L'engagement du Groupe 1/35 – Aviation des Alpes dans une guerre oubliée.

De septembre 1944 à avril 1945, l'ensemble de la France sera entièrement libérée de troupes allemandes. Toutefois, sur la frontière franco-italienne, les troupes françaises et alliées sont toujours en contact avec l'armée allemande. Des éléments de troupes alpines allemandes fortement aguerries verrouillent les cols frontaliers face à des régiments français formés d'anciens maquisards faiblement armés. Des engagements violents mais limités en haute montagne nécessiteront l'intervention du Groupe 1/35 pour des missions d'observation sur les zones tenues par l'ennemi, pour les réglages d'artillerie et pour l'appui au sol des troupes lors de missions de reconnaissance armées.

Au cours du mois de septembre 1944, des résistants issus des maquis du haut beaujolais sont rassemblés, à Albigny sur Saône, en vue d'un engagement pour la durée de la guerre. Ils ont en commun, pour la plupart, d'avoir appartenu à l'ex-armée de l'air. Ces résistants sont rejoints par Groupement Barro fort de 80 officiers et 150 hommes de troupe, puis par le corps-franc du Capitaine Scharly. Le Capitaine Viaux du Groupement des Forces Aériennes Françaises de l'Intérieur (FAFI) fait une démarche, le 1er octobre 1944, auprès du Colonel Ruby pour lui demander de prendre le commandement de ce groupe. Celui-ci accepte de regrouper ces personnels afin de constituer le noyau d'une Aviation des Alpes. La décision ministérielle n° 775 en date du 21 novembre déclare : «*Il est créé une force aérienne française, dite -Aviation du Secteur des Alpes-, destinée à assurer les missions de liaison et d'observation au profit des forces françaises de ce secteur. Cette unité commandée par le Colonel Ruby sera rattachée au 1er Corps Aérien*».

Cette formation, dont la dénomination est «Groupe 1/35 Aviation des Alpes» (pourquoi Groupe1/35, pour son attachement à la 35ème Escadre d'aviation basée sur le terrain de Bron avant la Seconde Guerre mondiale). Le Colonel Ruby prend comme adjoint le Lieutenant Monloup, et comme pilote personnel le Lieutenant Nique, spécialiste des vols en montagne. Le Colonel Seive est appelé comme chef de l'Etat-Major, accompagné par les Commandants Lécrivain et Baroo. Le Capitaine Duboeuf prend le commandement du Groupe qui s'installe sur la base aérienne de Bron. Le Groupe est composé d'une première escadrille commandée par le Capitaine Clavier et la seconde placée sous les ordres du Capitaine Guiron. Le 4 décembre, le Groupe installe sur le terrain de Satolas, qui deviendra de nos jours l'aéroport international de Lyon-Saint Exupéry, son échelon volant qui se compose de 3 Morane 500 'Criquet' (ex Fieseler 156 Storch) abrités sous l'unique hangar du terrain. Ultérieurement, en 1945, quatre autres Morane 500 seront attribués au Groupe. En avril 1945, le Groupe percevra trois Douglas A 24 'Banshee', ces appareils effectueront des vols de prise en main ou d'entraînement, mais n'effectueront aucune mission opérationnelle.

Morane 500 'Criquet'

L'effectif du Groupe : 31 officiers, 76 sous-officiers et 110 aviateurs, prend son cantonnement à Saint Laurent de Mure, à proximité du terrain de Satolas.

La première mission opérationnelle est effectuée le 17 novembre 1944 par le Lieutenant Poncet, pilote, et le Capitaine Monloup, observateur, à partir du terrain du Fayet, afin de ravitailler une section d'éclaireurs-skieurs bloquée au Col du Midi (3500 mètre) à partir d'un Potez 43... Cet appareil de tourisme, datant d'avant-guerre, remisé à proximité du terrain du Fayet avait été remonté et remis en état de vol par le Capitaine Guiron. Le plafond de l'appareil étant seulement de 3200 mètres, il était nécessaire d'utiliser les courants ascendants pour effectuer une telle mission.

