdt Hous et 1^{er} peloton. Départ à 5h pour Gatroun. Passons la nuit dans palmeraie.

Mal des logis Dreux

Une éclipse de lune nous retarde. Et à l'angle d'une gara, des rafales partent venant de son sommet, les canons de 20,5 ou 6 trouvent gracieux de nous encadrer de leurs projectiles multicolores. Une voiture manque, **une pompe vidée** en est la cause. L. (*Lévy*) et V. (*Vérot*) manquent, peu après **leur voiture flambe**. Les Italiens doivent être fiers de leur victoire !
6 canons de 20 ont eu facilement raison d'une voiture en panne et sans défense.
Nous arrivons à Gatroun ; là une après-midi de repos, troublée par un Heinkel peureux qui s'enfuit à la vue d'un Lysander.
La nuit, le Colonel nous fait appeler au N.E de Gatroun pour aider un autre peloton à décrocher. Celui-ci ayant décroché, notre aide devient inutile et nous retournons nous coucher.
Puis par Kourizo c'est le retour du peloton, **route mauvaise**, la chaleur commence à se faire sentir. Les avions, au contraire des autres pelotons, nous laissent tranquilles. Wour est passé et nous retrouvons Zouar.

Sergent Rousseau

Éclipse totale de lune. Arrêt qui dura près de 2 heures. Nouveau départ, bon terrain. 1h1/2 de marche environ, nous arrivons en vue d'une gara. Nous en approchons, quand tout à coup pan-pan-pan, le crépitement des armes automatiques se fait entendre. Nos voitures se dispersent, l'ennemi ouvre le feu avec ses armes lourdes.

Quel beau feu d'artifice ! ... Après une courte distance parcourue, un court arrêt pour le peloton, le temps de se regrouper ; une voiture manque au rassemblement, mais devrait rejoindre au plus vite ; mais hélas, elle ne rejoint pas. Le feu en fit sa victime. Un des occupants fut blessé, ce fut l'aspirant L. (*Lévy*), les autres durent se sauver comme ils pouvaient. Car quelques jours plus tard, deux des occupants devaient nous rejoindre après avoir eu un long parcours à faire, sans boire ni manger. Le 4^{ème} occupant, le Caporal V. (*Vérot*), fut certainement fait prisonnier.

Une patrouille italienne nous suivait, mais la vitesse de nos véhicules supérieure à la leur nous permit de leur prendre une assez grande avance. Nous nous arrêtons dans un groupe de garas ; l'arrêt fut d'une heure environ, le temps ne permettant pas à une bonne visibilité. [Le vent de sable se lève](#), ce qui a dû les obliger à abandonner la poursuite. Nous, nous repartons pour rejoindre Uigh el Kébir. Les 1ères voitures sortent de la gara, se remettent en formation de départ. Là, à ce moment, plusieurs voitures de la Saharienne sont aperçues assez loin de nous. Nous contourâmes la gara par la droite et nous voilà de nouveau en direction de Uigh. Le peloton repart.

Après quelques kilomètres parcourus, [la 13/2 est en panne](#). Réparation faite, nous continuons. Aux environs de 11 heures, 2 ou 3 voitures sont aperçues sortant d'une gara. Immédiatement le signal : ennemi en vue est fait. Les jumelles se dirigent dans la direction. Erreur. Ce sont des voitures du 2^{ème} peloton qui sont à la recherche de la Saharienne. Enfin nous arrivons à Uigh el Kébir. Chacun de nous dans un emplacement.

Le lendemain après-midi, départ pour el Gatroun. Nous arrivons sur le terrain d'aviation, pour plus tard aller occuper la palmeraie où nous avons eu quelques jours de repos. 2 jours plus tard à 18 heures nous recevons l'ordre de partir rejoindre les 1^{er} et 2^{ème} pelotons qui se trouvaient à environ 80 miles. Il faisait très froid. Enfin nous les rejoignons vers 22h30.

Une fois rendu, rassemblement des officiers et peu de temps après nous recevons l'avis de faire demi-tour sur Gatroun. Toute la nuit se passe à naviguer pour notre mise en place ; [ensablement sur ensablement](#). Ce même jour, visite des avions italiens, rencontre d'un des nôtres avec un des leurs, mais ne font pas cas l'un de l'autre, si ce n'est que le nôtre a pris de l'altitude et chacun d'eux continue sa route.

Le même jour un avion de chez nous rentrant de sa mission vient pour atterrir sur le terrain d'el Gatroun. Le pilote (*Grillet*) fut pris par [un coup de vent de sable](#) et capota, l'avion fut mis hors d'état. Le pilote fut blessé et sauvé par le mécanicien qui lui était sauf. Un petit peu plus tard, nous apercevons un avion italien qui avait sûrement aperçu l'avion au sol ; il se mit sans retard à lui lancer une quantité de bombes et du mitrailage ; mais le tout sans aucune efficacité.

Départ de el Gatroun, [plein d'essence](#), en route pour Uigh el Kébir où nous faisons un court arrêt et ensuite nous continuons une quinzaine de kilomètres plus loin où nous faisons ravitaillement.

Le lendemain à l'aube, nous repartons pour ne pas rester tous ensemble en cas de bombardement. Ce même jour dans l'après-midi, juste au moment précis où le peloton démarre, les avions italiens font une nouvelle apparition au-dessus de Uigh el Kébir : 1 bombardier 3 chasseurs. Où se trouvait un assez grand nombre de voitures, le bombardier tourne au-dessus à une haute altitude pendant que les chasseurs faisant des piqués à mort [mitraillent les voitures qui plusieurs prirent feu](#). Lorsque les avions prirent le chemin du retour à leur base, nous de notre côté nous en fîmes autant, à partir de ce moment notre retour s'effectua normalement. Juste quelques kilomètres avant Zouar où [nous avons été obligés de quitter la voiture mortier](#) qui rentra deux jours plus tard. Arrivée à Zouar, réoccupation de nos

anciennes places pendant quelques jours. Juste le temps de revoir les voitures, reprendre le reste de ce que nous n'avions pas pris avec nous.

Caporal Laurent

Nous avons roulé jusqu'à ce que **l'éclipse de lune nous fasse arrêter**. Tout le monde était tellement fatigué qu'il s'est endormi. Nous nous sommes réveillés comme la lune réapparaissait et en route en direction d'une gara pour passer le reste de la nuit. Ah mais pardon !! en fait de dormir, quel réveil en fanfare !! La Saharienne trop sournoise pour nous attaquer de jour, nous attendait à la gara. Canons de vingt et mitrailleuse, tout crache en même temps. Le beau feu d'artifice que ça a fait ! Mais tout aurait été comme sur des roulettes si **le camion de l'Aspirant Lévy n'avait pas brûlé**.

Après avoir roulé toute la nuit, nous avons rencontré les 1^{er} et 2^{ème} pelotons à quelques kilomètres d'El Gatroun qui était entre nos mains, où nous avons fait la pause avant d'aller dans la palmeraie. Là, le Colonel nous a adressé quelques félicitations et nous y sommes restés 3 jours.

C'est là qu'ont commencé nos **ennuis mécaniques**. Une nuit que nous devions aller rejoindre les autres pelotons, **mon camion ne voulait plus partir**. Le capitaine Savelli nous laisse là et les autres partent. **Si nous avons pu tempêter Jouret et moi contre le camion !! Je crois que si j'avais pu, je l'aurais cassé**. D'un côté, heureusement qu'il n'a pas voulu partir car les autres sont revenus après. Dans la nuit du 3^{ème} jour, le Lieutenant Tommy-Martin arrive et nous dit qu'il fallait partir. Nous ramassons tout et en route pour Uigh. Nous y arrivons le matin et nous y restons 1 jour pendant lequel 3 Caproni et 1 Ghibli ont bombardé le 1^{er} peloton et démoli 9 camions.

Nous quittons le 9 et nous **repassons le fech-fech avec un peu de mal**. Le 11 au matin, nous stoppons au val Kourzo puis le soir nous sommes à Wour. Nous faisons le **plein d'essence** au dépôt et en avant de nouveau. Avec beaucoup de peine et **d'incidents mécaniques innombrables**, nous réussissons à arriver à 40 km de Zouar, mais là, **la voiture ne veut plus avancer et nous restons en panne** à attendre Ragueneau. Il prend le volant et réussit à mener le camion à la guelta du Zob. **Là il change boîte de vitesse, bougies**, etc. et nous arrivons à Zouar avec **un claquement de bielles coulées**.

Lieutenant Tommy-Martin

3 /03 **Éclipse de lune**. Rencontre avec la compagnie Saharienne Italienne à 3h30 du matin au coin d'une gara. Feu d'artifice !!!! Passage aisé de la ramla. Descente vers le sud. Rencontre avec Christol puis avec Dubut et le Cdt Hous. Arrivée à Gatroun la nuit.

4 Journée à Gatroun. Accident de Grillet (*qui capote son avion à l'atterrissage*) . Bombardement d'avion. Départ du Colonel avec Dubut et Gourgout ainsi que le capitaine Massu pour la Garet el Guerat. Coucher sur le terrain d'aviation pour faire les **pleins d'essence**. Arrivée du convoi Plagnard la nuit à 23h.

