



# LES PARACHUTISTES DU « SPECIAL AIR

Dès le 15 septembre 1940, le général de Gaulle décide de créer une unité de parachutistes, « *car lorsque nous nous battons demain pour chasser l'occupant de France, les paras seront les premiers à participer au combat* ». Ce fut l'acte de naissance de la « Première Compagnie d'Infanterie de l'Air » et son commandement fut confié au capitaine Georges Bergé.

La première Compagnie d'Infanterie de l'Air est formée de volontaires qui seront tous brevetés parachutistes après un stage de sauts en novembre et décembre 1940 à Ringway près de Manchester. Ils subissent ensuite un dur entraînement et une formation spéciale afin de les rendre aptes à de longs efforts et à toutes formes de combats. C'est dans leurs rangs que seront choisis, dès 1941, ceux qui effectueront les premières missions avec armes et uniformes sur le sol de France à la demande des services de renseignements français et britanniques.



*Le capitaine Bergé qui a été blessé en mai 1940 près d'Arras est en convalescence dans sa famille à Mimizan sur la Côte Basque. N'acceptant pas la défaite, il parvient à s'embarquer sur l'un des derniers bateaux polonais partant de Saint-Jean-de-Luz à destination de l'Angleterre pour y poursuivre le combat.*

Dans la nuit du 14 au 15 mars 1941 le capitaine Bergé et quatre de ses hommes : Forman, Le Tac, Petit-Laurent et Renaud, sont parachutés à Elven, en Bretagne pour la première mission armée en uniforme. Elle a pour nom de code « Savannah ». Son but est d'intercepter et de détruire un car et ses occupants.

C'est en effet par ce moyen que des pilotes allemands chevronnés et très spécialisés, d'après les renseignements des services secrets, sont amenés chaque soir de Vannes, où ils logent, jusqu'à l'aérodrome de Meucon où leurs avions stationnent.

Après deux jours de surveillances et de recherches, il s'avère que depuis peu les pilotes sont logés dans de nouvelles baraques construites sur l'aérodrome. Le car n'effectue donc plus le trajet depuis Vannes.

Les paras sont ramenés en Angleterre depuis la Vendée, par un sous-marin sauf Le Tac qui regagnera Paris pour des contacts avec la Résistance. Le groupe a quand même réussi à obtenir de précieux renseignements sur la situation locale, pour de prochaines opérations.

En juillet 1941, nouvelle mission, nom de code « Joséphine B ». Trois hommes : Forman, Varnier, Cabart sont parachutés près de Bordeaux pour détruire la centrale électrique de Pessac qui alimente les diesels des sous-marins allemands.

Aidés par Le Tac revenu exprès de Paris, où il a créé un réseau de renseignements, ils feront sauter les installations et rejoindront l'Angleterre un mois après en passant par l'Espagne.



*Elven, mars 1941, première mission de parachutistes sur le sol français*

*Joël le Tac a participé en 1941 aux deux premières missions en France des Parachutistes de la France Libre.*

*Resté sur le territoire, il organisa un réseau de résistance. Pris par les Allemands il sera déporté, ainsi que plusieurs membres de sa famille.*

*Il sera fait Compagnon de la Libération.*



# FRANÇAIS LIBRES

## SERVICE »

En 1941 les Britanniques se battent seuls contre les Allemands et les Italiens. Les combats se livrent en Afrique du Nord et de l'Est (Érythrée, Somalie, Égypte, Tripolitaine). Le général de Gaulle décide d'y envoyer ses parachutistes mais un tiers de l'effectif restera au service de l'armée secrète pour des missions en France. Après un long périple les Paras de la France Libre arrivent à Suez en Égypte le 21 juillet 1941, puis enfin à la base aérienne de Mézè à Damas en Syrie.

La seule base d'entraînement de parachutistes au Moyen-Orient, est à Kabret, en Égypte. Le capitaine Bergé obtient la possibilité d'y amener ses hommes. Il rencontre alors le Major David Stirling, un extraordinaire officier qui a créé à l'automne 1941 une nouvelle et mystérieuse unité appelée le « Special Air Service », en adoptant une devise qui allait devenir célèbre : « *Qui ose gagne* ».