GUIRON, *Firmin, né le 18 février 1902 à Rochessauve (Ardèche). Après une formation de mécanicien, puis de pilote dans l'aviation militaire (pilote de chasse avec 6000 heures de vol), Firmin Guiron devient chef-pilote à l'aéroclub de Romans en 1931. Il passe son brevet de pilote de transport public en 1932. Employé comme pilote réceptionnaire chez Potez, Firmin Guiron est désigné en 1935 comme chef-pilote de Potez Aero Service sur l'aérodrome de Passy en Haute-Savoie. Il assure l'école de pilotage et les vols touristiques dans le Massif du Mont Blanc, puis crée en 1936 la Société «Mont Blanc Aviation». Il est considéré comme le grand pilote de montagne et des glaciers du Massif du Mont Blanc au cours des années 1930 à 1940. A la Libération en septembre 1944, le Capitaine Guiron affecté au Groupe 1/35 Aviation des Alpes, a pris part à des missions de guerre très osées dans le Massif du Mont Blanc. Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, au sein de sa société, il assure le ravitaillement des refuges de haute montagne et sera le pionnier du Secours en Montagne à partir d'hélicoptère. La carrière de Firmin Guiron s'arrête le 24 juin 1962 avec 15524 heures de vol. Firmin Guiron revenait souvent sur le terrain de Romans avec son Auster. En 1964, à la retraite, il anime le terrain de vol à voile de Saint Jean-en-Royans. Firmin Guiron décède le 28 juillet 1985.*

Afin de se rapprocher des lieux d'opérations, des détachements sont mis en place sur des terrains au coeur du Massif Alpin. Le 7 décembre, un échelon volant et roulant rejoint le terrain du Fayet-Saint Gervais-Passy, à proximité de Chamonix (Haute-Savoie), et le 20, un autre échelon se positionne sur le terrain de Grenoble-Eybens (Isère).

Aux missions de reconnaissance et de largage de ravitaillement vont bientôt s'ajouter celles d'attaques au sol, au moyen de grenades Gammon, confectionnées à partir de boîtes de conserve de diverses tailles, bourrées de ferrailles et de plastic, et lancées à la main depuis les appareils. Les avions seront aussi armées, à l'occasion d'un fusil-mitrailleur tirant par une fenêtre latéral. Ces procédés de fortune permettront, notamment le 17 février 1945, d'enrayer une offensive allemande dans le Massif du Mont Blanc.

Peu à peu, les équipages du Groupe étendent leurs missions à d'autres massifs alpins : Haute-Tarentaise et Haute-Maurienne depuis le terrain de Challes les Eaux ; Briançonnais et Ubaye depuis le terrain de Gap-Tallard avec les relais sur les terrains de Montdauphin-Saint Crépin et Barcellonnette ; massif de l'Authion et Vallée de la Roya depuis le terrain de Nice. Parfois, il est fait appel, pour des missions de straffing, à l'appui de l'aviation de chasse, en particulier aux Spitfire du Groupe II/7 'Nice'. Pour des missions de ravitaillement, le Groupe de transport 1/15 'Touraine' avec ses C 47 'Dakota', intervient depuis le terrain de Valence-Chabeuil, pour des parachutages de vivres ou de munitions à des détachements isolés en haute-montagne.

Les équipages du Groupe 1/35-Aviation des Alpes ont effectué de novembre 1944 au 8 mai 1945 :

1017 sorties en 1009 heures de vol, dont 267 missions de guerre en 541 heures de vol ;

3000 clichées ont été pris sur des positions ennemies ;

167 grenades Gammon ont été lancées en 60 missions d'attaques au sol ;

ses appareils ont été touchés 19 fois, un seul appareil détruit suite à un accident.

Ces actions restées injustement dans l'ombre furent cependant appréciées à leur juste valeur, au sol, par les unités alpines. Il n'est pas de plus beau compliment, à leur égard, que cette phrase citée par le Colonel Ruby, lors d'une conférence d'après-guerre : «*Ce n'est plus de l'aviation que vous faites, ce sont des numéros de cirque*».

Adaptation d'un texte publié dans l'ouvrage 'L'Aviation militaire à Lyon-Bron de 1912 à 1972'

L'engagement du Groupe 1/35 – Aviation des Alpes dans une guerre oubliée (C) C.A.L.M 09/2014