- 5 Changements d'emplacements dans la palmeraie. Passage en même temps d'un Lysander et d'un Heinkel. Arrivée de Daruvar vers 16h nous portant l'ordre de rejoindre le Colonel. Nous partons à 19h30 et arrivons à la Garet el Guerat à 23h.
- 6 Une patrouille de huit voitures, sous les ordres directs du Colonel, part pour Umm el Araneb. Le Lieutenant Tommy-Martin, qui a déjà fait le parcours, accompagne la petite colonne [...] Arrêt à bonne distance. Observation. Le Colonel examine les environs et Tommy-Martin explique la carte [...] Nos voitures défilent comme à la manœuvre, se mettent en place et ouvrent le feu [...] « Demi-tour ! Ça suffit » crie le Colonel [...] Le soleil baisse. Il faut se presser si nous voulons passer la ramla avant l'obscurité. Tommy-Martin prend la tête et le Colonel ferme la marche. Un temps d'arrêt devant [la voiture incendiée de Lévy, masse informe de ferrailles noircies](#) [...] Nous rejoignons Massu à la gara Magedoul. En route dans la nuit : la 1^{ère} D.C. toute entière va s'installer à la Gara el Guerat.⁴
- 6 Départ à minuit pour les garas de Magedoul. Arrivée à 3h. Départ à 10h avec le Colonel et 6 voitures de Gourgout pour Umm el Araneb. Passage de la Ramla avec [quelques ensablements](#). De 12h à 17h station dans la palmeraie. Observation. Arrivée en face du Poste à 17h30. Combat lointain avec la compagnie Saharienne rassemblée dans les palmiers autour du Poste. Retour. Passage aisé de la Ramla. A 21h nous retrouvons le Capitaine Massu et Dubut. 24h : arrivée à la Garet el Guerat.
- 7 Vers 16h en route pour Uigh el Kébir. La nuit est très noire [...] [J'entends un Bedford trois tonnes qui cogne comme une machine à vapeur](#) [...] [Le Colonel fait allumer tous les phares](#). [...] [La colonne serpente, tous phares allumés. Nous bordons un cirque et le spectacle de ces cinquante paires d'yeux se poursuivant dans un bruit de tonnerre est fantastique. Nous ne roulons plus, nous sautons. Toutes les voitures vont y rester ! Les vitesses hurlent leur détresse. Les ensablements se multiplient.](#) [...] [La voiture se désarticule. On va verser ?!](#)
- 7 24h30. Je pars avec Gaccia pour Gatrun avec l'ordre de faire rentrer le 3^{ème} peloton et le Cdt Hous à Uigh. Arrivée à Gatrun à 2h. Départ vers Uigh à 5h. Arrivée à Domazé à 10h. (Journée des Lysanders à Umm el Araneb). (Arrivée du Colonel, des 1^{er} et 2^{ème} pelotons dans la nuit).
- 123
- 8 Journée en surveillance à Domazé. Départ à 16h pour le point d'eau, puis vers les garas 15 km Sud avec les 2^{ème} et 1^{er} pelotons. Poyet reste à Domazé et Cerizier avec les A.M. à Uigh.
- 20
- 9 Journée dans les garas. Bombardement et mitraillage d'Uigh vers 16H. (Sgt. Ch. Debeugny tué, [une voiture brûlée](#)). Départ à 16h pour Kourizo avec Gourgout et Belleteste. Coucher avant le fech-fech.
- 41

⁴ « Au Fezzan avec le général Leclerc » Revue des Troupes coloniales Mai 1946. N°277. Article signé Ronan.

- 10 [Passage pénible du fech-fech](#). Arrêt de 9h à 16h dans les buttes de banco. Roulé la nuit jusqu'aux dunes. (Bombardement et mitraillage des 1^{er} et 2^{ème} pelotons à Uigh. [8 voitures brûlées](#)). 71
- 11 Passage assez facile de plusieurs cordons de dunes. Arrivée à Kourizo vers 11h. A 15h arrivée de Dubut qui nous raconte son aventure de la veille. Départ pour Woudouy où nous arrivons à 21h. 142
- 12 Départ de Woudouy après le [plein d'essence](#). [Ennuis mécaniques avec le camion mortier](#) vers le Zouarke. Coucher après le franchissement facile de l'enneri. Nous sommes rattrapés par le Capitaine Massu. 85
- 13 Zouarke. Gueltas de Zeub. Grands lavages jusqu'à 15h. Arrivée à Zouar à 16h30 au rocher du champ de tir.

Zouar à Faya-Largeau

Lieutenant Tommy-Martin

- 14 Journée à Zouar. Vivres, eau, essence. Récupération des camions et des tirailleurs. Réunion du Colonel-Général. 5
- 15 Départ de Zouar à 14h. Nous devons passer par le Nord des dunes de Yourka. Coucher après [un passage pénible d'enneri](#). 31
- 16 Passage de 2 gros enneris aux environs du Poste de Sherda. Passage au Nord des dunes. Coucher après ce passage. (nombreuses arielles et gazelles). 50
- 17 Passage assez rapide de l'enneri Maro, puis au large de l'Éhi Atroum. Reg. Dépôt Brunet. Coucher 14 milles avant l'enneri Thala. 159
- 18 Franchissement aisé de l'enneri Thala. Embranchement K.K. [Camion 13,2 laissé en panne](#). Piste plutôt meilleure qu'à la montée. Coucher au rocher de Mao. 138
- 19 Arrivée à Faya, place d'Ornano à 7h. 7

Caporal Laurent

Nous restons à Zouar 1 jour et sans changer le moteur du camion nous repartons direction Faya. Nous allons à la recherche d'une nouvelle piste qui, ma foi, est plutôt mauvaise. Après être resté longtemps dans les enneris Yo, Maro, nous retrouvons le reg et roulons,

roulons. Malheureusement **mon camion ne marchait pas bien et restait toujours en arrière**. Enfin, malgré tous **les incidents mécaniques**, nous arrivons au rocher de Mao où nous arrangeons les camions et nettoyons les armes pour faire une rentrée sensationnelle à Faya.

Nous voici enfin arrivés, nous allons sur la Place Blanche puis nous revenons à la Cie où nous déchargeons les camions et rangeons nos affaires au magasin. Voilà comment, ou à quelque chose près, s'est passé le raid du 3^{ème} peloton de la 1^{ère} D.C de Faya.

Mal des logis Dreux

2 jours d'arrêt dans notre faille. On nous donne le courrier pour nos lettres de France qui, à elles seules, valent toutes les fatigues endurées.

Puis cherchant une nouvelle piste, où les enneris sont presque aussi nombreux que les biches, nous arrivons à Largeau, quitté 3 mois auparavant.

Sergent Rousseau

Nous partons de Zouar un dimanche après-midi pour rentrer à Largeau. Chemin faisant, **beaucoup de difficultés au point de vue terrain**. En plus une centaine de kilomètres avant Largeau, **nous quittons la voiture 13/2 en route, son moteur est mort**. Le gros dépannage fait la réparation à son passage et enfin tout le monde rejoint Largeau.

Arrivée à Largeau, déchargement des voitures, aller les camoufler dans la palmeraie. Affectation des chambres aux sous-officiers.

Enfin c'est fini.

Tout le monde reprend son petit train de vie
en attendant son tour de départ pour une petite permission.

*« Sept ans avec Leclerc » du **général Massu***

« Je reçois, avec ma compagnie entière, reformée avec ses trois pelotons et regroupée le 8 mars au matin à Uigh, la mission d'assurer l'arrière-garde (protection des méharistes de Sarazac dont l'allure est bien plus lente que celle des véhicules).

Le 10 mars à 15h, un bombardier et trois chasseurs nous repèrent. En dix minutes d'attaque en piqué, et non plus de tir ou de lâcher de bombes en vol horizontal, les chasseurs mettent le feu à 6 Bedford du 1^{er} peloton, 1 Bedford sanitaire, 1 Spa, 1 Fordson de ravitaillement des automitrailleuses. [...]

Il nous faut soigner les blessés, répartir les équipages démontés sur les véhicules rescapés, réparer les voitures, presque toutes atteintes par des projectiles, et enfin traverser cette maudite zone de fech-fech, dans laquelle les moteurs hurlent sinistrement et qui engluerait encore deux camions accidentés irréparables.

Cette nuit-là me vaudra longtemps des cauchemars. »

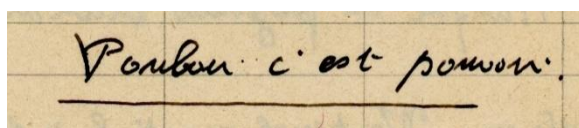
Commentaires de fin de campagne

Caporal Laurent

Beaucoup de jeunes ont participé à ce raid et plusieurs d'entre eux ne connaissaient pas encore le baroud. J'étais de ceux-là et je dis que ça ne m'a pas effrayé beaucoup. Aussi maintenant je crois que les officiers et sous-officiers coloniaux qui en disaient tant sur les jeunes d'Angleterre et qui les prenaient pour des Bleus, pourront sans aucun doute changer d'avis car ils ont montré qu'ils sont venus ici pour faire la guerre et non pour s'amuser.

