

Le général Pierre Delachenal : témoignage inédit

Retranscrit par Hugues de Sacy (61 – Moulin)

Le 17 août dernier, l'Armée de l'air perdait l'une de ses grandes figures, Pierre Delachenal. Le dernier numéro du *Piège* n'a pu y faire qu'une courte allusion, en raison des délais imposés par la composition éditoriale. Quand on parle de ce grand chasseur, on évoque le plus souvent le premier commandant de la Patrouille de France. Nous avons plutôt choisi, pour lui rendre hommage, de transcrire des extraits étonnants du témoignage oral qu'il a laissé, en 1987, au Service historique de l'Armée de l'air.

Chasseur-bombardier en 1944

Après le débarquement de Provence en août 1944 et la remontée de la vallée du Rhône par les forces alliées, le 2/5 "La Fayette" s'installe sur le terrain d'Ambérieu. Pierre Delachenal nous raconte cette phase de la guerre sur P 47.

Les missions effectuées depuis Ambérieu étaient des missions classiques : missions de bombardement en piqué et missions de mitraillage. Je me rappelle ma première mission, en direction de l'Alsace. On nous avait fixé comme objectif des locomotives. Pour cette première avec ma patrouille de huit avions, alors qu'à cette époque les trains étaient encore nombreux, c'était un régal, un régal sportif, car tirer des locomotives ce n'est pas trop difficile, surtout si les trains ne sont pas protégés par de la *Flak*¹ comme c'était le cas le plus souvent. Sauf qu'il y avait en plaine du Hardt un train fantôme spécialisé pour attirer les avions et les descendre. C'était un train *Flak* et il m'est arrivé de l'attaquer une fois lors d'une mission de reconnaissance météo. J'ai vu ce train, je pensais faire un carton et au moment où on est arrivé dessus, tous les capots des wagons se sont relevés en même temps : c'était une batterie de canons. Ce train lançait de grands coups de fumée pour attirer les chasseurs qui se faisaient alors allumer par les batteries. Ce



Le commandant Delachenal, commandant de la Patrouille de France.

train était blindé et il faisait des ravages parmi les avions attaquants. Je me suis fait avoir une fois, pas deux... Mais revenons à cette première mission. Il s'agissait de trains sans défense, ne présentant donc pas de difficulté. Avec ma patrouille, je me suis tapé 13 locomotives de suite, ce qui est spectaculaire, car, si on ne fait pas un mal considérable aux locomotives, avec nos huit mitrailleuses de 12,7 mm, on les perce dans tous les sens et quand on arrive sur la locomotive, il y a un dégagement de vapeur tel que l'on rentre dans un environnement nuageux ; on a l'impression d'avoir fait quelque chose d'extraordinaire ! Le train est HS, même si les dégâts ne sont pas très importants ; il suffit de remplacer la locomotive mais ça pose des problèmes. On s'est donc tapé 13 locomotives et finalement, alors qu'emporté par mon élan je ne me méfiais plus, on est arrivé à la verticale du terrain de Strasbourg. Là, les choses ont changé de visage parce que, de la position d'attaquants, nous nous sommes retrouvés dans celle de cibles... et toutes les batteries de Strasbourg se sont braquées sur nous. J'ai fait éclater la patrouille pour disperser l'objectif que nous formions puis nous avons ouvert les cockpits, pensant que cela ne durerait pas longtemps parce que, vraiment, ça cognait très fort ! Finalement nous nous en sommes sortis sans gros dommages.



Photos DR

Train blindé (image extraite du film de René Clément La Bataille du rail).



Le pont de Kehl.