*Le badge du SAS. La devise est « Who dares wins » (Qui ose gagne).*

*« Ces hommes sont dangereux, il faut les abattre. Je rendrai responsables devant le Conseil de guerre tous les chefs de corps et officiers qui n'exécuteront pas cet ordre. »*

*Adolf Hitler*

Alors que la 8<sup>e</sup> Armée britannique était en difficulté en Libye et en Égypte face à l'Afrikakorps allemand de Rommel, David Stirling réussit à faire accepter par l'Etat-Major, l'idée d'une unité composée de petits groupes de combat (sticks) de cinq à dix hommes, décidés, parfaitement équipés, capables de vivre sans secours avec leurs propres moyens et équipements. Il propose de les infiltrer profondément à l'intérieur des lignes pour y attaquer et détruire des objectifs importants, tels les aérodromes, pour affaiblir l'ennemi.

La première mission fut effectuée, fin novembre 1941, sur l'aérodrome de Tamet, à près de 100 kilomètres derrière les lignes, 24 avions de combat furent détruits en plaçant dans chacun une bombe mi-explosive, mi-incendiaire.

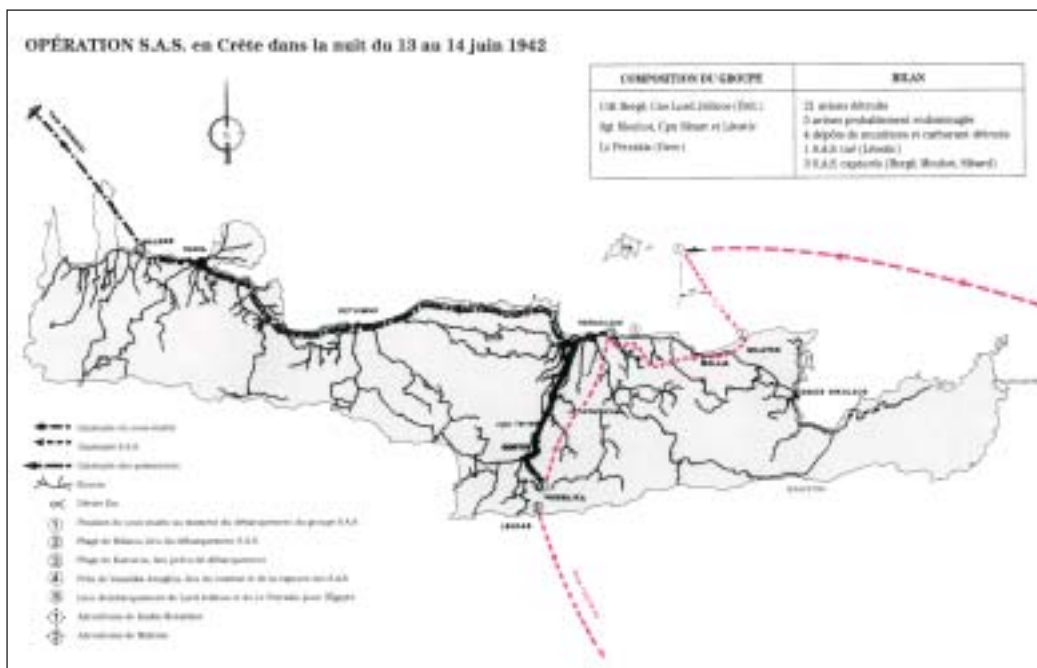
Dans un second raid sur le même aérodrome, en profitant de la nuit de Noël, 27 avions explosent. Peu de jours après, le record sera battu avec 34 avions incendiés sur l'aérodrome de Agebadia.