Mal des logis Dreux

Loin de nos bases avec une aviation de soutien active, mais trop faible, avec un armement qui ne se prêtait pas toujours à la guerre de course, nous avons montré que :



Les hommes.

Européens : de tous grades et de tous emplois, ont été au-dessus de tous éloges.

Indigènes : d'une race guerrière et endurante, ils ont montré leur dévouement et leur courage.

Civils requis : bons conducteurs, on ne leur demandait que ça.

Matériel.

Voitures : 1500 kg Bedford. Excellent matériel.

3T Bedford. Donne des signes de faiblesse à 3 t, marche bien chargé à 2.

Armement.

- Mortier. Trop long à mettre en batterie. Pas de pénétration pour les postes, un 75 serait plus efficace.
 - 13.2. Difficile à servir sur un camion.
- Manque de projectiles incendiaires.
- F.M et mitrailleuses. Matériel ayant fait déjà ses preuves.

Aspirant Mennesson

Conclusions personnelles

Avions mission difficile. Avons réussi jusqu'à l'attaque du poste d'Um el Araneb, mais avons échoué là. Par notre présence, avons contribué aux succès des autres pelotons et contraint l'ennemi à déplacer des forces supérieures à notre patrouille, d'où dépense pour lui et sentiment d'insécurité à plus de 200 kms à l'intérieur de la Lybie. Rapportons renseignements intéressants pour l'avenir et surtout nous nous aguerrissons au feu.

- I) Nécessité d'avoir des chauffeurs entraînés aux évolutions, démontrée lors des bombardements aériens de jour et terrestres de nuit : aucun affolement n'est constaté. Tactique rationnelle : le chauffeur ne s'occupe que de sa route ; le chef de voiture lui, selon les manœuvres de l'avion, ordonne « à droite » ou « à gauche » ; enfin les autres occupants de la voiture cherchent à ne point perdre de vue le chef de patrouille ; se rapprocher un peu dès que l'on n'est plus personnellement visé.
- II) Pour les formations ordinaires, les voitures de tête ont encore été trop vite pendant les exécutions ; si la tête roule à 35 milles, il faut que les voitures qui remontent pour prendre leur place fassent plus de 40 milles. Il faut laisser pointer le guide, c'est-à-dire se tenir ses roues avant à la hauteur de ses roues arrière.

-----*

- I) Pour ce genre d'attaque, il me semble que les mitrailleuses Hotchkiss auraient mieux été à leur place en batterie à la hauteur des buttes qui masquaient nos camions. Elles auraient permis la constitution d'une base de feu, alors que celle que j'ai aidé à ramener, par exemple, était : 1° hors d'état de servir par suite de la présence d'une quantité invraisemblable de sable. On ne peut ramper sur 100m avec une Hotchkiss. 2° le trépied mis à sa position la plus basse, position couchée, mettait encore le tireur dans une position insoutenable.
- II) Il serait bon que des consignes très précises soient données aux équipages en cas de perte de leur véhicule, ou en cas d'abandon forcé, de façon qu'en dépit de l'énervement, l'équipage en question se comporte comme automatiquement, sans perte de temps pour savoir ce qu'il convient de faire ou d'emporter.
- III) Les avions d'un type déjà ancien, ou lourds, ne semblent pas très dangereux lorsque l'on roule. En station, nécessité d'avoir en plus des armes de D.C.A proprement dites, quelques armes légères en batterie au sol F.M et Mac ; une voiture attaquée se défend et oblige l'avion à prendre de l'altitude.
Les filets sont souvent plus nuisibles qu'utiles ; il faudrait de grandes toiles à 2 faces différentes, l'une pour le sable, l'autre pour le caillou.

Suggestions

1 arme légère sur chaque voiture.

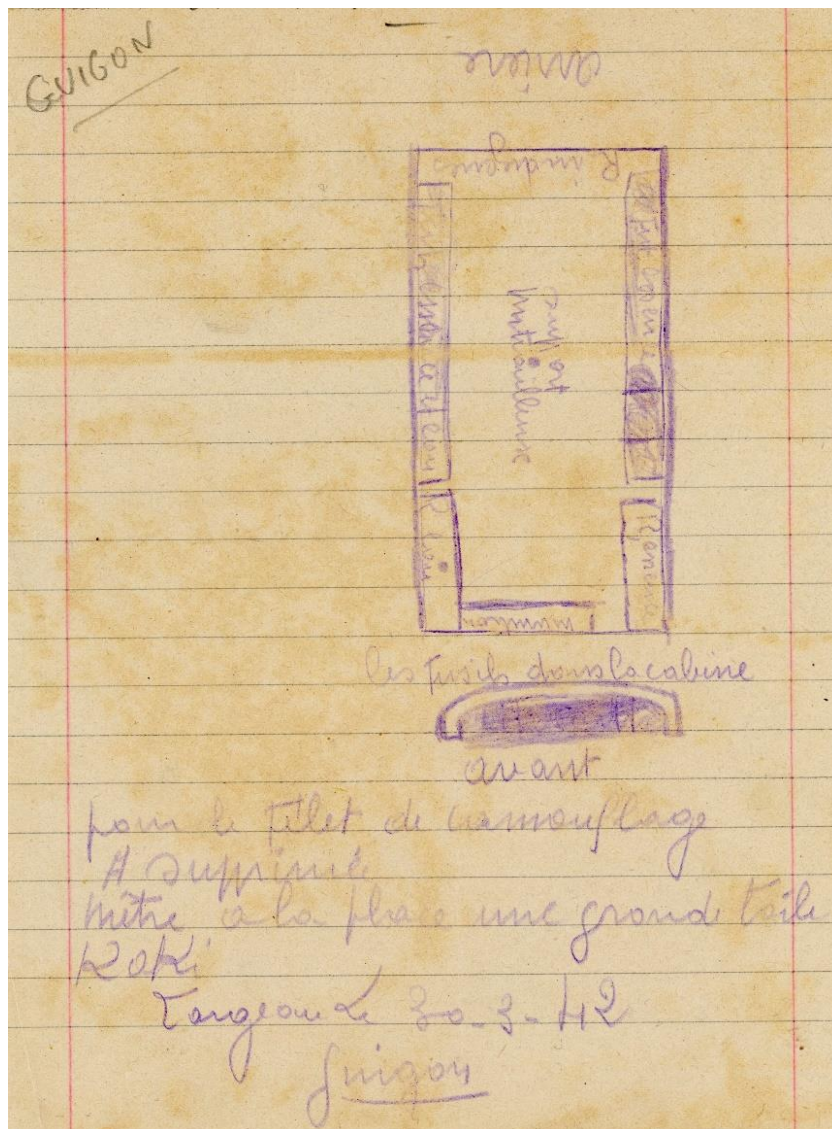
Au moins 4 armes lourdes par peloton et si possible un canon : 25 ou 37, ou même d'un calibre un peu supérieur, avec un jeu complet de munitions : perforantes, explosives, incendiaires, et un maximum de balles traceuses pour les 13/2 et les 20mm. Il serait souhaitable, d'autre part, de former des spécialistes navigateurs avec compas solaires et boussoles anglaises. 1 chef de patrouille peut difficilement au cours d'une rencontre, commander et faire son relevé.

Largeau, le 29 mars 1942

B. Mennesson

Aménagements des Voitures de combat

Plan du Camion 50.332, dessiné par le Brigadier Guigon,
chef de voiture.



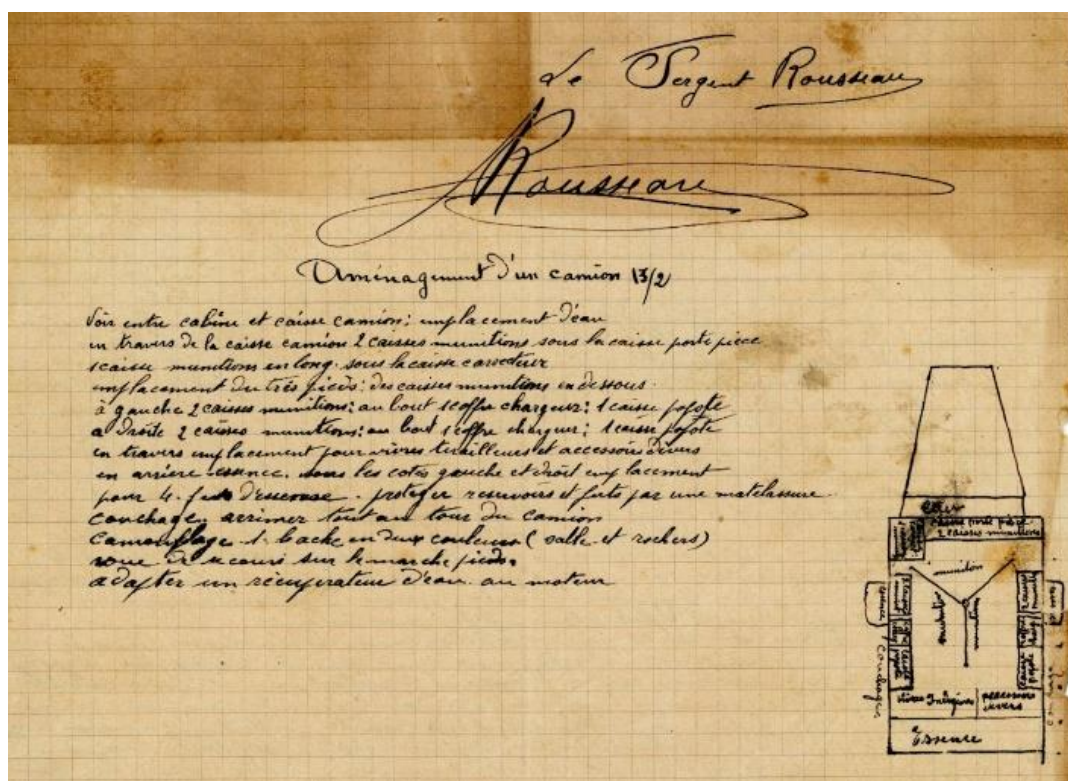
Pour le filet de camouflage : à supprimer. Mettre à la place une grande toile kaki.

