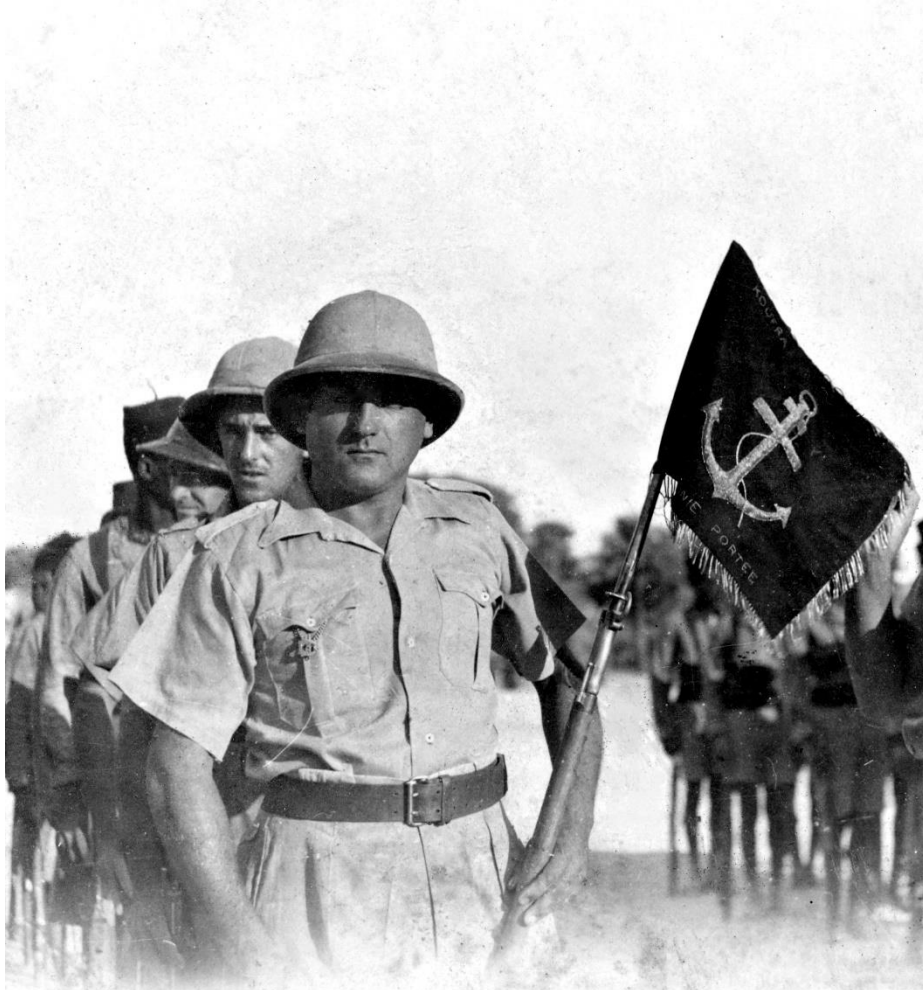


Koufra – Faya Largeau

été 1940-décembre 1941



Abel T.M portant le fanion de la 1^{ère} DC.

Documents extraits des archives de la famille Tommy-Martin

Table des matières

Ralliement à la France libre	page 3
Abel T.M rejoint Faya-Largeau	page 9
Koufra, reconnaissance	page 17
Koufra, bataille et siège	page 22
Sans nouvelles d'Abel	page 29
Koufra, deuxième séjour	page 38
Koufra, plan de défense	page 45
Koufra, exercice de la Cie portée, 3 ^{ème} peloton	page 53
Retour à Faya-Largeau	page 60
La 1 ^{ère} D.C	page 67
Mission de reconnaissance Faya-Zouar	page 77

Annexes

Journal de route d'Abel	page 86
Exercices du 3 ^{ème} peloton de la 1 ^{ère} D.C juillet/octobre 1941	page 93
Notations des Européens et des Indigènes	page 107





Le général François Ingold prend le commandement de la place de Fort Archambault.

Ralliement du Tchad à la France libre le 26 août 1940

Félix Éboué, gouverneur du Tchad,
proclame son ralliement à la France libre.



« Sous l'impulsion des jeunes lieutenants Eggenspiller (*qui a capturé un daman*) , Cabrières et Tommy-Martin, les sous-officiers et la troupe font bloc avec la rébellion »
(« *Le général Ingold, Figure de la France libre* » de Gérard Ingold)

Lettre d'un camarade à Abel TM

Fort-Lamy

Le 26 Août 1940

Mon cher Tommy

Je t'adresse ces quelques lignes en te demandant d'en faire part à Eggenspiller. A priori, je te prie de m'excuser si ces lignes te semblent un peu désordonnées. J'ai un peu de fièvre, ce n'est pas du délire mais simplement l'enthousiasme que m'ont insufflé les 3 journées que je viens de passer ici.

Vous savez certainement [...] que le Tchad, Gouverneur et colonel en tête, a embrassé la cause de la France libre, la cause de De Gaulle. [...] Je ne blâme pas les Français qui ne suivront pas le mouvement ; je regrette simplement qu'ils laissent passer une occasion peut-être unique de servir.

Faites de la propagande pour la Cause, gagnez honnêtement les indécis par des arguments sincères et l'exemple de la foi ! J'ai confiance en vous et espère vous retrouver dans un jour proche [...]. Je suis certain qu'il se trouvera à Fort Archambault un chef honnête pour rallier les bonnes volontés. Je vous promets de vous écrire dans quelques jours.

Bien cordialement.

Signature illisible, suivie de la croix de Lorraine



A Balimbu (4km de Fort-Archambault), les pelotons de T.M « rendent visite » à la C^{ie} Cabrières. Cabrières est au centre, avec des lunettes ; Abel assis au fond. Automne 1940



Lettre du Capitaine Courtecuisse à Charlotte TM, mère d'Abel TM

Paris

Le 21 mars 1949

Madame,

Je suis désolé de ce retard considérable, mais d'après une lettre reçue récemment du Capitaine Puga, notre secrétaire de promo, accord n'a pas pu encore être passé avec un imprimeur, si bien que cela peut trainer encore un bon moment.