*David Stirling, créateur du « Special Air Service » en 1941, sera plus tard anobli par la Reine d'Angleterre. Il fut surnommé le major fantôme par le général allemand Rommel, commandant l'Afrikakorps.*



*Avions détruits après un raid SAS sur un aérodrome à 100 kilomètres à l'intérieur des lignes ennemies.*



*Pierre Léostic – Déposé par un sous-marin dans l'île de Crète pour attaquer l'aérodrome de Héraklion. Après la destruction de 22 avions, pourchassé, il refusera de se rendre et sera tué dans le combat qu'il livrera à ses poursuivants. Il n'avait pas 18 ans.*

Le premier raid des français fut confié au capitaine Bergé. Avec trois de ses hommes et le capitaine Lord Jollicoe, il a mission d'attaquer l'aérodrome de Héraklion en Crète, dans la nuit du 12 au 13 juin 1942. Un sous-marin dépose le stick dans l'île située au large de la Grèce. Protégés par la nuit, s'infiltrant sur le terrain, les cinq hommes se partagent les objectifs. Ils sont déjà loin lorsque les explosions des bombes à retardement détruisent 22 avions de combat, et les dépôts de carburant et de munitions. Dans la traque qui suivra le jeune Léostic, qui n'avait pas 18 ans, sera tué en refusant de se rendre aux forces allemandes qui l'encerclaient.

**Ma chère Maman,**

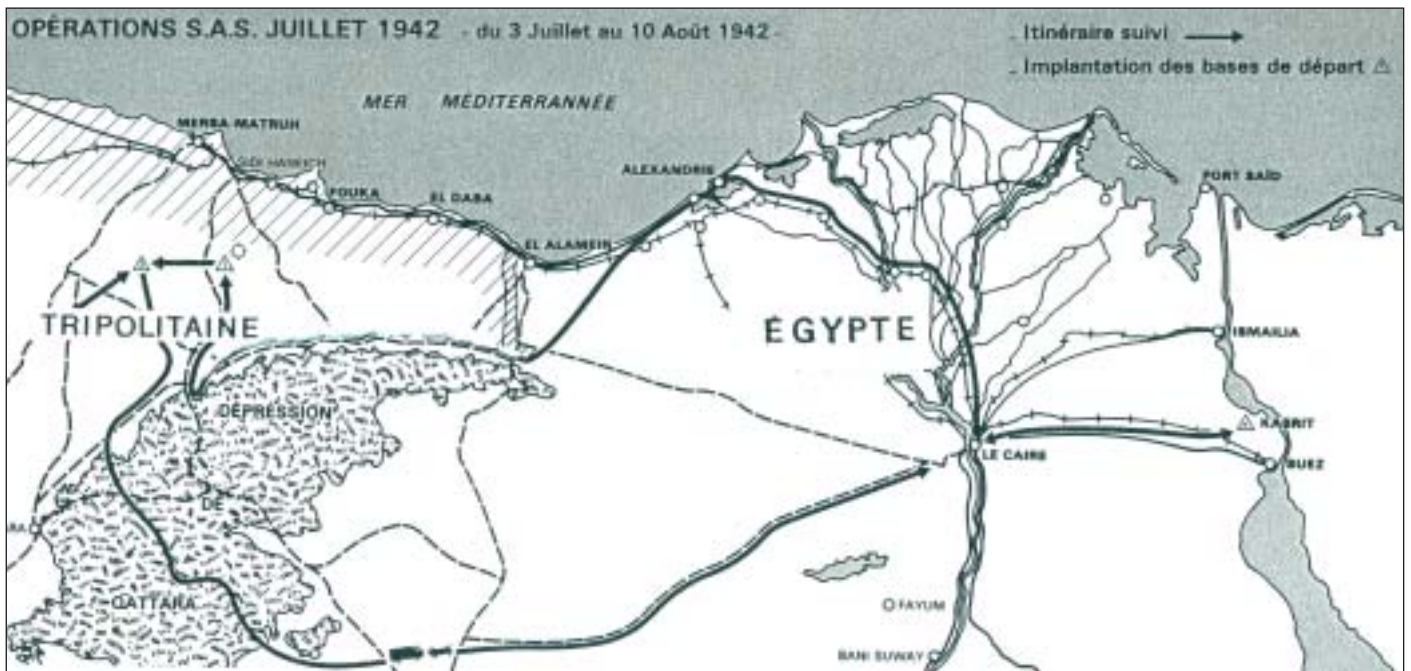
**Je t'en supplie, ne me blâme pas, mon sang bout dans mes veines, je rêve de porter un fusil et de m'en servir. J'ai pris cent francs et ma carte d'identité. À dieu vat ! Je veux être Français, Français encore, Français toujours.**

*Dernière lettre de Pierre Léostic à sa mère avant de s'engager dans la France Libre.*