Largeau, le 30- 2 - 42

Guigon

Aménagement d'un camion 13/2, par le Sergent Rousseau.

Camion 004

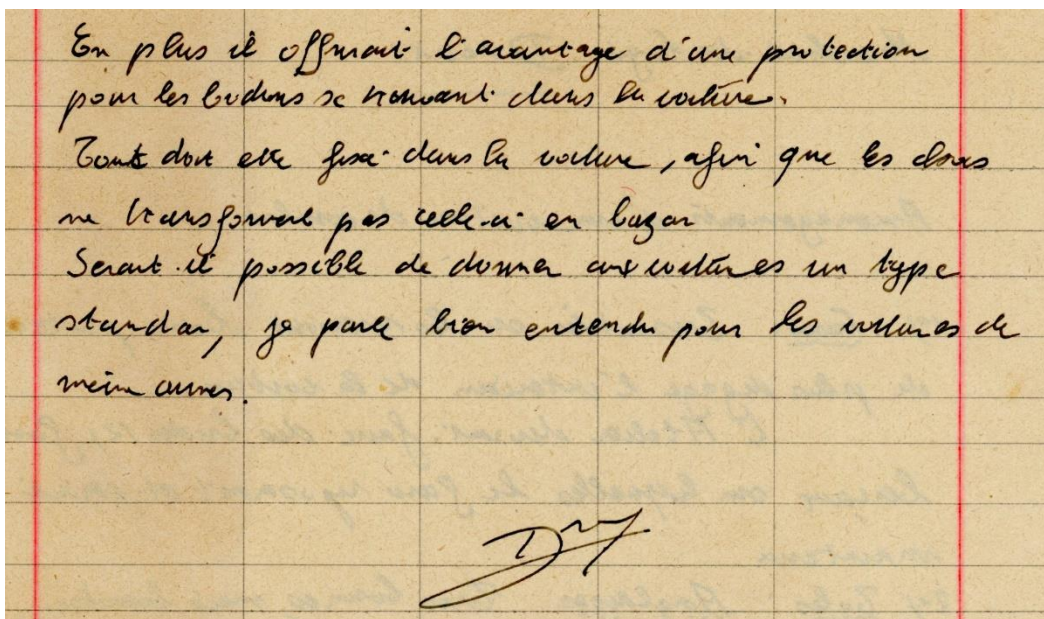


- Voir entre cabine et caisse-camion : emplacement d'eau
- en travers de la caisse camion 2 caisses munitions sous la caisse porte-pièce.
- 1 caisse munitions en long sous la caisse correcteur
- Emplacement du trépied ; des caisses munitions en-dessous.
- A gauche, 2 caisses munitions ; au bout 1 coffre chargeur, 1 caisse popote
- A droite, 2 caisses munitions ; au bout 1 coffre chargeur, 1 caisse popote.
- En travers, emplacement pour vivres tirailleurs et accessoires divers.
- En arrière essence dans les côtés gauche et droit emplacement pour 4 fûts d'essence.
- Protéger réservoirs et fûts par une matelassure
- Couchage : arrimé tout autour du camion
- Camouflage : 1 bâche en deux couleurs (sable et rochers)
- Roue de secours sur le marchepied
- Adapter un récupérateur d'eau au moteur

Aménagement d'une voiture de combat par le Maréchal des Logis Dreux Voiture 349

- 1°) Faros : très utiles sur les réservoirs, bonne protection, de plus dégagent l'intérieur de la voiture. L'Atelier devrait faire des brides (2) formant berceaux sur lesquelles le faro reposerait et serait maintenu.
- 2°) Tôles : Anglaises. Très bonnes mais lourdes.
Françaises. Plus légères et aussi pratiques pour les 1500 kgs.
Échelles. Lourdes, encombrantes, peu faciles à manier, abiment les bandages.
- 3°) Filet : Encombrant. Peu pratique, s'accroche partout et toujours.
Le lif n'a de pratique que pour allumer le feu des popotes, s'enflamme avec rapidité si une balle incendiaire trouve spirituel de le rencontrer. A remplacer par une toile, verso couleur sable, recto couleur cailloux.
- 4°) A l'intérieur : Des coffres le long des parois éviteraient l'entassement disparate de touques, sacs, etc.
En plus il offrirait l'avantage d'une protection pour les bidons se trouvant dans la voiture.

Tout doit être fixé dans la voiture, afin que les chocs ne transforment pas celle-ci en bazar.
Serait-il possible de donner aux voitures un type standard, je parle bien entendu pour les voitures de même armes.



En plus il offrirait l'avantage d'une protection pour les bidons se trouvant dans la voiture.

Tout doit être fixé dans la voiture, afin que les chocs ne transforment pas celle-ci en bazar

Serait-il possible de donner aux voitures un type standard, je parle bien entendu pour les voitures de même armes.

Dreux

Équipages

des voitures 206, 339, 003, 349 et 333

Organisation de la patrouille Massu au départ de Zouar

Février 1942 – Fezzan (document Abel TM)

251 Mac FAT Mitr.	<p><i>Lt Tommy-Martin</i></p> <p><i>Cpl Bergere</i> <i>Guinjabissi</i></p> <hr/> <p><i>Mayo</i></p>	206 Mac Lewis	<p><i>Cne Massu</i></p> <p><i>Abdessalam</i> <i>interprète</i></p> <hr/> <p><i>Fortier</i></p>	10 camions	
332 Hotchkiss FM FAT	<p><i>Cpl Guigon</i></p> <p><i>Sgt Bourel</i> <i>Sgt Natarla</i></p> <hr/> <p><i>Missec</i></p>			339 Hotchkiss FAT	<p><i>Asp Mennesson</i></p> <p><i>Sgt Priez</i> <i>Cpl Djakna</i></p> <hr/> <p><i>Gourvenec</i></p>
004 13,2 Mitr.	<p><i>Adj Kirsch</i></p> <p><i>Sgt.ch Diop</i> <i>Sgt Rousseau</i></p> <hr/> <p><i>Colloch</i></p>			003 Mortier FM Mitr. VB	<p><i>Cpl Laurent</i> <i>Sgt Brechignac</i> <i>(Radio)</i> <i>Sgt Nobangar</i> <i>Cpl Keritonal</i></p> <hr/> <p><i>Jouret</i></p>
348 Hotchkiss FM	<p><i>Cpl.ch Grand</i></p> <p><i>Toubib</i> <i>Cpl Gakoutou</i></p> <hr/> <p><i>Eaurain</i></p>			349 Hotchkiss FM	<p><i>Sgt.ch Baltes</i></p> <p><i>Sgt Dreux</i> <i>Cpl Gondja</i></p> <hr/> <p><i>M Pondo</i></p>
334 Mac FM VB	<p><i>Asp Levy</i></p> <p><i>Sgt Girault</i> <i>Cpl Balaye</i></p> <hr/> <p><i>Verot</i></p>			333 Mac FM	<p><i>Cne Savelli</i> <i>Cpl Giot</i> <i>Sgt Dongous</i></p> <hr/> <p><i>Sgt Ragonneau</i></p>

Voiture 206 1 500

Chef de voiture le Capitaine Massu. Conducteur Fortier

206
Mac
Lewis

<i>Cne Massu</i> <i>Abdessalam</i> <i>interprète</i>
<i>Fortier</i>

« Sur la dixième, au centre ou en tête, je donne les ordres, au sifflet, au geste ou au fanion » Capitaine Massu

Voiture 339 1 500

Chef de voiture Aspirant Mennesson. Conducteur Gourvennec

339
Hotchkiss
FAT

<i>Asp Mennesson</i> <i>Sgt Priez</i> <i>Cpl Djakna</i>
<i>Gourvennec</i>

Notes du personnel Européen et Indigène de la patrouille

Par le chef de patrouille Mennesson

1^{ère} D.C
3^{ème} peloton

Largeau, le 28 mars 1942

Sergent Priez : A donné entière satisfaction comme chef de pièce, Hotchkiss 8 mm, puis comme chauffeur pendant les opérations ; a fait preuve d'un grand sang-froid et a pris grand soin de son véhicule. Bon tireur au fusil et à la mitrailleuse.

Soldat Gourvennec : Tireur à la mitrailleuse Hotchkiss ; connaît son arme ; bon tireur au fusil et au fusil anti-char ; robuste et sportif ; est parfois un peu insouciant ; devra prendre plus de sérieux pour faire un gradé.