En attendant cette parution, j'ai décidé de vous envoyer un exemplaire de mon travail, ce qui vous permettra de patienter.

Recevez, Madame, mes respectueux hommages.

C^{ne} Courtecuisse

*Extrait de ce travail qui paraîtra plus tard dans la revue de la promotion
« Soldat Inconnu ».*



[...] Ils furent trois de la promo à franchir la passerelle de ce vieux *Brazza* qui, en mai 1940, devait périr glorieusement mais terriblement, torpillé par un sous-marin boche (des centaines de femmes et d'enfants, qui rejoignaient les chefs de Famille à la colonie, périrent dans ce naufrage qui dura 4 minutes !)

J'eus le plaisir d'être de ce trio, d'y connaître à loisir T.M (j'étais déjà de sa compagnie à l'École) et c'est pourquoi j'ai accepté avec joie le grand honneur d'essayer de le faire revivre ici pour vous. [...]

Nous débarquâmes à Douala. Détail piquant, c'est à T.M que je dus de pouvoir quitter le bateau le front haut : mon mois de solde supplémentaire avait été consacré à l'achat, à Bordeaux, d'un fusil et d'un appareil photo, achat qui par la suite se révéla judicieux. Mais ma bourse était plate et c'est Abel qui, plus favorisé, m'ouvrit fraternellement la sienne pour me faire la bienheureuse avance salvatrice. Mon Capitaine à Abéché, auquel je comptais la

chose pour me disculper de n'avoir pas acheté le revolver réglementaire, me tança vertement ; n'importe, il y a des engueulades qui font plaisir, et celle-là en était.

Débarqués à Douala, nous gagnâmes Yaoundé par fer, puis Bangui par la route. Là, le trio fut dispersé. Tommy continua sur Fort Archambault, moi ... sur l'hôpital (un refroidissement contracté matinalement dans le manioc en pourchassant les diaboliques pintades...), le troisième moins chanceux, fut affecté à Bangui.

Trois semaines après, j'arrivais à Fort Archambault. Déjà Tommy Martin était installé ; il m'hébergea dans sa case de banco où nous passions nos nuits à déménager fraternellement nos lits Picot quand une gouttière, c'était la saison des pluies, venait soudain à se déclarer juste au-dessus de nous.



Fort-Archambault, la case des Capitaines. 23 septembre 1940

Quelques jours après, je quittais la capitale du pays Sara pour monter sur Oum Hadjer. Tommy vint me conduire jusqu'à la baleinière, sur le Chari. Nous ne devions jamais plus nous revoir...

Le désastre de Juin 40 surprend Tommy toujours à Fort Archambault. Sa réaction est immédiate. Bien entendu, il appartient à cette poignée (le gros ne suivra qu'au 26 Août, ralliement général du Tchad), qui, tout de suite, proteste contre l'armistice et refuse de s'y soumettre. Son point de vue, le nôtre, était simple et je saisis cette occasion de le rappeler ici : l'anglais notre allié est durement touché, certes, mais vaincu. Nous sommes liés à lui par des traités solennels, nous devons faire honneur à notre parole. L'empire est intact, il doit continuer la lutte, ne serait-ce que pour l'honneur. Tommy écrivait d'ailleurs dans une lettre de cette époque : « Ce sont les colonies qui sauveront la France ». En outre, un Saint-Cyrien

digne de ce nom a au moins appris à l'école qu'on ne se rend pas sans combat. Or, à la différence de nos frères de 1940 en France, nous n'avions jamais vu l'ennemi ! L'ennemi ici, c'est l'Italien ; on l'attend de pied ferme, on verra bien. L'appel du général De Gaulle trouve en nous des volontaires fanatiques. La suite montrera que nous avons raison. Quant à l'Italien, le général Leclerc ira le chercher puisqu'il ne vient pas. [...]