Un autre objectif n'était pas tellement apprécié non plus, c'était le pont de Kehl qui comportait 105 batteries de canon antiaérien, si mes souvenirs sont exacts. C'était un objectif majeur car par ce pont transitaient tous les rechanges germaniques. Nous participions quelquefois à cette mission du pont de Kehl sur lequel on envoyait ces malheureux gars des *Marauder* qui avaient comme obligation de faire ce qu'ils appelaient le "bomb run". Ils devaient, pendant trente secondes, garder rigoureusement le cap sur l'objectif, à altitude et vitesse constantes pour que le bombardier puisse se livrer à ses calculs et faire sa visée. Pendant ce "bomb run", il est évident que les *Marauder* étaient particulièrement vulnérables et que c'était du gâteau pour la *Flak*. On avait alors imaginé qu'entre une minute et 30 secondes avant le largage des bombes, les batteries seraient attaquées en vol rasant pour essayer de faire baisser les canons de manière à les détourner des *Marauder*. On a fait quelques missions de ce type, je ne sais pas si cela a changé grand-chose parce que je crois qu'aucune des bombes que nous avions n'était en mesure de détruire le pont. Néanmoins, nous avons perdu pas mal de gars sur les batteries de la *Flak* qui finalement passaient assez vite de la position horizontale à la position verticale et qui, après nous avoir tiré dessus, se faisaient un plaisir de tirer sur les *Marauder*.

Question du SHAA : On n'attaquait pas spécialement les positions de la *Flak* ?

Si, très souvent, cela faisait partie de nos objectifs. On les attaquait en bombardement en piqué et on avait affaire à des gars généralement très musclés : voyant des avions leur piquant dessus, ils n'étaient pas du genre à tailler la route, ils tiraient. Alors, nous, pour nous donner le moral, on tirait aussi avec les huit mitrailleuses pendant le piqué. Finalement c'était un feu croisé, ils tiraient, on tirait, on larguait les bombes et puis on parlait sans savoir ce qui s'était passé. Mais ils étaient très gonflés les gars de la *Flak*, parce qu'ils restaient cramponnés à leurs batteries jusqu'au dernier moment, et quelquefois il est arrivé d'en tirer à la mitrailleuse pratiquement à bout portant. Il faut être très gonflé tout de même pour ne pas abandonner son arme quand on voit les avions qui vous arrivent dessus avec un grand risque d'y rester, car huit 12,7 ne pardonnaient que rarement !

Opération Résurrection

Pierre Delachenal est à Paris le 12 mai 1958, pour présenter sa thèse ESGA, et il rencontre quelques problèmes le 13 mai pour rentrer sur Alger où il est affecté à la 5^e région aérienne. Là, l'attend une aventure peu commune.

Après quelques déboires et enfin de retour à Alger, j'ai vécu un moment assez particulier à la date du 28 mai. Cela a débuté plus exactement le 27 mai au soir, vers 8 heures quand le général Jouhaud² me téléphone en me disant : « *Delachenal, vous partez à Colombey-les-Deux-Églises ce soir ; vous décollez à minuit de Maison-Blanche* ». Évidemment, je suis un peu surpris et lui demande ce que je dois faire. « *Vous partez avec le général Dulac, convoqué par le général de Gaulle qui a demandé au général Salan de lui envoyer quelqu'un pour lui faire le point des affaires, et vous y allez avec lui comme conseiller Air* ». En fait, il s'agissait de renseigner de Gaulle sur l'opération qui se montait à l'époque, baptisée "Résurrection", consistant, pour ramener le général de Gaulle au pouvoir, à faire une intervention militaire sur la France avec des mesures prises au niveau de Paris, telles que l'occupation de radios, de télévision ; mais ces mesures ne me concernaient pas, je ne connaissais que la partie aérienne qui consistait à exécuter un certain nombre d'opérations de parachutage en France avec des parachutistes venant d'Algérie, mais aussi des parachutistes ralliés de la région Sud-ouest et, en ce qui me concernait, je devais aller à Saint-Dizier pour m'y poser avec des commandos et y prendre le commandement de manière à ce qu'il y ait une base proche de Colombey à la disposition du général de Gaulle ; et si nous ne pouvions pas nous y poser, on m'avait dit que nous y serions parachutés avec les commandos, ce qui me souriait un peu moins, n'ayant jamais utilisé de parachute. Je me voyais mal débarquer comme ça, mais enfin, on m'avait garanti que cela ne présentait pas de risque, même si je n'en étais pas tout à fait convaincu. Notre mission consistait simplement à renseigner le général sur la situation, faire le point de ces opérations et éventuellement sur les opérations qui se passaient en Algérie pour lui dire où on en était.