Sergent Djakna : Mérite toujours les mêmes notes. Cependant est parfois un peu nonchalant et demeure susceptible. Dans l'ensemble consciencieux. Bon tireur.

Voiture 003 3T

Chef de voiture Caporal Laurent. Conducteur Jouret

003
Mortier
FM
Mitr.
VB

<i>Cpl Laurent</i> <i>Sgt Brechignac</i> <i>(Radio)</i> <i>Sgt Nobangar</i> <i>Cpl Keritonal</i>
<i>Jouret</i>

Le général de Gaulle, chef des Français Libres,
cite :

A L'ORDRE DU CORPS D'ARMÉE

BRECHIGNAC, Sergent-radio.

« Sous-officier radio, blessé à l'épaule au cours d'un bombardement aérien. N'a pas cessé d'assurer son service malgré sa blessure et a été pour ses camarades et ses subordonnés un exemple de courage. »

Voiture 349 1 500

Chef de voiture Sergent-chef Baltès. Conducteur Pondo

349
Hotchkiss
FM

<i>Sgt.ch Baltès</i>
<i>Sgt Dreux</i> <i>Cpl Gondja</i>
<i>M Pondo</i>

Notes du personnel Européen et Indigène de la patrouille

Par le chef de patrouille Mennesson

1^{ère} D.C
3^{ème} peloton

Largeau, le 28 mars 1942

Maréchal-des-logis Dreux : jeune sous-officier arrivé en novembre au peloton. Affecté comme chef de pièce mitrailleuse Hotchkiss, connaît bien son arme ; a poursuivi l'instruction de son équipe. A participé aux opérations comme tireur à la mitrailleuse. S'est bien comporté.
Bon tireur (gaucher) au fusil et à la mitrailleuse.

Caporal Gondja : bon gradé. A de l'autorité et est bon instructeur. Assez bon tireur, connaît bien la mitrailleuse Hotchkiss. Comprend et parle bien le français. Bonne vigueur physique. Assez bon tireur au fusil.

Tirailleur Ganguinam : Servant d'une mitrailleuse Hotchkiss, s'est montré discipliné ; remplit bien son emploi, très bon lanceur à la grenade. Parle et comprend le français, bonne vigueur physique, tireur moyen au fusil.

Tirailleur Neokodji : Servant à la mitrailleuse Hotchkiss, très discipliné et dévoué, assez bon tireur, robuste.

Notes sur les Indigènes

Par le Maréchal des logis Dreux

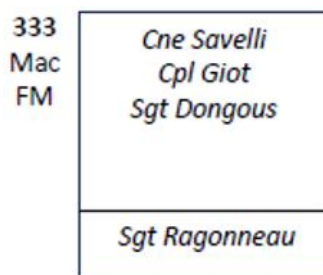
Gondja O Komé : tirailleur dévoué. Courageux au combat comme au travail. Débrouillard et correct (sa nomination vient à point)

Pondo Martin. Bon chauffeur. Sérieux.

Ganguinam et Neokodji : Bons tirailleurs travailleurs.

Voiture 333 1 500

Chef de voiture Capitaine Savelli. Conducteur Ragonneau



Le général Leclerc

Commandant supérieur des Forces de l'Afrique Française Libre

cite :

A L'ORDRE DE LA DIVISION

DONGOUS O/TIERO, Sergent, N°Mle 4948

« Excellent gradé indigène qui, dans toutes les circonstances du combat, a fait preuve de qualités remarquables de courage et de dévouement. »

Notes du personnel Européen et Indigène de la patrouille

Par le chef de patrouille Mennesson

1^{ère} D.C

3^{ème} peloton

Largeau, le 28 mars 1942

Brigadier Giot : Chef de pièce, F.M et Mac, connaît bien ses deux armes et forme une équipe homogène avec ses tirailleurs ; en outre chauffeur très consciencieux, très bon tireur au fusil, F.M et Mac. Toutefois ne semble pas désireux de passer au grade supérieur, craint d'avoir à commander des Européens. A participé aux opérations où il s'est bien conduit.

Sergent Dongous : Excellent sous-officier indigène, semble acquérir peu à peu l'autorité qui lui manquait ; connaît à fond les armes d'infanterie. Bon tireur. Très consciencieux, fait dans bien des cas le travail d'un Européen. Parle bien et comprend bien le français, l'écrit un peu. Bonne vigueur physique.



Horace Savelli

Équipages

des voitures 251 et 348

Voiture 251 1 500

Chef de voiture Lieutenant Tommy-Martin. Conducteur Mayo

251
Mac
FAT
Mitr.

<i>Lt Tommy-Martin</i>
<i>Cpl Bergere</i> <i>Guinjabissi</i>
<i>Mayo</i>

Le Général Leclerc

cite :

A l'ordre de la Division

GUINJABISSI, tirailleur de 1^{ère} classe, Mle 7699

« Excellent combattant qui, sous un feu violent, n'a pas hésité à remplacer à la mitrailleuse son chef de pièce tué à côté de lui. »

Forces de l'Afrique française libre

État-major 3^{ème} bureau

Ordre général n°49

Le Général Leclerc

Commandant supérieur des Forces Terrestres, Navales et Aériennes de l'Afrique Française Libre, porte à la connaissance des corps et Services l'ordre général n° 940/CAB ci-dessous, en date du 1^{er} Juin 1942, du Général de Gaulle, Chef des Français Libres :

Le Général de Gaulle

Chef des Français Libres,

CITE :

A l'ordre du Corps d'Armée

TOMMY-MARTIN Abel – Lieutenant

« A fait preuve à la tête d'un détachement d'attaque des plus belles qualités de bravoure et de sang-froid. A contrôlé la navigation d'une patrouille motorisée avec une précision qui ne s'est jamais démentie sous de nombreuses attaques aériennes. »

Londres, le 1^{er} Juin 1942

Signé de Gaulle

Cette citation comporte l'attribution :

Au Corps d'Armée : de la Croix de Guerre avec étoile de vermeil.



P.A. Le chef d'État-Major

Signé : Bernard

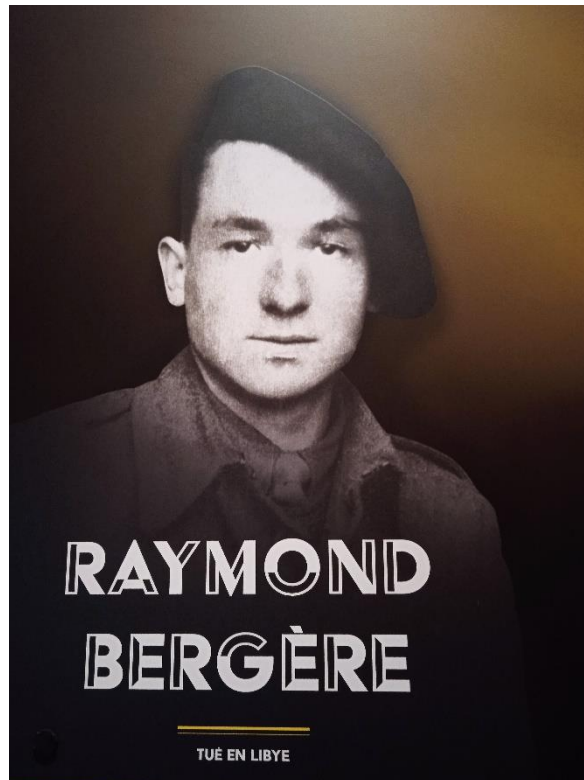
Brazzaville, le 25 Juin 1942

Le Général Leclerc

Commandant Supérieur des forces
de l'Afrique Française Libre :

Signé : Leclerc

Histoire d'un casque



« Ils m'ont tué le caporal Bergère d'une balle en plein front » *Capitaine Massu*

Le Général de Gaulle, chef des Français Libres,

cite :

A l'ordre de l'armée

A titre posthume

BERGÈRE Raymond, Brigadier *21 ans*

« Glorieusement tué à l'ennemi en tirant à la mitrailleuse sur les créneaux d'un poste italien. »

Lettre de Francis TM, frère d'Abel TM, au général Massu

Le 27 janvier 1975

Je crois que le Caporal Bergère a été tué d'une balle au front. Ne portait-il pas un casque de l'armée française type cavalerie avec bourrelet de cuir au lieu de visière au front ? J'ai retrouvé un tel casque percé d'une balle dans les affaires de mon frère. Je désirerais pouvoir le rendre à la famille de Bergère si c'est bien le sien. Savez-vous où je pourrais trouver l'adresse de la famille Bergère ?



au Musée du Général Leclerc

Casque du Caporal Bergère



Lettre d'Albert Baltès (Voiture 349) à Francis TM

Le 12 février 1975

Bergère a certainement porté le casque ; si oui, j'ignore le modèle qu'il portait normalement. Je n'ai pas remarqué l'impact d'une balle au front et casque, ce qui n'aurait pas pu ne pas se voir. En bondissant à son secours et en le chargeant seul sur mon dos, il a été encore bien vivant. Pendant les quelques 30 mètres de pas de course, jusqu'à la dunette, les balles ennemies nous encadraient de très près.