Extrait d'une lettre du Capitaine Cabrières à Jean TM, père d'Abel TM

S.I. 84.143

B.P.M 6

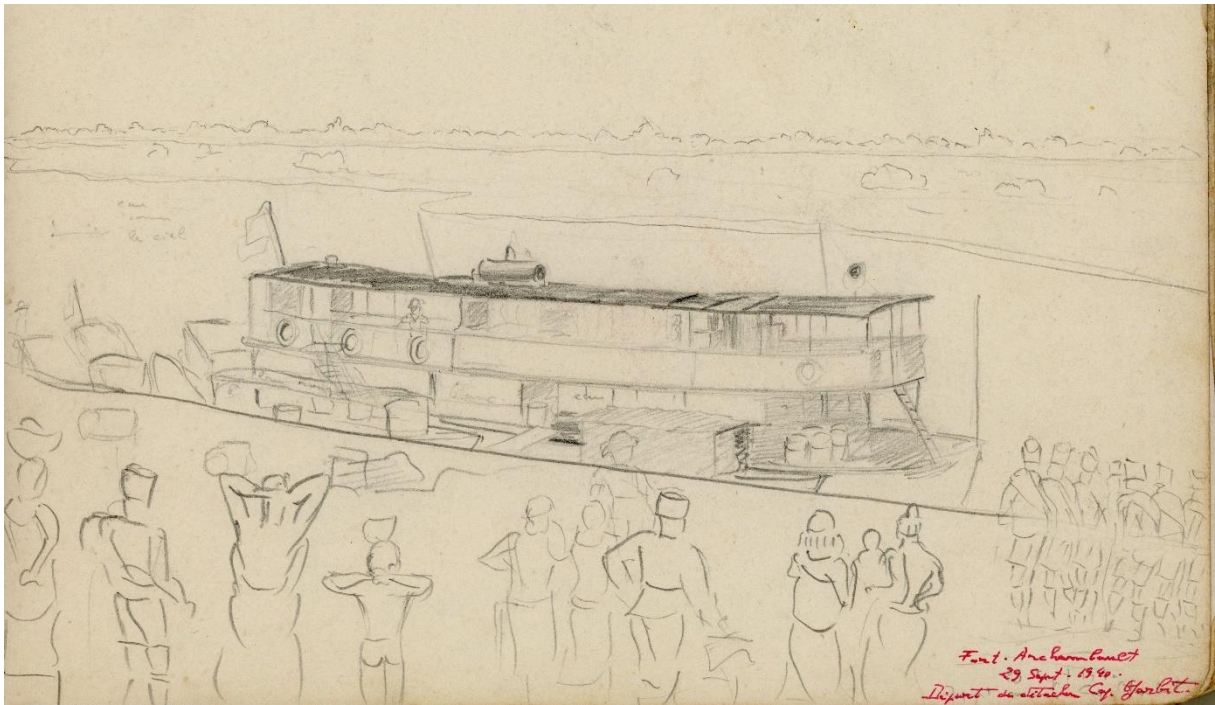
Le 24 janvier 1945

Cher Monsieur

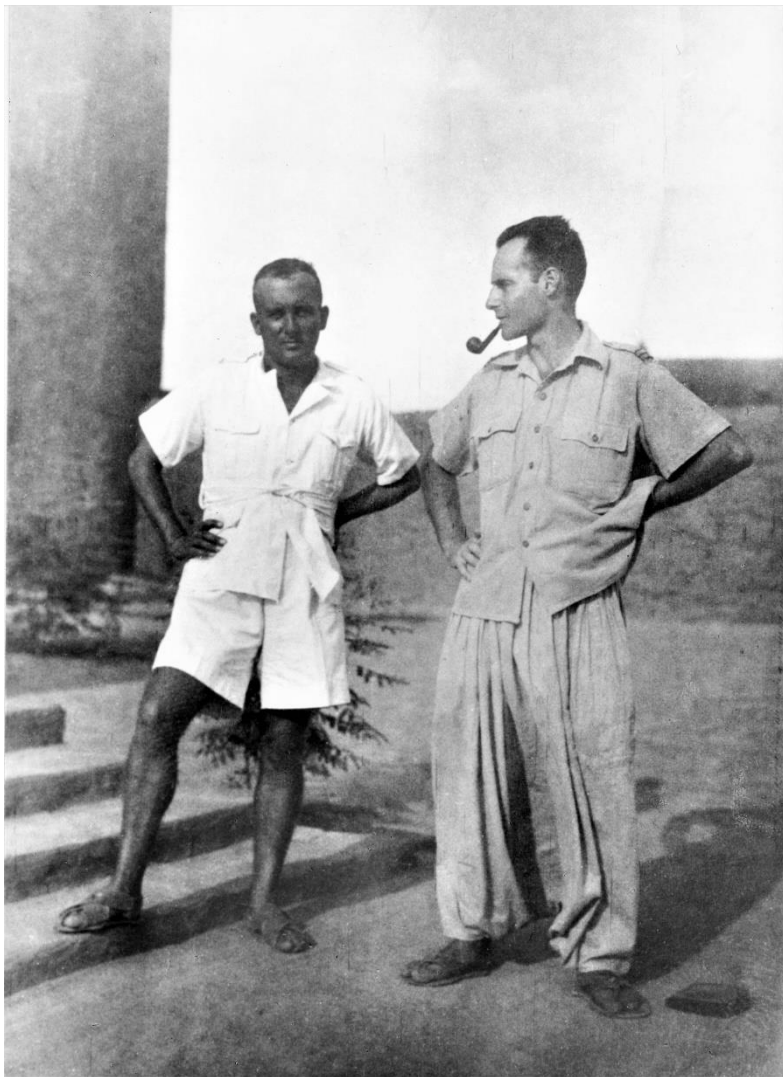
[...] En juin 40, au moment de l'Armistice, nous partions pour Fort-Lamy, lui (*Abel*) devait rester à Fort-Archambault. A mon retour, ralliement le 26 Août du Tchad au Général De Gaulle. Abel était parmi les plus fanatiques. Ensemble nous avons vécu des heures inoubliables. Geste vraiment désintéressé car à ce moment-là l'Angleterre jouait battue, nous ne voulions pas admettre la défaite. De grandes journées et la France peut être fière de votre fils. Nous nous mettions donc au travail d'arrache-pied. Jusqu'en décembre, instruction, mais cette fois dans un but précis. Le 12 décembre, Eggenspiller et moi partons pour Fort-Lamy, en voiture, une nouvelle affectation venait d'arriver, quelle joie, enfin nous étions sortis d'Archambault. Arrivés à Fort-Lamy, grosse surprise, c'est Abel qui nous accueille. Sa mutation était arrivée après notre départ et par une autre route il était arrivé avant nous. Nous passons la Noël ensemble à fort-Lamy. Après les fêtes le colonel nous reçoit. Abel part en avion avec le colonel pour Faya. Il devait prendre le commandement du poste d'Ounianga. Un changement à son arrivée là-haut le fait rester à Faya (Largeau). J'étais malheureusement resté en rade à Fort-Lamy. [...]



Fort-Archambault. Octobre 1940. Ct Janne, XX, Abel T.M en sarouel, Golfier.