**Les SAS dans le désert se coiffaient du keffieh pour mieux résister aux ardeurs du soleil.**



**Ailes égyptiennes. Distinction obtenue après avoir accompli au moins une mission SAS.**



Un mois plus tard le major David Stirling lui-même, prend la tête d'une nouvelle mission avec des moyens complètement différents car les Allemands, compte tenu des graves pertes subies, ont considérablement renforcé la protection de leurs avions au sol. La surprise ne pouvant plus complètement jouer, il décide de lui ajouter la force. Pour cela il équipe des jeeps de plusieurs mitrailleuses. Avec un équipage de trois ou quatre hommes, chaque voiture a une puissance de feu redoutable. Le major Stirling se propose en passant par le sud saharien de traverser le désert en remontant vers la côte où sont situés les principaux aérodromes de l'ennemi.

C'est ainsi que dans la nuit du 21 au 22 juillet 1942 le chef des SAS débouche, à une heure du matin, sur l'aérodrome de Sidi Hanneisch avec seize jeeps soit un armement de plus de cinquante mitrailleuses. Trois des jeeps font partie du « French SAS Squadron » sous le commandement du lieutenant Jordan. Infiltrées sur l'aérodrome, les jeeps remontent la piste, toutes les armes tirant des balles incendiaires et explosives. Elles détruisent un à un les avions de combat alignés sur la piste d'envol, laissant 35 avions en flammes quand elles quittent les lieux, pour s'évanouir dans la nuit. Lorsque le jour se lève elles sont loin mais des escadrilles d'avions d'observation sont déjà dans les airs à la recherche des jeeps qui ont presque toutes atteint une région montagneuse offrant des caches.

Deux voitures manquent à l'appel, dont celles d'André Zirnheld, qui a cassé un essieu. Elles sont dans le lit d'un oued desséché où elles essaient de se camoufler en attendant la nuit pour repartir. L'un des petits avions qui les recherchent, volant à basse altitude les repère en début d'après-midi. Une demi-heure plus

tard des avions de chasse allemands les attaquent à la mitrailleuse. L'aspirant André Zirnheld est tué atteint de trois balles. L'ennemi parti, ses camarades, avant d'enterrer son corps en le recouvrant de pierres pour empêcher les chacals de le dévorer, découvre dans ses papiers ensanglantés une poignante prière qu'il avait écrite.

Après l'offensive victorieuse de la 8<sup>e</sup> Armée à El-Alamein, le « French SAS Squadron » poursuivra ses missions à travers la Libye et jusqu'en Tunisie. Les rescapés seront regroupés pour rentrer en Angleterre mais un autre « French SAS Squadron » est constitué pour poursuivre avec les Britanniques leurs missions en Italie où la guerre va être portée.



**Aspirant André Zirnheld, parachutiste français libre du « Special Air Service », Compagnon de la Libération. Il succomba à ses blessures après le raid victorieux sur Sidi Hanneisch avec David Stirling et la destruction de 35 avions de combat ennemis.**



*Lieutenant Philippe Fauquet du «Special Air Service», Compagnon de la Libération. Il a été tué en septembre 1944 à l'âge de 23 ans.*

### « Nous nous sentions des hommes »

« Ils ne connaissent pas la joie des aventures folles, des randonnées du désert, le soleil, et les voitures qui marchent à toute allure ; la soif et le repas du soir, ou frères, nous nous endormions autour du feu qui meurt, bercés par les premiers souffles du vent frais de la nuit. Ils ne connaissent pas les grandes angoisses des veilles de combat quand on vérifie une dernière fois les armes, les cartes et que l'on sait que dans une heure on va mourir.

Ils ne connaissent pas la joie de tirer, de voir partir les balles comme des éclaboussures rouges ; la joie des avions et des camions qui flambent et des courses échevelées des dormeurs affolés ; la joie des éclairs verts qui passent autour de soi avec un bruit de vie, qui passent partout sauf sur soi. Ils ne connaissent pas le bonheur des retours ; le bonheur de retrouver, d'aimer un peu plus encore ses frères sales et barbus, beaux comme des dieux, de la beauté du triomphe et de la vie retrouvée. Ils ne connaissent pas les grandes peurs que personne ne doit voir ni même deviner ; les heures et les jours où l'on est caché, sans mot dire, en attendant le soir qui sera notre complice, mais qui est toujours loin, loin, loin...