Après réflexion, il me semble probable que l'impact « casque-front » ait été réussi pendant la course dans notre dos, car le geste de Bergère « touché » devant son FM désignait la partie ventre-poitrine ; il y a donc lieu 1) de vérifier entrée et sortie de la balle du casque et 2) de faire des recherches chez le Toubib de la patrouille sur la question d'une blessure au ventre (Dr. De Beaufort ou un nom comme ça). J'ignore origine, adresse et état-signalétique de Bergère.

Lettre de Jean Gourvenec (Voiture 339) à Francis TM

Le 20 février 1975

Oui, le caporal Bergère a été tué d'une balle au front à mon côté. Nous portions tous deux ce casque des chars que nous avons touchés en Angleterre où nous faisons partie avec Laurent et Dreux de l'escadron mixte d'automitralleuses commandé par le capitaine Savelli (nous en avons été détachés à partir de Fort Lamy). Cet escadron est devenu après Tripoli le 4^{ème} escadron du 1^{er} R.M.S.M.

Tireur au fusil antichars, j'avais été placé sur une dune afin d'essayer de neutraliser, en tirant dans les meurtrières, les mitralleuses qui nous arrosaient. Mais j'ai assez vite abandonné car le frein de bouche de l'arme soulevait un tel nuage de sable que non seulement j'étais aveuglé, mais aussi très vite repéré par les Italiens.

Ayant rejoint Bergère qui avait pris sa Mac montée avec bi-pied, nous nous sommes infiltrés dans la petite palmeraie, nous avons trouvé un cheminement qui nous avait permis de pouvoir (protégés par les palmiers, croyions-nous) nous approcher plus près du poste et faire un tir plus efficace. J'ai toujours pensé que c'est un reflet du soleil sur la peinture luisante de nos casques qui nous avait fait immédiatement repérer. Il est donc tombé à mon côté sans un cri. Et j'en suis resté longtemps impressionné car c'était notre premier combat et le premier mort de notre équipe de jeunes Bretons d'Angleterre. Les Italiens furent sans pitié ; m'arrosant sans arrêt alors que je ramenaient le corps de mon camarade jusqu'au groupe des véhicules à l'abri. Ce casque ne peut donc être qu'à lui.

Ses parents vinrent me voir à Brest en 1945 et je leur donnais les quelques photos des groupes où il figurait. Eux me donnèrent cette photo qu'il avait fait faire sans doute en Angleterre. C'est la seule qui me reste de lui , aussi je vous demande de me la renvoyer. Ils étaient originaires de Saint Brieuc, je n'ai plus leur adresse .

*Lettre de **Horace Savelli (Voiture 333)** à Francis TM*

Le 12 mars 1975

Il est possible que le casque en question ait appartenu à Bergère. Celui-ci était venu avec moi d'Angleterre et il y en avait quelques-uns là-bas, venant de l'expédition en Norvège en 1940. Bergère n'en avait certainement pas touché, mais peut-être un camarade lui en avait-il donné un. Je sais aussi qu'il y avait avant 1940, un peloton d'automitrailleuses au Tchad qui avait peut-être des casques semblables.

En tous cas je ne me rappelle pas avoir vu Bergère avec un casque au moment de l'attaque du poste. Il est vrai qu'il n'était pas avec moi. C'était le Capitaine Massu qui donnait l'assaut avec votre frère et sa ½ patrouille, alors que je les appuyais de mortiers, mitrailleuse et mortier. Je n'ai pas l'adresse de la famille Bergère.

Parcours du casque Bergère

Raymond Bergère est tué le 1^{er} mars 1942 pendant la première campagne du Fezzan. Abel TM conserve son casque pour le donner plus tard à la famille Bergère.

Tchad le 1^{er} mars 1944 : Abel Tommy-Martin perçoit une rame de camions Dodge et effectue en plusieurs semaines un périple de 7500 kilomètres qui va le mener avec ses tirailleurs jusqu'en Tunisie où se trouve sa famille, chez qui il laisse ses malles africaines avant de repartir. Après la mort d'Abel TM (nov 44) ses affaires sont gardées précieusement. Son frère Francis TM en hérite à la mort de leurs parents et effectue des recherches pour retrouver la famille Bergère. Sans succès. Il fait alors don du casque à la Fondation Maréchal Leclerc. Ce casque figure dans une des vitrines (cf photo ci-dessus) du Musée Leclerc situé à Denfert-Rochereau (Paris).

Voiture 348 1 500

Chef de voiture Caporal Grand. Conducteur Eaurain

348
Hotchkiss
FM

<i>Cpl.ch Grand</i>
<i>Toubib</i> <i>Cpl Gakoutou</i>
<i>Eaurain</i>

Le général de Gaulle, chef des Français Libres,

cite :

L'ORDRE DU CORPS D'ARMÉE

GAKOUTOU, Caporal, N°Mle 3112

« Excellent mitrailleur grièvement blessé en accomplissant un bond avec sa mitrailleuse. »

Le « Toubib » est Henri Montfort
médecin de la patrouille D du capitaine Massu
lors de cette première campagne du Fezzan.

Le docteur Henri Montfort est officier
du corps de santé des troupes coloniales françaises.
A Faya, il organise le service médical de la garnison.



Photo Wikipédia



▲ ► Caisse de munitions pour mitrailleuse italienne Breda ayant appartenue au lieutenant Tommy-Martin et servant à contenir des produits médicaux.

Francis TM, frère d'Abel TM, a fait don de cette caisse au Musée du Général Leclerc.

Équipages

des voitures 004, 332, 334.

Voiture 004 3T

Chef de voiture Adjudant Kirsh. Conducteur Colloch

004
13,2
Mitr.

<i>Adj Kirsch</i>
<i>Sgt.ch Diop</i> <i>Sgt Rousseau</i>
<i><u>Colloch</u></i>

Le général Leclerc
Commandant supérieur des Forces de l'Afrique Française
Libre
cite :
A L'ORDRE DE LA DIVISION

KIRSH Henri, Adjudant

« Sous-officier d'élite qui en toutes circonstances a fait preuve d'autorité et de sang-froid. A protégé efficacement avec sa 13,2 une patrouille de dix voitures contre de nombreuses attaques aériennes. » *Sera promu Aspirant à titre exceptionnel le 1^{er} avril 1942*

DIOP Alasane, Sergent-Chef

« Sous-officier courageux, pointeur à la 13,2, a tiré avec précision sur des objectifs terrestres et aériens pendant de violents bombardements et des attaques directes d'avions. »

ROUSSEAU Albert, Sergent

« Orienteur d'une 13,2, a secondé efficacement son chef de pièce, dans des circonstances périlleuses d'attaques directes d'avions volant bas. »

COLLOCH Jacques, 2^{ème} classe

« Conducteur d'une voiture 13,2, a gardé son calme et son sang-froid sous de violents bombardements aériens. »

Notes du personnel Européen et Indigène de la patrouille

Par le chef de patrouille Mennesson

1^{ère} D.C

3^{ème} peloton

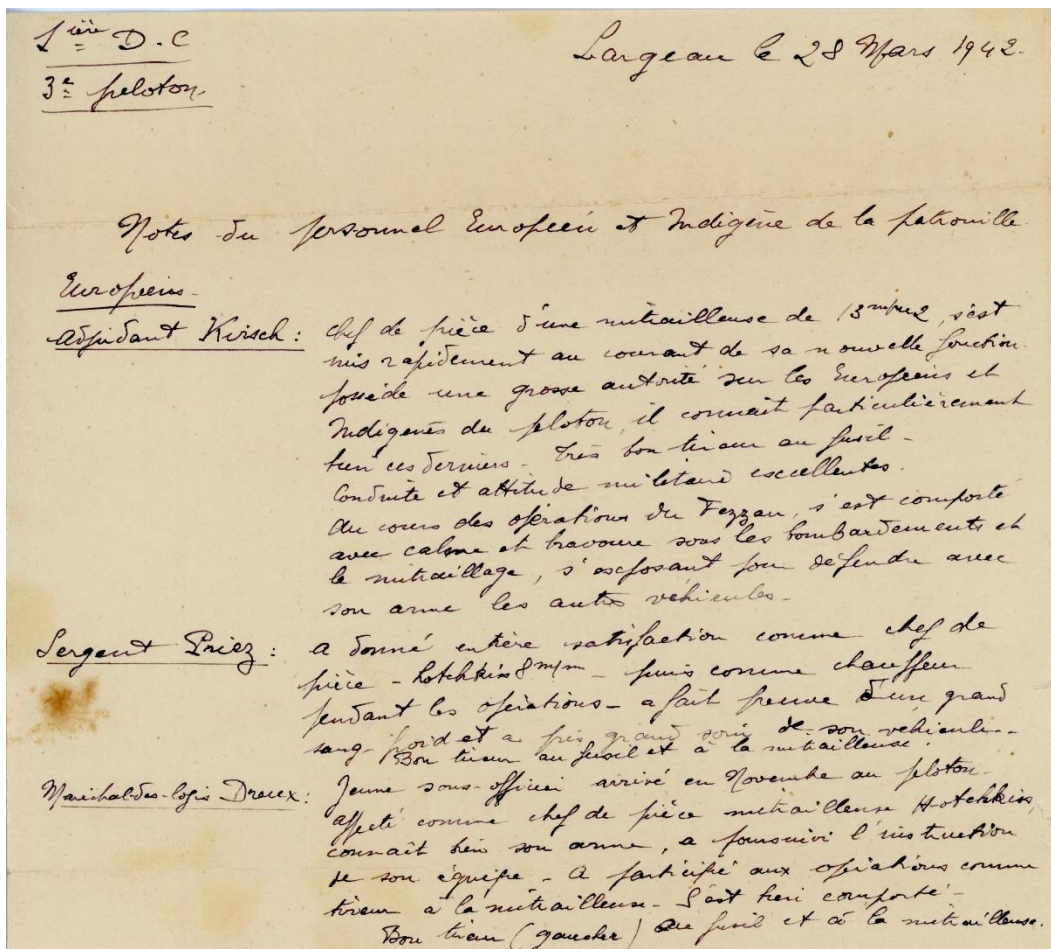
Largeau, le 28 mars 1942

Adjudant Kirsch : chef de pièce d'une mitrailleuse de 13,2, s'est mis rapidement au courant de sa nouvelle fonction ; possède une grosse autorité sur les Européens et Indigènes du peloton, il connaît particulièrement bien ces derniers. Très bon tireur au fusil.