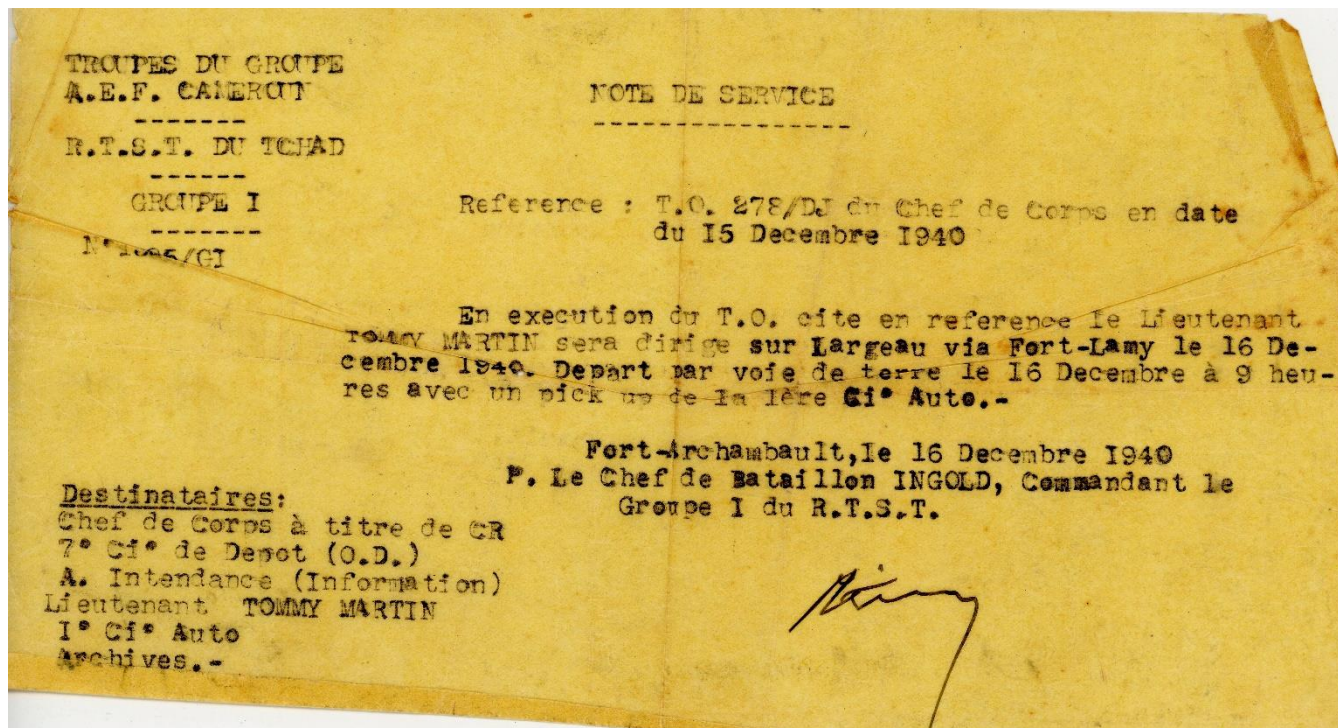
Fort Archambault. 29 septembre 1940. Départ du détachement Cap. Garbit



Abel T.M à gauche

Abel TM rejoint Faya-Largeau

Le colonel Leclerc prend le commandement militaire du Tchad et le commandement du Régiment des Tirailleurs Sénégalais du Tchad le 2 décembre 1940.



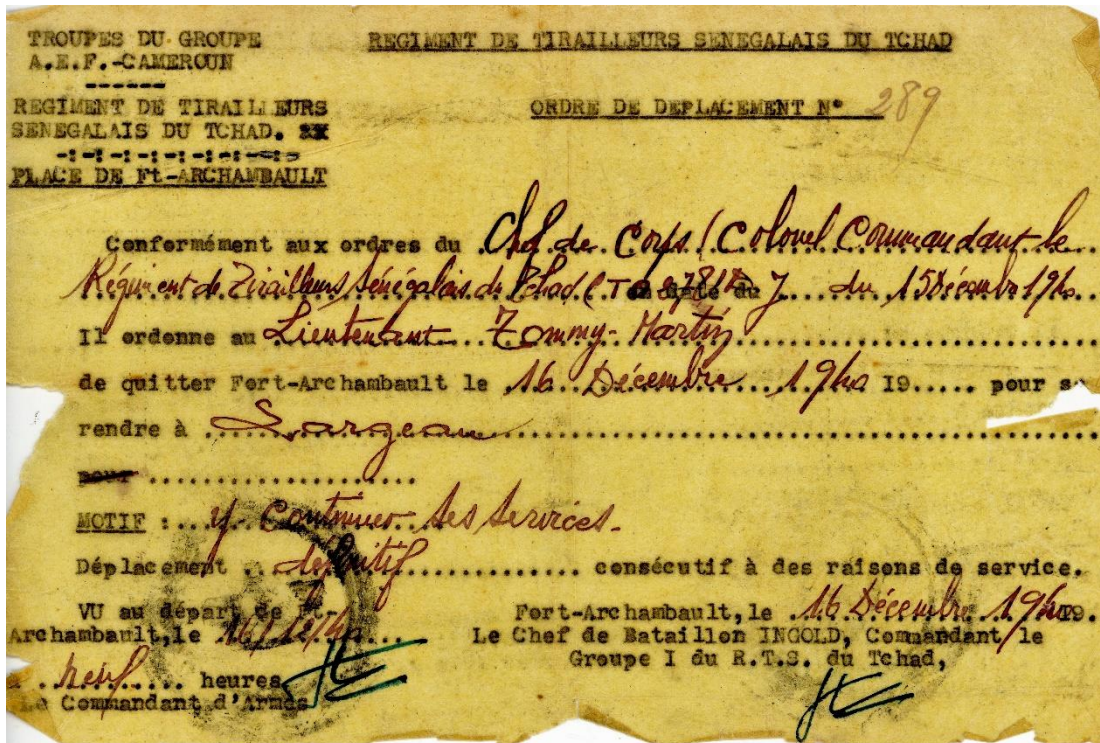
Note de service

Référence : T.O. 278/DJ du chef de corps en date du 15 décembre 1940

En exécution du T.O cité en référence, le Lieutenant Tommy-Martin sera dirigé sur Largeau via Fort-Lamy le 16 décembre 1940. Départ par voie de terre le 16 décembre à 9 heures avec un pick-up de la 1^{ère} Cie Auto.

Fort-Archambault, le 16 décembre 1940

P. Le chef de bataillon Ingold, commandant le Groupe I du R.T.S.T.



Régiment des tirailleurs sénégalais du Tchad
Ordre de déplacement n°289

Conformément aux ordres du chef de Corps, Colonel commandant le Régiment des Tirailleurs Sénégalais du Tchad (T.O. 278/DJ du 15 décembre 1940).

Il ordonne au Lieutenant Tommy-Martin de quitter fort-Archambault le 16 décembre 1940 pour se rendre à Largeau.

Motif : Continuer ses services.

Déplacement : définitif consécutif à des raisons de service.