Nous avons décollé à minuit de Maison-Blanche. Pour des raisons de fausse sécurité, l'équipage a cru bon de ne pas poser de plan de vol ce qui, évidemment, a créé la panique parce qu'un avion traversant toute la France entre minuit et cinq heures du matin sans plan de vol, cela a surpris nos amis de la Défense aérienne. Nous nous sommes posés à cinq heures du matin à Villacoublay où nous attendait Bonneval avec deux 403 noires. Nous étions quatre en fait, le commandant Mouchonnet³, de l'Armée de terre, Laborderie³, le général Dulac et moi. On fonce →



De gauche à droite, Jacques Soustelle, le général Jouhaud et le général Salan à Alger.

1- Flak : abréviation du mot allemand *Fliegerabwehrkanone*, canon antiaérien.

2- Le général Jouhaud est alors commandant de la 5^e région aérienne à Alger.

3- Orthographe non garantie.

Le général Pierre Delachenal : témoignage inédit

→ à Colombey-les-Deux-Églises. Là, devant La Boisserie, il y avait une meute de journalistes, une quarantaine ou une cinquantaine, peut-être. Bonneval arrête les 403 à 50 m de l'entrée et nous dit : « *Ne vous inquiétez pas, je pars et vous ferai signe avec un journal au moment de passer. Vous foncez, sans vous occuper des journalistes* ». C'est ce qu'il a fait, il est allé ouvrir les grilles et il nous a fait signe avec un journal. Au préalable, il avait demandé au général Dulac de se couvrir la tête avec un journal pour qu'on ne l'identifie pas. Moi j'étais un petit lieutenant-colonel anonyme, cela n'avait pas d'importance et nous sommes rentrés comme ça en coup de vent dans La Boisserie en évitant les journalistes de très près et je ne sais pas comment cela s'est passé sans accident.

Le général de Gaulle nous a reçus. Il y a eu quelques échanges ; il nous a demandé en particulier comment allait Salan, s'il dormait bien – c'est très important dans ces situations – et puis il s'est enfermé avec le général Dulac pendant une bonne heure. Ensuite, nous nous sommes retrouvés tous les cinq. L'entretien avec le général Dulac avait pour but de lui faire le point mais comme, apparemment, il n'y a pas eu de questions techniques sur l'aviation, je n'ai pas été interrogé. Ensuite nous avons déjeuné avec le général de Gaulle. Enfin, nous n'avons pas déjeuné avec le général de Gaulle, nous avons déjeuné dans sa petite salle à manger, le général assurant le service. C'est un bouquin que j'ai lu qui m'a donné le menu que j'avais personnellement oublié : du pâté de campagne, une omelette et du Gewurztraminer. Je sais que c'est de Gaulle qui a fait le tour de la table en nous servant. Évidemment, ce déjeuner à Colombey a été pour moi un événement assez remarquable dans ma carrière ! Simplement, ce qui m'avait frappé, c'étaient les termes employés par de Gaulle en parlant de la France : « *Quand même, cette baraque, elle est belle, il faut la sauver !* » Il ajoutait : « *J'ai fait le tour du monde rien qu'avec des avions français, des bateaux français et en ne me posant jamais ailleurs que sur un territoire français.* » C'est là qu'on voyait le grand personnage !

Puis on est reparti sur Saint-Dizier où je suis allé voir le colonel Prayer qui commandait la base, pour repérer le bureau que j'étais supposé occuper en cas d'opération. Quand je lui ai raconté ça après, il n'était pas

content du tout que je sois venu un peu pour l'espionner, en même temps que lui dire bonjour. Enfin, comme vous le savez, tout ça ne se passera pas. Le général de Gaulle, en fait, nous avait dit : « *Les moyens que vous prévoyez me paraissent très insuffisants et votre opération ne pourra pas marcher.* »

Notre opération, mais en fait ce n'était pas notre opération, c'était un montage qui avait été prévu, ce qui était probablement vrai. Mais ce que de Gaulle voulait, je pense, c'était de pouvoir dire au gouvernement qu'une opération était en train de se monter et que lui seul, de Gaulle, pouvait avoir sur l'armée une influence suffisante pour éviter qu'elle ne se déclenche. Dès lors, il a laissé apparaître au gouvernement français de l'époque que cette opération prendrait un caractère national extrêmement important et qu'il fallait la démonter avant qu'elle ne se déclenche. C'est comme ça que le processus s'est engagé et donc je crois qu'elle a été dissuasive. Je ne sais pas si au départ ce caractère dissuasif était voulu, moi j'étais dans le montage, je n'étais pas dans la motivation de départ.