Ils ne connaissent pas les immenses enthousiasmes de sauvages torses nus, qui gueulent au soleil et à la vie ; de sauvages grandioses qui se savent des surhommes et qui cependant se sentent souvent bien petits. Tout cela me manque : ces jours, ces mois où nous étions seuls, six, dix, perdus dans le sable multicolore, lançant à Dieu la plus grande clameur que des hommes aient pu lancer car nous nous sentions des hommes ».

*Poème, écrit en retour de mission dans le désert.*

En 1943, fort des succès obtenus par le «Special Air Service» le commandement allié décide de porter son effectif à celui d'une brigade formée de quatre régiments, en vue de la grande bataille qui va se livrer pour la Libération de la France et de l'Europe. Deux régiments seront britanniques (les 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> SAS) et deux français (3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> SAS). Chacun fort d'une quarantaine de sticks de dix hommes.

Les unités françaises sont composées avec pour noyau les anciens du « French SAS Squadron », de volontaires évadés par l'Espagne et de jeunes qui, en Afrique du Nord, ont souvent quitté l'armée sous commandement de Giraud pour rejoindre celle des Français libres. Pendant des mois, en Écosse, ils vont connaître le dur entraînement SAS et une formation leur permettant de faire face à toutes les situations en ne comptant que sur leurs seuls moyens.

Ils seront comme l'avait prédit le général de Gaulle, les premiers engagés dans la grande bataille de la Libération de la France.

Après un séjour en camp secret pour préparer les missions, des sticks du 4<sup>e</sup> SAS seront les premiers parachutés, dans la nuit du 5 au 6 juin 1944, avec mission de créer des bases en Bretagne pour recevoir les renforts nécessaires afin que les troupes allemandes stationnées dans la presqu'île bretonne y soient bloquées et ne puissent aller renforcer les défenses ennemies en Normandie où va avoir lieu « Overlord » l'opération du débarquement. Hélas, repérés, dès leurs parachutes ouverts, les SAS français connaîtront leurs premières pertes. Émile Bouëtard sera tué, près de Plumelec, une heure seulement après qu'il ait retrouvé le sol de sa France. Il sera authentiquement le premier mort de « Overlord ».

Progressivement, jour après jour, les hommes

du 4<sup>e</sup> SAS, commandés par le colonel Bourgoïn et le commandant Puech Samson, vont rejoindre leur avant-garde pour réussir la mission qui leur a été confiée.

Regroupant autour d'eux des maquisards nombreux, courageux, volontaires, ils se battront pendant deux mois en particulier à Saint-Marcel où l'ennemi tentât d'encercler une grande partie des forces paras et maquisards qui s'y étaient rassemblées.

Luttant avec héroïsme au coude à coude avec les résistants devenus leurs frères d'armes, les parachutistes du SAS auront 77 tués, parfois fusillés après torture, et 197 blessés sur 450. Aujourd'hui le cimetière de Plumelec et le musée de Saint-Marcel haut lieu de la mémoire à la fois de la Résistance bretonne et des Paras SAS, pérennise le souvenir de ces combats.



*Émile Bouëtard, parachutiste SAS, né à Pleudihen le 4 septembre 1915. Tué à 0h40, il sera le 1<sup>er</sup> de tous les soldats alliés à mourir pour notre libération.*



*Monument de Plumelec élevé à la Mémoire des 77 parachutistes SAS de la France Libre tués en Bretagne au cours de leur mission.*

Parallèlement aux actions du 4<sup>e</sup> SAS en Bretagne, les hommes du 3<sup>e</sup> SAS commandés par le commandant Conan seront parachutés dans de nombreuses régions de France tout comme leurs camarades britanniques des 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> SAS. Ce sera principalement en Vendée avec le capitaine Fournier, dans la Vienne avec le capitaine Simon, venant relever les rescapés du 1<sup>er</sup> SAS britannique qui parachuté dans la région a eu 33 tués (fusillés) sur 40, dans la Corrèze avec le capitaine Vauthier, dans la Creuse avec le lieutenant Hubler, dans le Lyonnais avec le lieutenant Hourst. Partout la mission sera de désorganiser les arrières ennemis, d'y provoquer l'insécurité pour y fixer un maximum d'effectifs ennemis et donc d'empêcher l'envoi de renforts en Normandie où la bataille essentielle se joue.