Vu au départ de Fort-Archambault, le 16/12/1940 à 9 heures

Le Chef de Bataillon Ingold, commandant le Groupe I du R.T.S du Tchad

PLACE DE
 n° *44*

AFRIQUE- FRANÇAISE LIBRE
 TERRITOIRE DU TCHAD

16/12/40

REQUISITION DE TRANSPORT *de porture auto*

Le chef de Bataillon Jugold, Suppléant le gsd de l'Intendant militaire
 requiert *Mr. L. Capitaine, Commandant de la 1^{re} Compagnie auto...*
 à faire assurer le transport à destination de *Fort-Lamy*
 du personnel ou matériel ci-après, au compte du budget

DESIGNATION	Poids des bagages : Réglémentaire :	au : départ :	Observations
<i>Lieutenant Tommy-Martin</i>	<i>400 kgs</i>		<i>Ref. T.O. 278107 du chef de Camp en date du 11/11/40 Pick-up chevrolet 0823M</i>

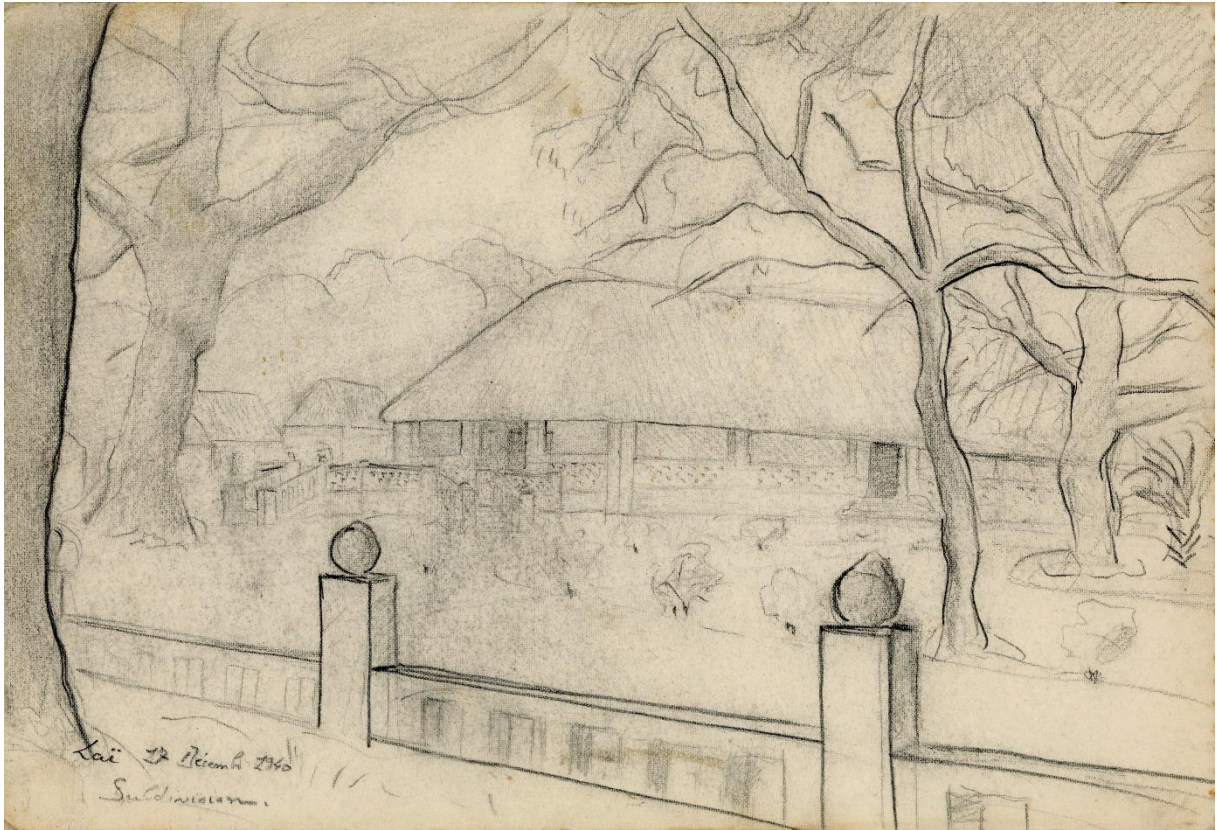
Arrêté à *MM* passagers dont *MM* européens
 et indigènes et à *quatre cent*
 Kilogrammes des bagages .. /.

à *Fort-Archambault*, le *16 Décembre 1940*
L. chef de Bataillon Jugold, Suppléant
légal de l'Intendant militaire

Vu à l'arrivée
 à le
 et certifié le service fait
 L. *[Signature]*

Réquisition de transport pour un passager, le Lieutenant Tommy-Martin, sur un pick-up Chevrolet à destination de Fort-Lamy.

Fort-Archambault, le 16 décembre 1940.



Lai, le 17 décembre 1940. Subdivision

Lundi 16 : 13h départ de F.A. 14h Manda. 16h Koumra. 19h Guidari : dîner.
21h30 Lai : coucher (vu 2 hyènes, une panthère)

Mardi 17 : 5h30 départ de Lai. La route longe la rivière Logone. 10h15 : Bongor.
11H45 Bakimalaram : déjeuner. 19h 30km lac de Fort-Lamy : coucher.
(phacochère, biche, pintades)

Mercredi 18 : 5h30 : départ. 6h30 arrivée au bac : attente. 8h30 arrivée à Fort Lamy.



Arrivée du pick-up Chevrolet au bac franchissant le Chari à Fort Lamy.

Du jeudi 19 au vendredi 27 : Fort-Lamy.

Mercredi 25 Noël : messe de Minuit par le Père de la Boisse, au palais du Gouverneur.

Vendredi 27 : Préparatifs.

Samedi 28 : départ de Fort-Lamy en 2 avions Blenheim à 7h.

Passagers : 1) Capitaine Lager, Lt de Pange, Adj Guini, Lt ATM, 1 radio.
2) S/lit d'Estachen, Lt Mouran, Sgt-chef pilote, 1 mécanicien et
le Colonel Leclerc.
Escale à Faya. Arrivée à Ounianga.

*Compte-rendu, par Abel TM, du vol du 28 décembre 1940
de Fort Lamy à Ounianga avec Leclerc.*

« Contact avec le grand désert. Koro Toro tout petit vu du Blenheim qui m'emporte vers Faya. Quelques dunes éparses, croissants perdus sur le sable.

J'oubliais le Bahr el Gazal, sinuosité de couleur sombre où l'on essaye de deviner les nombreux troupeaux d'antilopes.