Question du SHAA : Cette opération "Résurrection", qui l'a montée ? À quel endroit étiez-vous introduit dans ce montage ?

Général Delachenal : Moi, je travaillais avec le général Jouhaud, je n'ai pas connu d'autres intermédiaires, j'ignorais même ce que faisait l'Armée de terre. Je m'occupais uniquement des moyens aériens. Je n'ai participé à aucune réunion politique, cela se passait au niveau Jouhaud – Salan. Je ne recevais que des ordres précis pour des moyens précis.

Achat de T28 et d'AD4

Delachenal est alors "Inspecteur de la chasse", poste où il est amené à faire des missions particulières. Il nous en raconte une, exécutée à la demande du général Jouhaud, devenu chef d'état-major de l'Armée de l'air en 1958. Procédure d'achat tout à fait inimaginable aujourd'hui !

Le général Jouhaud me demande d'aller chercher aux États-Unis des avions susceptibles de remplacer les T6 qui avaient considérablement vieilli, dont la fin de carrière était proche et qu'il fallait envisager de remplacer. Il existait un avion plus moderne qui s'appelait le T28, un peu plus puissant aussi. Ainsi, le chef d'état-major de l'Armée de l'air lui-même demande, en passant par la mission d'achat de l'ambassade à Washington, d'aller chercher dans les dépôts américains et sur les bases, l'avion qui conviendrait pour l'Algérie. Je pars avec une petite mission composée du colonel Bardoux, qui était un officier mécanicien, et d'un ingénieur de l'armement qui était à la direction technique de l'Armée de l'air. Nous passons à Washington où nous voyons Monsieur Ravaud, futur président de la Snecma, qui était le chef de la mission d'achat à Washington. Il nous dirige sur les terrains sur lesquels nous serions susceptibles de trouver les avions qui nous conviennent. À cette occasion, d'ailleurs, on me nomme colonel à titre temporaire parce qu'aux États-Unis le grade de colonel ouvre beaucoup plus de portes que celui de lieutenant-colonel et c'est donc avec une tenue nouvellement galonnée et sans être titulaire du grade que je pars pour cette mission. Nous y restons près d'un mois à faire le tour des terrains.

Ces terrains accueillent des avions de tous modèles et j'y trouve effectivement ce que je cherchais, c'est-à-dire des T28, mais des T28 d'un vieux modèle, le T28 A. Ceux qui étaient encore en service dans les unités à cette époque-là, c'étaient des T28 C, nettement plus puissants avec une hélice tripale, alors que les autres avaient une hélice bipale. Mais l'avantage de ces T28 A était, qu'étant en stock, et selon les règles américaines, ils étaient vendus à 10 % du prix du catalogue. C'est-à-dire que nous pouvions les avoir, en fait, pour une bouchée de pain par rapport au prix d'un avion neuf. Par ailleurs, des avions neufs, la série étant arrêtée, il n'y en avait pas et seuls les T28 C étaient en service dans les uni-



Le bureau du général de Gaulle à la Boisserie.





Photos SHD Air



Patrouille d'AD 4 de la 20^e escadre et T28 de l'EALA 9/72.

tés. Je voulais d'abord savoir si ces T28 C était bien l'avion qui nous convenait. Aussi suis-je allé sur une base qui les utilisait pour faire quatre ou cinq missions avec des tirs et des attaques au sol et voir si cet avion correspondait bien à ce que nous cherchions pour l'Algérie. L'avion m'a paru effectivement tout à fait convenir. Donc, je pense qu'il faut les acheter mais comment faire pour passer du T28 A au T28 C? En effet, le A nous convient au point de vue prix et par-dessus le marché il y en a beaucoup, le C il n'y en a pas à vendre.