Dans le Finistère les sticks du capitaine Sicaud et du lieutenant Tupet-Thomé vont porter main-forte aux hommes de Bourgoïn et mission accomplie, ils seront peu après à nouveau parachutés dans le Doubs.



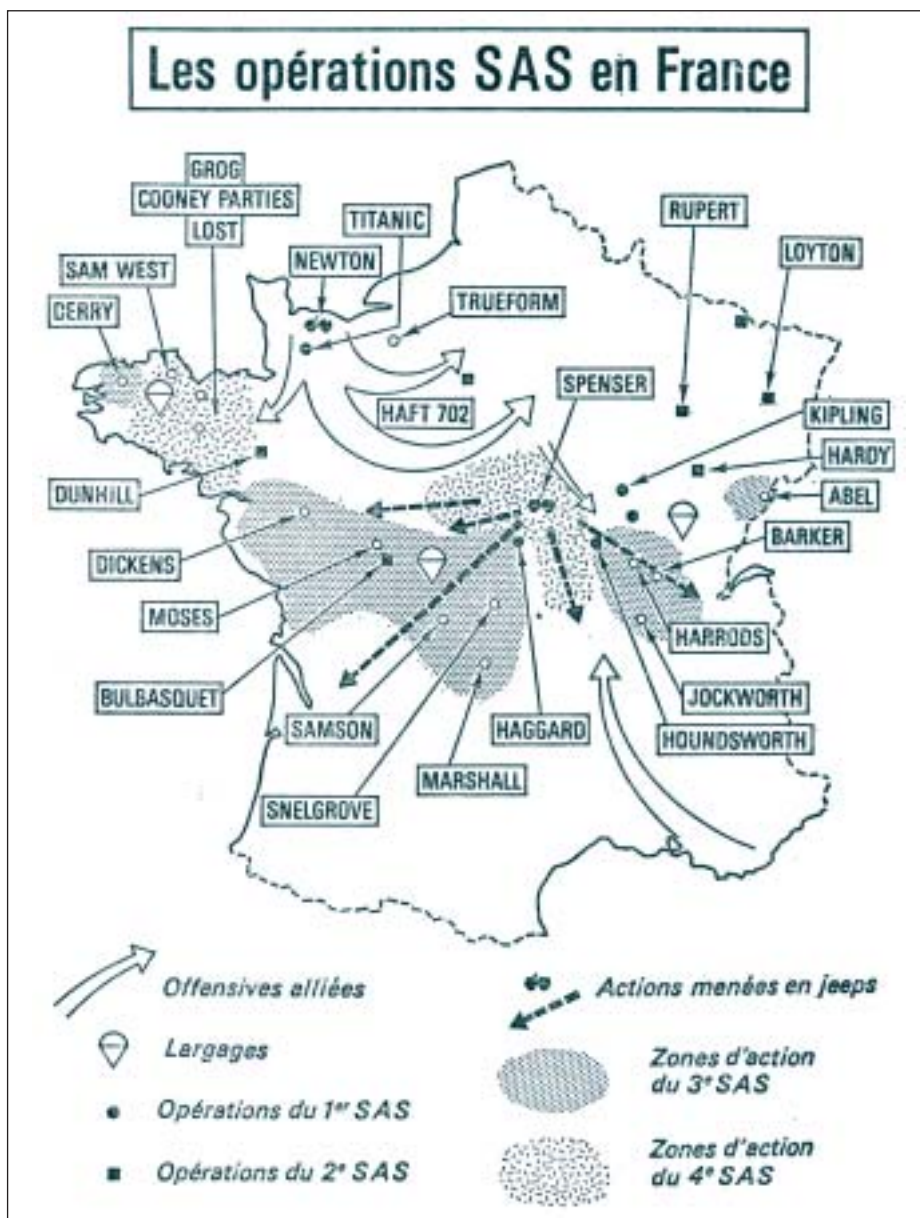
*Plaque apposée à Pont-de-Roide (Doubs) en souvenir de la mission des sticks SAS de Sicaud et Tupet-Thomé.*