Conduite et attitude militaires excellentes.

Au cours des opérations du Fezzan, s'est comporté avec calme et bravoure sous les bombardements et le mitraillage, s'exposant pour défendre avec son arme les autres véhicules.

Soldat Colloch : toujours chauffeur d'une voiture 13,2 ; est demeuré un peu brutal ; cependant consciencieux et dévoué. A fait des progrès au point de vue instruction militaire et tir au fusil. Bonne conduite pendant les opérations.



Voiture 332 1 500

Chef de voiture Caporal Guigon. Conducteur Missec

332 <u>Hotchkiss</u> FM FAT	<i>Cpl Guigon</i>
	<i>Sgt Bourel</i> <i>Sgt Natarla</i>
	<i>Missec</i>

Le général de Gaulle, chef des Français Libres,
cite :
A L'ORDRE DU CORPS D'ARMÉE

NATARLA, Sergent, N°Mle. 4074

« Très bon gradé ardent et courageux, blessé en mettant sa mitrailleuse en batterie. »

BOUREL Maurice, Sergent

« Excellent sous-officier d'un courage remarquable. Sous un feu nourri a ramené le corps d'un de ses camarades tué à ses côtés. »

Le général Leclerc

Commandant supérieur des Forces de l'Afrique Française Libre

cite :

A L'ORDRE DE LA DIVISION

GUIGON Marius, Caporal

« Excellent gradé, calme et courageux au feu ; a fait preuve de belles qualités pendant les opérations du Fezzan. »

Notes sur les Indigènes du camion 50.332

Sergent Natarla : assez courageux au feu et très courageux dans son travail.

Kajita : courageux dans son travail.

Maka travaille assez bien. Instruction militaire pas trop bonne, a une tête assez dure.

Largeau le 30 -3- 42

Le chef de voiture

Guigon

Voiture 334 1 500

Chef de voiture Aspirant Levy. Conducteur Vérot

334
Mac
FM
VB

<i>Asp Levy</i>
<i>Sgt Girault</i> <i>Cpl Balaye</i>
<i>Verot</i>

Le général de Gaulle, chef des Français Libres,
cite :

1) A L'ORDRE DE L'ARMÉE

a) A titre posthume

GIRAUT Roger, 2^{ème} classe

« Glorieusement tué à l'ennemi en tirant à la mitrailleuse sur les créneaux d'un poste italien. »

LEVY Roger, Aspirant (*blessé et prisonnier*)

« Après avoir fait l'admiration de tous au combat d'Umm el Araneb par son calme et sa bravoure, a disparu au cours d'un engagement de nuit avec une unité motorisée ennemie à la suite d'une panne et l'incendie de sa voiture. »

b) A titre normal

VÉROT André, Brigadier

« Après s'être battu avec fougue à Umm el Araneb où il a effectué un tir au V.B., a disparu au cours d'un engagement de nuit avec une unité motorisée ennemie à la suite d'une panne et de l'incendie de sa voiture. » (*prisonnier*)

2) A L'ORDRE DU CORPS D'ARMÉE

BALAYE, Caporal, N°Mle 7582

« Excellent combattant, ardent et courageux. A aidé à ramener son chef de pièce blessé. Son camion ayant été incendié, sur le point d'être pris, s'est enfui. Il a effectué 150 km en moins de 3 jours, sans vivres ni eau avant d'être retrouvé. »

« Un des Lysander, qui participent à l'opération, repère et nous permet de retrouver, le 5 mars, les deux soldats africains de la voiture de Lévy, échappés au feu ennemi et qui ont « tenu » dans le désert pendant près de trois jours grâce à leur énergie et leur sang-froid » *Massu*

Beyrouth 1943

Mon Commandant

J'aimerais pouvoir, de vive voix, vous raconter l'aventure. [...] Je veux simplement vous reporter en mars 42.

Deux heures du matin, les Italiens tirent, j'entends un choc dans le moteur, je dis « nous avons reçu quelque chose ». Le camion s'arrête, nous essayons de le remettre en route, l'essence ne vient pas, pourtant nous avons un réservoir plein. Nous remplissons l'autre.

Votre arrive, repart ; à trois cent mètres, les Italiens mettent leurs camions en route. Vérot s'en va, les tirailleurs et moi montons sur le camion, je prends la mitrailleuse et le F.M. Nous tirons, les Italiens s'arrêtent. Bleu, jaune, rouge, tous leurs canons de 20 s'y mettent mais ils sont arrêtés. Une minute après, rafale en plein dans le camion, mon pied est à moitié sectionné. Deuxième rafale, le camion prend feu, je me hisse, je saute, les tirailleurs ont sauté et fuient, tout est perdu. *Alors geste admirable*, alors que les voitures italiennes s'approchent, Balaye ne me voyant pas les suivre, revient et veut absolument m'emmener. Je le menace et il faut que je lui ordonne de partir. Le camion en flammes projette ses munitions de toutes parts, une échelle de désensablement tombe à côté de moi, je la prends et m'en sers de bouclier. Les Italiens sont là, hésitent et tirent en voyant une forme à terre, ils me ratent. Un officier arrive, me fait prendre et porter cent mètres plus loin.

Cela n'a pas duré longtemps, peut-être dix minutes à un quart d'heure, mais vous êtes tous loin : un camion et une jambe, ce n'est pas payé cher. Je voudrais, cela est bien loin déjà, que Balaye ait une très belle citation. Est-ce trop vous demander que d'agir en ce sens ?

Les Italiens repartirent pour vous poursuivre, je restai seul jusqu'à neuf heures du matin, grelottant de fièvre, ne pouvant trouver une minute de calme ou de repos. Vérot réapparut alors et, des Arabes arrivant, nous fûmes conduits à dos de chameau au poste. Comme ma jambe pendait lamentablement et saignait, malgré le garrot que j'avais fait avec ma chemise et mon paquet de pansement, j'ai souffert plus pendant cette heure et demie de chameau qu'en toute ma vie. Je m'évanouis en arrivant au poste.

De là je fus transporté le lendemain à Sebah puis par avion à Tripoli. On m'y amputa, je fus envoyé en Italie et grâce au rapatriement des grands blessés, je revins à la vie libre.

Voilà l'histoire simple et vraie qui fit de moi un invalide à la jambe de bois.[...]

Mes respects, mon commandant, souvenir à tous ceux que j'ai connus et qui ont le bonheur d'être encore avec vous.

Signé Lévy

⁵ Lettre citée dans « *Sept ans avec Leclerc* » du général Massu. Annexe 3

Annexe 1

Notes du personnel Européen et Indigène de la patrouille

Par le chef de patrouille Mennesson

1^{ère} D.C

3^{ème} peloton

Largeau, le 28 mars 1942

Européens

Adjudant Kirsch : chef de pièce d'une mitrailleuse de 13,2, s'est mis rapidement au courant de sa nouvelle fonction ; possède une grosse autorité sur les Européens et Indigènes du peloton, il connaît particulièrement bien ces derniers. Très bon tireur au fusil.

Conduite et attitude militaires excellentes.

Au cours des opérations du Fezzan, s'est comporté avec calme et bravoure sous les bombardements et le mitraillage, s'exposant pour défendre avec son arme les autres véhicules.

Sergent Priez : a donné entière satisfaction comme chef de pièce, Hotchkiss 8 mm, puis comme chauffeur pendant les opérations ; a fait preuve d'un grand sang-froid et a pris grand soin de son véhicule. Bon tireur au fusil et à la mitrailleuse.

Maréchal-des-logis Dreux : jeune sous-officier arrivé en novembre au peloton. Affecté comme chef de pièce mitrailleuse Hotchkiss, connaît bien son arme ; a poursuivi l'instruction de son équipe. A participé aux opérations comme tireur à la mitrailleuse. S'est bien comporté.

Bon tireur (gaucher) au fusil et à la mitrailleuse.