J'ai découvert à ce moment-là à Los Angeles, sur les conseils de la mission d'achat bien sûr, une société qui faisait des kits de modifications et qui était susceptible de me donner les moyens matériels pour, à partir d'un T28 A, faire un T28 C; à ce moment-là, le problème était résolu. Je lui ai demandé si elle pouvait nous confectionner le nombre de kits correspondant au nombre d'avions que nous voulions acheter; un marché est conclu et nous achetons 193 T28 A au prix de 1 120 dollars pièce, c'est-à-dire 10 % du prix d'achat, ce qui, évidemment, était une bonne affaire. Je ne me souviens pas du prix du kit car ma mission pour l'achat de cet appareil s'arrêtait là; ce sont les services techniques qui ont ensuite négocié le marché, l'achat des kits de modifications, le transport des avions, etc.

En ce qui concerne le transport des avions, j'ai quand même une anecdote à raconter... À la sortie du terrain sur lequel les avions étaient stockés, il y avait des pilotes, exactement comme à la sortie des églises il y a quelquefois des clochards, qui étaient là avec leur carte de visite, anciens pilotes militaires n'ayant plus d'emploi, n'ayant pas réussi à être embauchés par l'aviation civile et qui, ne sachant comment vivre, cherchaient à convoyer les avions. Je leur expliquai que les avions étaient en mauvais état, qu'ils étaient là depuis très longtemps sans avoir volé, qu'il fallait les convoyer jusqu'à la côte avant de les transférer sur un bateau pour les amener en France. Ils m'ont dit qu'il n'y avait pas de problème: « Nous prenons les risques, mais nous convoyons tous les avions ». Et cela pour un prix défiant toute concurrence; je ne me souviens plus de ce prix, mais vraiment pour une bouchée de pain. Et finalement ces avions ont été convoyés en vol. Tout ce que ces pilotes demandaient, c'était une batterie pour les mises en route et, une fois mis en route, que les avions marchent ou ne marchent pas, que les instruments marchent ou ne marchent pas, ils les convoyaient et ils ont ainsi convoyé les 193 avions sur la côte Est où ils ont été embarqués.

Au cours de ce voyage, j'ai découvert également un autre avion sur un terrain-entrepôt qui me paraissait être tout à fait ce qui nous conviendrait en l'Algérie pour remplacer en particulier les P47 qui avaient beaucoup vieilli et qui étaient tout à fait en fin de carrière. Cet avion, c'était l'AD4.

Il y en avait de stockés dans les entrepôts. Ancien avion embarqué de la Marine, avec le pilote situé tout à fait en haut de l'avion, il jouissait d'une excellente visibilité. Il avait des performances remarquables au décollage et à l'atterrissage, un armement parfaitement adapté à notre besoin en Afrique du Nord, pouvait emporter des bombes, avait canons et mitrailleuses et, apparemment, avec des qualités de tir supérieures à celles de nos vieux P47. J'ai envoyé un télex au général Jouhaud pour savoir si je devais donner suite à cette affaire-là, compte tenu de ce que j'estimais cet avion capable de faire. Il m'a donné son feu vert et je suis allé faire un stage dans une unité de la Navy qui utilisait encore ces avions, pour y faire quelques missions d'attaques et de tirs. J'ai été convaincu par ses qualités et ai pensé qu'il nous fallait absolument l'acheter. Là, même problème, les marins américains utilisaient des AD5, la nouvelle version, et les seuls à vendre étaient des AD4. Mais là, le problème était moins grave parce que je pensais que les AD4 pouvaient faire l'affaire... et nous concluons un marché pour l'achat de 114 AD4 au prix de 14 000 dollars l'unité, ce qui, compte tenu du tonnage et des qualités de cet avion, était aussi un prix défiant toute concurrence. Et ces AD4 remplaceront les P47 à la 20^e escadre où ils auront d'ailleurs d'excellentes performances et dont les pilotes seront particulièrement contents. Le futur général Fleury qui commandait cette escadre, ne tarissait pas d'éloges sur cet avion. ■



Stipa Air

Le général Delachenal avec le CEMAA lors de la présentation du programme 2011 de la patrouille de France.