*Ferme de Kereonec (Finistère Nord), où les SAS ont établi une base.*



*Musée de Saint-Marcel (Morbihan) partie réservée aux SAS.*



*Mission Marshall (Corrèze) capitaine Vauthier.*

Un autre débarquement est programmé dans le sud de la France. Il aura lieu le 15 août 1944 dans la région de Cavalaire. Pour le préparer des sticks du 3<sup>e</sup> SAS, de Conan, sont parachutés, dès la fin juillet, du Lyonnais à la Bourgogne le long des nationales 6 et 7, afin d'y attaquer les convois destinés à la défense ennemie dans le sud de la France.

Les embuscades réalisées dans la région sont considérées comme les plus meurtrières de la guerre. Rouan et Porot avec leurs sticks vont même capturer un train blindé et, avec l'aide des maquisards, faire plusieurs centaines de prisonniers. La puissance de feu des sticks déjà dotés de bazooka, arme nouvelle anti-chars, va encore être décuplée par l'arrivée de jeeps armées, comme celles du désert. La difficulté est de les faire parvenir aux SAS en opération. Le parachutage s'étant avéré désastreux, c'est donc en réalisant un raid exceptionnel d'audace et de témérité qu'elles vont réussir à rejoindre en Saône-et-Loire les SAS déjà en action, pour les renforcer.



*Une des jeeps armées*



***Le capitaine Guy Combaud de Roquebrune, tué le 4 septembre 1944, lors d'un raid héroïque de quatre jeeps sur Sennecey-le-Grand, où se préparait un énorme rassemblement ennemi. Un fait d'armes exceptionnel, qui causa de sévères pertes dans les rangs allemands.***

C'est ainsi que profitant d'une offensive alliée perçant les défenses ennemies, les jeeps commandées par un officier de grande valeur, formidable combattant, Guy Combaud de Roquebrune, vont s'engouffrer dans la brèche, et passer en zone occupée. Ensuite en utilisant les petites routes et les sous-bois elles vont jouer à cache-cache avec les Allemands pour arriver à destination avec seulement la perte, lors de cet étonnant périple, d'un mort et de deux blessés, au cours d'un accrochage au passage en force d'un pont.

Les jeeps vont se joindre aux sticks du lieutenant Colcombet pour participer à des embuscades causant de lourdes pertes à l'ennemi sur la nationale 7. Le 3 septembre 1944 une information révèle que les Allemands, dans le village de Sennecey-le-Grand, vont rassembler un énorme convoi, formé dans la nuit, pour partir au début du jour. Les SAS décident de l'attaquer, mais seules les jeeps peuvent arriver à temps pour le faire. Le capitaine de Combaud décide de tenter l'opération. À l'aube, alors que chaque camion est déjà chargé de tous les hommes de la Wermacht à transporter, quatre jeeps, armées chacune de quatre mitrailleuses, ayant à leur tête leur capitaine, font irruption dans le village, et remontant lentement le convoi en tirant, à bout portant, de toutes leurs armes, elles hachent

et incendient tous les véhicules. Les pertes seront évaluées à plusieurs centaines de morts.

Un itinéraire de dégagement a été prévu. Il est hélas bloqué par un autre convoi. Les jeeps sont obligées de faire demi-tour et d'affronter les canons de DCA allemands mis en batterie. Une à une les jeeps seront détruites, celle du capitaine de Combaud la première. C'est en raison de ce haut fait d'armes qu'il a été décidé que le Mémorial des Parachutistes Français libres du « Special Air Service » serait érigé à Sennecey-le-Grand. Il a été inauguré le 4 septembre 1984 jour anniversaire de la bataille de Sennecey devenue légendaire. Quatre ans plus tard, ce Mémorial deviendra celui de tous les SAS morts en mission derrière les lignes ennemies, pendant la Deuxième

Guerre mondiale. C'est la première fois qu'un Mémorial dédié à une unité

britannique, le « Special Air Service » est situé hors de la Grande-Bretagne. Ce fait est une fierté pour les SAS français. Cela a été voulu par Sir David Stirling, le créateur du SAS, pour rendre hommage à la participation française aux combats de son unité, pendant toute la guerre.