Faya. D'abord une masse sombre aperçue à 50km, puis trois tours rapides effectués au-dessus de la palmeraie. Les haricots goranes sont caractéristiques. Je distingue l'ombre de l'avion qui file à travers les palmiers.

L'appareil du colonel qui a soudain plongé à notre droite vient de se poser. C'est notre tour. Un choc, un nuage de poussière blanche, puis le vrombissements des moteurs s'éteint et j'aperçois les officiers de la garnison de Faya, en particulier Arnaud.

Soleil éblouissant sur le terrain de banco blanc.

Déjeuner casse-croute rapide dans la case du commandant sur la place Blanche, puis nouveau départ. Je m'accroche dans la tourelle arrière pendant le décollage. Grosse impression du sol qui file à toute allure et des dunes qui soudain s'affaissent.

Je suis couché à plat ventre sur les bagages, ma tête quelques centimètres derrière celle du pilote. Le vent de sable arrive et le paysage au-dessous de nous se voile de temps à autre. Nous descendons. Quelques arbres sont aperçus dans la brume de sable. Un brusque virage à droite et subitement j'aperçois à la verticale le lac d'Ounianga. Il paraît noir, strié de longues trainées d'écume blanche. Les palmiers sont échevelés par le vent. Nous frôlons la falaise du poste dans lequel nous voyons courir quelques hommes. Trois tours de terrain que je vois prendre dans les virages secs des inclinaisons bizarres. Le petit cercle de banco où est inscrit Ounianga se déplace curieusement et disparaît au milieu des nuées de sable. Je ne me vois guère à la place du pilote (Cap. Lager).

Atterrissage plutôt brutal. »

Dimanche 29 et lundi 30 : Ounianga, vents de sable.

Mardi 31 : départ de Ounianga pour Gouro. Rencontre du G.N.B¹, Capitaine Poletti et Lt Corlu.

Janvier 1941

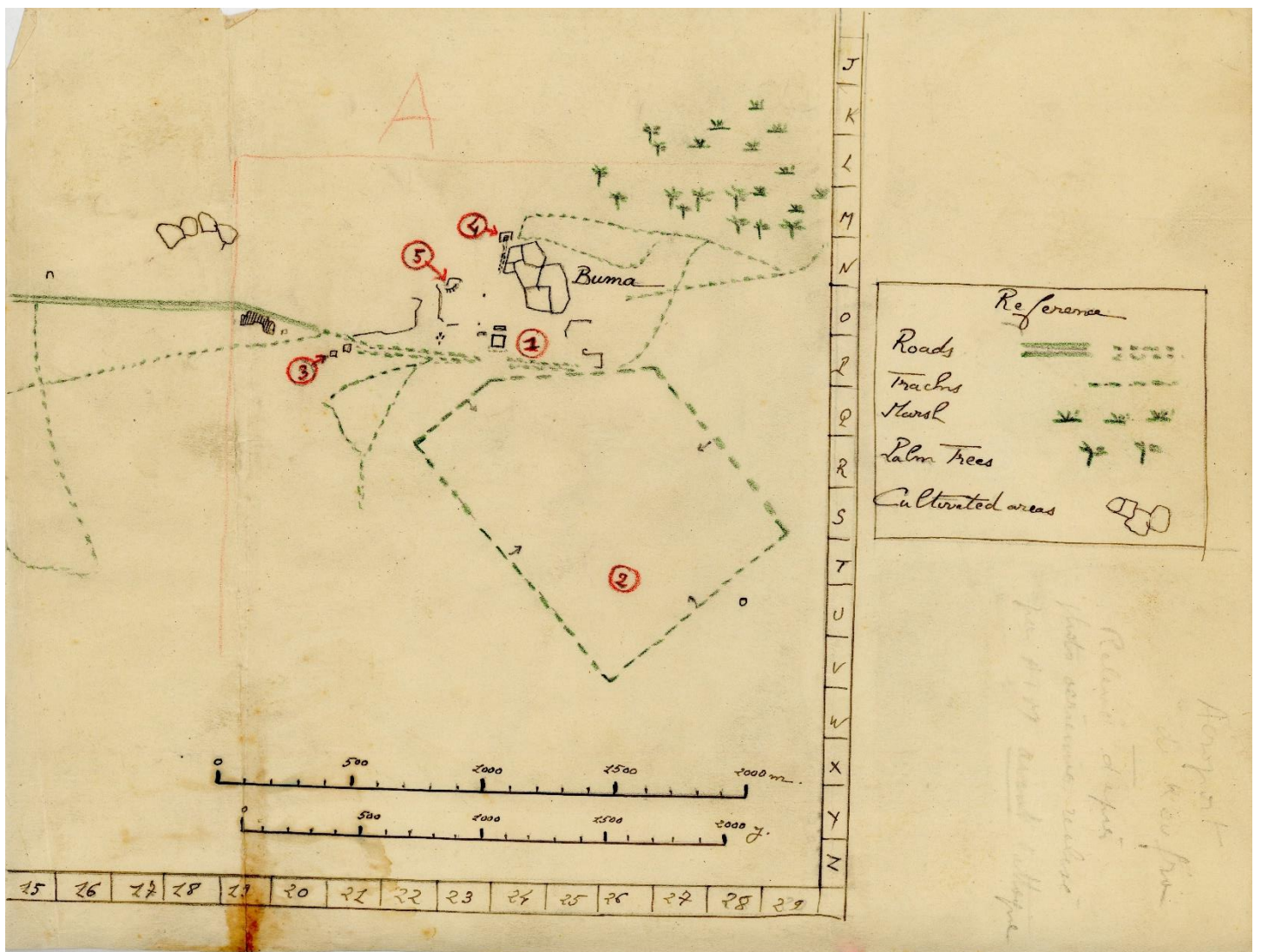
Mercredi 1^{er}: Gouro.

Jeudi 2 : départ de Gouro pour Ounianga.

Vendredi 3 : départ de Ounianga pour Bembéché.