Brigadier-chef Pflieger : maintenu comme orienteur à la 13,2 ; connaît son rôle. Était occupé chaque après-midi par le foyer du soldat. Vu son caractère et son état de santé, sera toujours plus à sa place dans un service quelconque qu'à l'intérieur d'un peloton de combat. Mauvais tireur au fusil. N'a pas participé aux opérations du Fezzan.

- Brigadier Giot :** chef de pièce, F.M et Mac, connaît bien ses deux armes et forme une équipe homogène avec ses tirailleurs ; en outre chauffeur très consciencieux, très bon tireur au fusil, F.M et Mac. Toutefois ne semble pas désireux de passer au grade supérieur, craint d'avoir à commander des Européens. A participé aux opérations où il s'est bien conduit.
- Soldat Colloch :** toujours chauffeur d'une voiture 13,2 ; est demeuré un peu brutal ; cependant consciencieux et dévoué. A fait des progrès au point de vue instruction militaire et tir au fusil. Bonne conduite pendant les opérations.
- Soldat Gourvenec :** tireur à la mitrailleuse Hotchkiss ; connaît son arme ; bon tireur au fusil et au fusil anti-char ; robuste et sportif ; est parfois un peu insouciant ; devra prendre plus de sérieux pour faire un gradé.
- Soldat Pointel :** était en stage de dépanneur à l'atelier de l'Artillerie. Chauffeur d'une voiture mitrailleuse. Trop peu présent au peloton pour être noté plus complètement. Mauvais tireur. N'a pas participé aux opérations pour raison de santé.

Le chef de patrouille
B. Mennesson

Les Indigènes

- Sergent Dongous :** excellent sous-officier indigène, semble acquérir peu à peu l'autorité qui lui manquait ; connaît à fond les armes d'infanterie. Bon tireur. Très consciencieux, fait dans bien des cas le travail d'un Européen. Parle bien et comprend bien le français, l'écrit un peu. Bonne vigueur physique.
- Sergent Djakna :** mérite toujours les mêmes notes. Cependant est parfois un peu nonchalant et demeure susceptible. Dans l'ensemble consciencieux. Bon tireur.
- Caporal Goudja :** bon gradé. A de l'autorité et est bon instructeur. Assez bon tireur, connaît bien la mitrailleuse Hotchkiss. Comprend et parle bien le français. Bonne vigueur physique. Assez bon tireur au fusil.

Tirailleur Ahmet O Assan : n'a pas de métier. Très jeune de caractère ; doit être constamment surveillé. Tireur médiocre ; a fait quelques progrès en français ; s'est montré discipliné et dévoué sur la piste. Bonne vigueur physique. Tireur médiocre.

Tirailleur Baïhali : tirailleur très discipliné et dévoué ; a fait preuve d'endurance et de cran sur la piste ; bon chargeur à la mitrailleuse, peut faire un tireur acceptable ; a fait des progrès en français ; tireur moyen.

Tirailleur Bedhemi : remplit toujours son emploi de tireur à la 13,2.

Tirailleur Gakoutou : Pourvoyeur à la mitrailleuse Hotchkiss ; est particulièrement robuste, mais caractère toujours difficile, cependant bien pris en main rend des services appréciables ; comprend et parle bien le français. Tireur médiocre au fusil.

Tirailleur Ganguinam : Servant d'une mitrailleuse Hotchkiss , s'est montré discipliné ; remplit bien son emploi, très bon lanceur à la grenade. Parle et comprend le français, bonne vigueur physique, tireur moyen au fusil.

Tirailleur Guidjia : Servant à la 13,2, remplit bien son emploi, est peut-être un peu bavard ; discipliné, comprend bien et parle le français. Vigueur physique normale. Tireur médiocre.

Tirailleur Matingar : Servant de la 13,2, a donné satisfaction dans son emploi. S'est montré un peu indolent dans le service. Assez discipliné, comprend bien le français. Tireur médiocre au fusil.

Tirailleur Neokodji : Servant à la mitrailleuse Hotchkiss, très discipliné et dévoué, assez bon tireur, robuste.

Tirailleur Yogué : Tirailleur sympathique, travailleur et dévoué. Bon tireur, discipliné et connaissant bien le FM et la Mac ; parle et comprend le français. Robuste.

Largeau le 28 mars 42.

Le chef de patrouille

B.M

Annexe 2

Propositions de Citations par le lieutenant Abel TM

Mahamat Brahim Caporal

Excellent chef de groupe, ardent au combat, a entraîné ses hommes à l'attaque d'une position ennemie ; blessé à la tête de son groupe a continué à se battre, montrant à ses hommes le plus bel exemple de courage et de sang-froid.

N'Gaba 1^{ère} classe

Lors des opérations du Fezzan a rempli plusieurs missions dangereuses de liaison. De plus a été chercher à 100m de deux armes automatiques ennemies au tir précis, un sergent indigène gravement blessé et a pu le ramener après une heure d'efforts.

Botangar 2^{ème} classe

Blessé grièvement en tentant de ramener sous un feu violent un de ses camarades grièvement blessé.

Daneygobobote Caporal

A été grièvement brûlé en s'efforçant de boucher les trous faits au réservoir d'essence de sa voiture par mitraillage d'avion. Mort des suites de ses blessures.

Bilbegue 2^{ème} classe

d° (pas mort)

Tom Mahamat Sergent

Sous-officier d'une bravoure et d'un dévouement absolus ; a été mortellement blessé après être audacieusement parvenu à proximité d'un poste ennemi fortifié, à la garnison duquel il a causé des pertes par un tir exécuté à bout portant.

Koussaloum Sergent-chef Mle 680

Lors des opérations du Fezzan, a rempli une mission périlleuse d'une façon parfaite, apportant de précieux renseignements à son chef de patrouille. De plus, s'est porté spontanément sous un feu violent d'armes automatiques ennemies au secours d'un de ses camarades blessé.

Moïssala Maréchal des logis Mle 9716

Brillant sous-officier indigène plein d'allant et d'autorité. A largement contribué à la bonne marche du T.C. auquel il appartenait.

Bongo Sergent

Sous-officier indigène d'un grand courage, volontaire pour toutes les patrouilles de nuit effectuées par son unité dans la palmeraie de Tedjeré.

Koumba Caporal Mle 9620

Pris à partie par des armes automatiques ennemies, a réussi, par un terrain difficile, à mettre un F.M. en batterie et à toucher ainsi un de ses adversaires. De plus, s'est porté spontanément sous un feu violent au secours de son chef blessé.

Mornemgartou Caporal Mle 2829

A conduit de nuit une patrouille dans un pays inconnu de lui avec habileté et courage.

Medidje Tir 2^{ème} classe

Excellent tireur à tous les points de vue. Très courageux, a été blessé grièvement en exécutant un tir précis sur l'ennemi.

Akouna Sergent Mle 2370

Excellent chef de groupe. Au cours des opérations de Tedjeré a conduit judicieusement et avec beaucoup de calme, son groupe sous le feu ennemi.

Isseu Sergent Mle 3387

Excellent sous-officier indigène qui a été d'une aide précieuse pour son chef de détachement au cours des opérations du Fezzan.

Megringar Caporal Mle 3153

Excellent caporal adjoint plein de sang-froid. A dirigé avec précision le tir de son F.M. sans souci d'un feu ennemi violent et précis.

N'Gafkréo Caporal Mle 3049

Excellent caporal adjoint plein d'allant. A dirigé efficacement le feu de son F.M.

Nongam Caporal Mle 1819

Caporal adjoint. S'est fait particulièrement remarqué au combat de Tedjeré par son courage et son allant.

Haou Caporal Mle 3815

Excellent combattant. Au cours des opérations du Fezzan a entraîné son groupe à l'attaque d'une position ennemie.

Niandoum Caporal Mle 4844 d°

Hassina Caporal Mle 3842

Excellent combattant. S'est fait particulièrement remarquer par son mépris du danger.

Bero Brigadier Mle 2747

Excellent gradé indigène qui a fait preuve de belles qualités militaires au cours des opérations du Fezzan.

Filakembo Brigadier Mle 682

Thioufkreo Caporal Mle 6417

Mépris absolu du danger pendant les mitraillages d'avion. S'est efforcé de sauver l'armement de sa voiture en flammes.

Togdé Caporal Mle 3152

Nonani Tir de 1^{ère} classe Mle 3274

Bo Tir de 1^{ère} classe Mle 4762

Excellent combattant. Très courageux au combat.

Bernaye Tir de 2^{ème} classe Mle 5348

Tirailleur énergique et courageux. Excellent tireur au F.M. Au cours du combat du 1^{er} Mars a servi son arme avec efficacité.

Detere Tir de 2^{ème} classe Mle 5359

Yacoub Tir de 2^{ème} classe Mle 4900

Bayo Tir de 2^{ème} classe Mle 6800

Kotingar Tir de 2^{ème} classe Mle 5029

Guenan Tir de 2^{ème} classe Mle 5007

Nigabaye Tir de 2^{ème} classe Mle 5317

Excellent combattant. Sous le feu de l'ennemi a servi son F.M. avec calme, délogeant l'ennemi par l'efficacité de son tir.

Yoyangar Tir de 2^{ème} classe Mle 14 010

Excellent combattant. S'est battu avec courage au cours des opérations de Tedjeré.