Les opérations de France terminées, les rescapés des 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> SAS sont regroupés en Champagne, en attendant leur retour en Grande-Bretagne pour y être rééquipés et préparer de nouvelles missions.



***Motif du Mémorial de Sennecey-le-Grand.***

Alors que leur départ est proche fin décembre 1944 une offensive allemande de grande ampleur surprend le commandant allié dans les Ardennes. L'avancée des blindés du général von Rundstedt est foudroyante. Elle perce les lignes anglo-américaines créant une formidable confusion sur les arrières des Alliés, pendant plusieurs jours.

Il est décidé d'envoyer le 4<sup>e</sup> SAS qui a été doté de jeeps armées après les combats de Bretagne, dans la brèche réussie par les Allemands pour donner au commandement des informations fiables concernant cette partie disloquée du front.

Pendant deux semaines, dans des conditions difficiles, avec moins 15 à 20 degrés au-dessous de zéro, les jeeps vont patrouiller dans les Ardennes, côté belge, et accomplir leur mission avant d'être relevées.

Au début de l'année 1945, les deux régiments SAS français rejoignent la Grande-Bretagne. Ils sont accompagnés de jeunes recrues principalement des anciens des maquis dont ils ont eu l'occasion de juger le courage et la volonté de se battre. Tous vont retrouver l'Écosse pour reprendre l'entraînement en prévision de nouvelles opérations.

Début avril 1945, branle-bas de combat. Les SAS rejoignirent le camp secret habituel de Fairforth où ils séjournent avant chaque mission pour éviter toute fuite.

C'est là qu'ils apprennent leur parachutage prochain en Hollande dans la province, très germanique, du Drenthe, afin de faciliter l'avance de la 8<sup>e</sup> Armée britannique bloquée par une très forte résistance ennemie.

Parachutés dans la nuit du 7 au 8 avril dans toute la province, chaque stick a un objectif précis et en plus un ordre général de destructions, de sabotages pouvant désorganiser l'arrière ennemi. La mission devait durer trois ou quatre jours. En fait certains sticks se battront plus de deux semaines livrant une bataille dure et meurtrière. Deux sticks opérant à une vingtaine de kilomètres l'un de l'autre seront encerclés mais refuseront de se rendre



**Lieutenant Valayer, chef de stick SAS, parachuté près de Norg. Encerclé dans une grange, il refusera de se rendre et périra brûlé vif avec ses hommes.**



**Assen: monumet aux SAS tués durant les opérations en Hollande: «les parachutes français ont brisé le mur de l'oppression».**



LE GÉNÉRAL DE GAULLE 6 Juin 1951.

Pour les Parachutistes, la guerre a été le danger, l'incertain, l'inconnu.

Les plus braves, les plus vaillants, les plus audacieux, les plus solitaires, ont été ceux de la Haute Libération.

Cette guerre a été, en fait, un grand combat; combat de la Libération en Bretagne, dans le Centre, dans l'Alsace; avant, pendant, après, jusqu'à la fin de la guerre dans le grand territoire de l'Alsace; mais c'est ce fait, j'en suis sûr, qui a été le plus important, le plus décisif, le plus héroïque, le plus glorieux.

Le but fut atteint, la victoire remportée. Maintenant, que la victoire est faite! Les regards se portent vers ceux qui ont été les premiers à se battre et à mourir.

Y. de Gaulle.

et plusieurs des leurs trouveront la mort, brûlés vifs, dans cette résistance héroïque et désespérée.

C'est ainsi que s'est terminée la formidable épopée des parachutistes français libres du « Special Air Service » dont le drapeau aura l'insigne honneur d'être fait Compagnon de la Libération et d'être le plus décoré de la guerre.

Pour leur grande fierté le général de Gaulle leur adressera la citation ci-contre. ■



**Mémorial dédié aux parachutistes français libres du «Special Air Service». Œuvre de Jean Mélinaud (ancien SAS). Il est situé à Sennecey-le-Grand (Saône-et-Loire) où les SAS ont livré une bataille légendaire.**