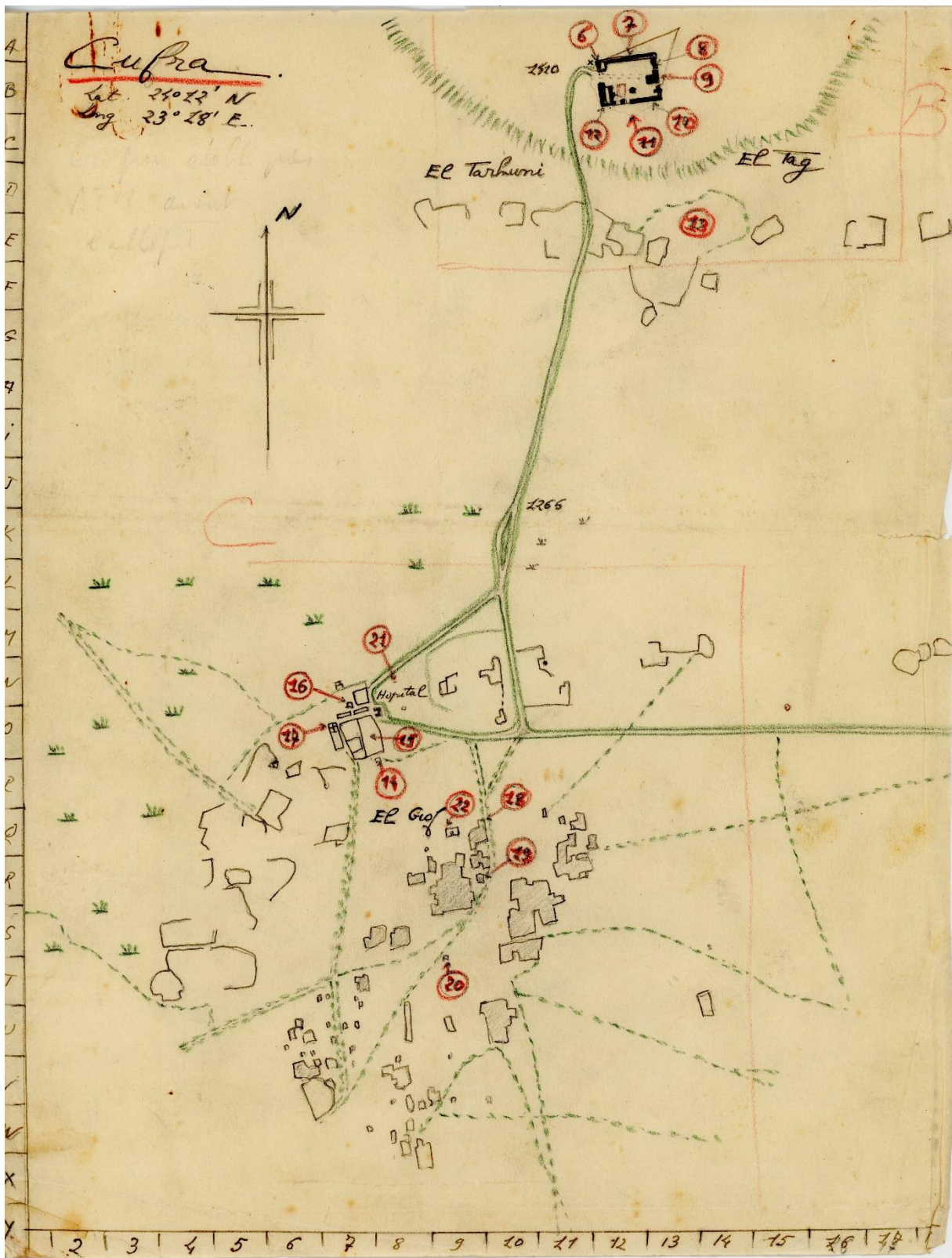
Samedi 4 : départ de Bembéché pour Faya.

Dimanche 5 jusqu'au 26 janvier : Faya. Préparatifs de l'expédition de Koufra.

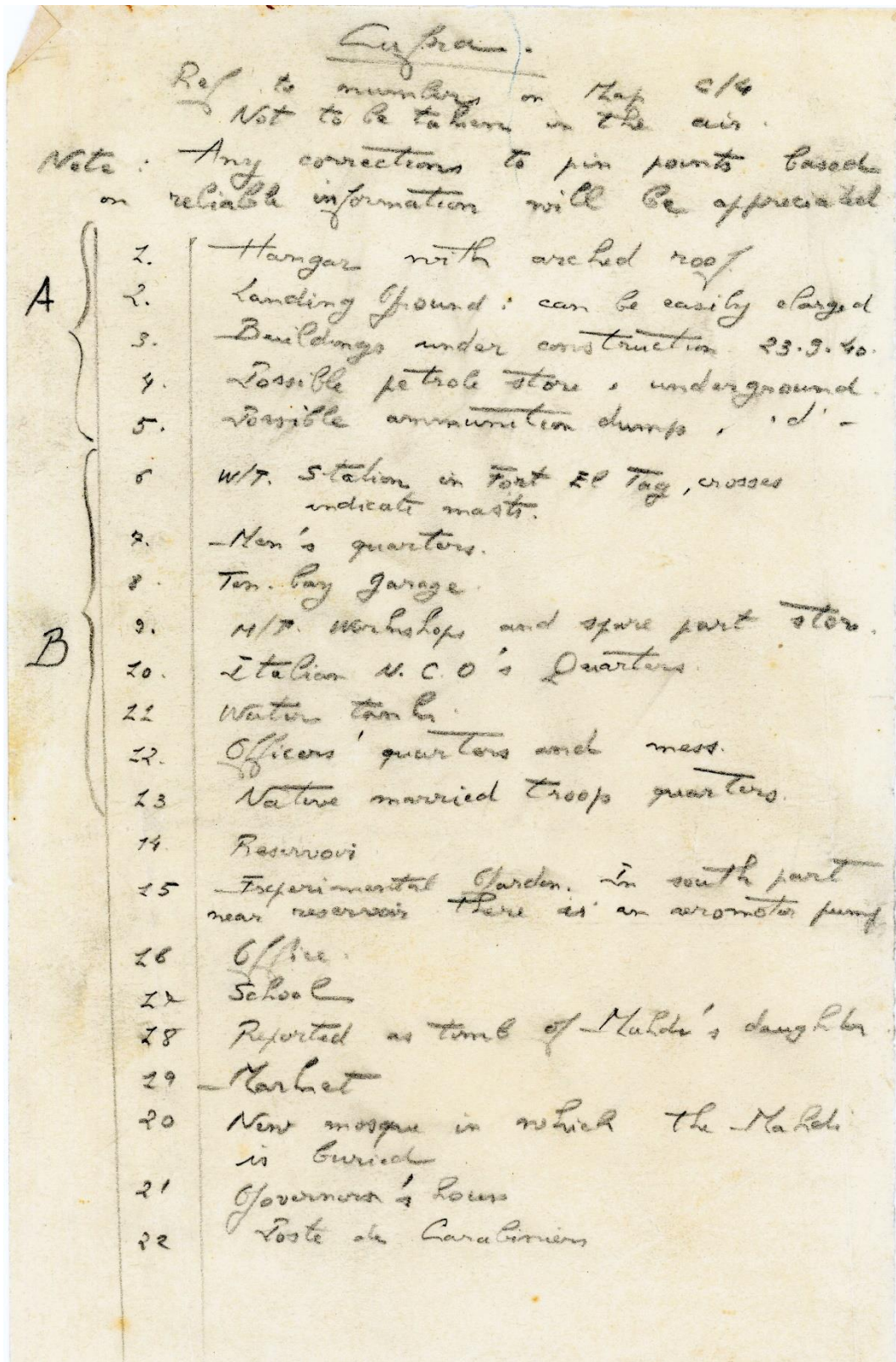


Aéroport de Koufra, plan dessiné par A.T.M d'après photos aériennes et avec légendes en anglais à destination de la colonne du Major Clayton. Janvier 1941.

¹ Groupe Nomade du Borkou.



Légende page suivante



Les zones A, B (et C non mentionnée) de la légende correspondent aux zones délimitées en rouge sur les deux croquis précédents : la zone A sur le premier, les zones B et C sur le second.

Koufra

Reconnaissance au contact de Koufra

(5-10 février 1941)

- Samedi 25 janvier: préparatifs de départ à Faya. Vivres, munitions, bagages.
Camion Bedford 50333, conducteur camerounais Ewona Marcel.
Équipage : Cap Moudtaïnan, tirailleur Guinjabissi + 2 tirailleurs. Les camions sont arrivés de Fort-Lamy depuis quelques jours. Tout le monde s'agite.
- Dimanche 26 : Faya. Environs Ounianga (240km). En tête : Cne de Rennepont cdt la Cie. Puis 1^{er} peloton (Cne Geoffroy, Lt Tommy-Martin) ; 2^{ème} peloton (Lt Arnaud). La 7^{ème} Cie (Cne Florentin, Lt Fabre), l'artillerie (Lt Ceccaldi). Les britanniques du Major Clayton partent après nous. Les Bedford passent remarquablement dans le sable.
- Lundi 27 : Arrivée à Ounianga en même temps que le G.N.E sur ses chameaux. Contraste.
- Mardi 28 : Ounianga. Vent de sable froid. Arrivée des patrouilles britanniques. Exercices de combat. Le reste de la colonne paraît avoir quelques ennuis mécaniques ou autres. Le G.N.E. prépare ses camions (Ford 40)
- Mercredi 29 : Ounianga. Les Laffly de l'artillerie n'en veulent plus. Ceccaldi sera obligé de changer ses camions quelques jours plus tard.
- Jeudi 30 : Ounianga-Tekro (100km)
- Vendredi 31 : Tekro-Touma. Montée pénible de la falaise de Tekro. Mon brave conducteur ne rate pas un ensablement. [...]
- Mardi 4 février : Sarra. Organisation de la patrouille Bedford en vue d'un coup de main sur Koufra. Le Colonel Leclerc en prend le commandement. Nous avons retrouvé le Lt San Marcelli et l'aspirant Lami partis en reconnaissance jusqu'à 100km de Koufra. Le Cne de Rennepont prend le cdt du 2ème peloton avec Arnaud et Eggenpiller. [...]



Le Rocher Noir,
entre Faya et Koufra,
« le désert absolu »

Récit de l'événement

raconté par le général Ingold dans son livre « *L'épopée Leclerc au Sahara* ».

« La reconnaissance légère, aux ordres du colonel Leclerc, est formée en deux pelotons motorisés :

L'un (premier), commandé par le capitaine Geoffroy, avec comme lieutenants : Dubut, **Tommy-Martin**, Sammarcelli, aspirant Lami...

L'autre (deuxième), commandé par le capitaine de Rennepont avec, comme lieutenants : Arnaud, Dubois, Eggenspiller...

Premier peloton en tête avec le colonel, deuxième peloton à 500m de distance. Le départ a lieu le 5 février à 6h du matin.

Les deux premiers jours se passent sans incident. Dans l'après-midi du 7, un avion italien apparaît derrière la colonne. Il semble suivre ses traces mais, arrivé à quelque distance de la colonne, il oblique sur la gauche et se dirige sur Koufra. Le colonel arrête la colonne environ une heure. Aucune réaction ennemie. La reconnaissance est en vue de la palmeraie de Koufra (oasis d'El Zurgh).

Le colonel rassemble alors les Européens et donne ses ordres verbaux :

Intentions du colonel : reconnaître si la palmeraie n'est pas occupée ; reconnaître le village indigène et ramener des indigènes pour les interroger ; reconnaître la route qui conduit au terrain d'aviation.

Exécution : Trois patrouilles à pied sont constituées.

Première patrouille : capitaine Geoffroy, lieutenants **Tommy-Martin**, Eggenspiller, Dubut...

Deuxième patrouille : lieutenant Arnaud...

Troisième patrouille : Colonel, capitaine de Guillebon, capitaine Mercer Nairne ...

Mission de la première et de la troisième patrouilles : reconnaître le village indigène ; essayer de faire un ou deux prisonniers au poste des carabiniers qui se trouve au milieu du village.

Mission de la deuxième patrouille : reconnaître la route qui conduit au terrain d'aviation.

Pour se reconnaître entre soi, siffler le refrain « Tu auras du boudin ».

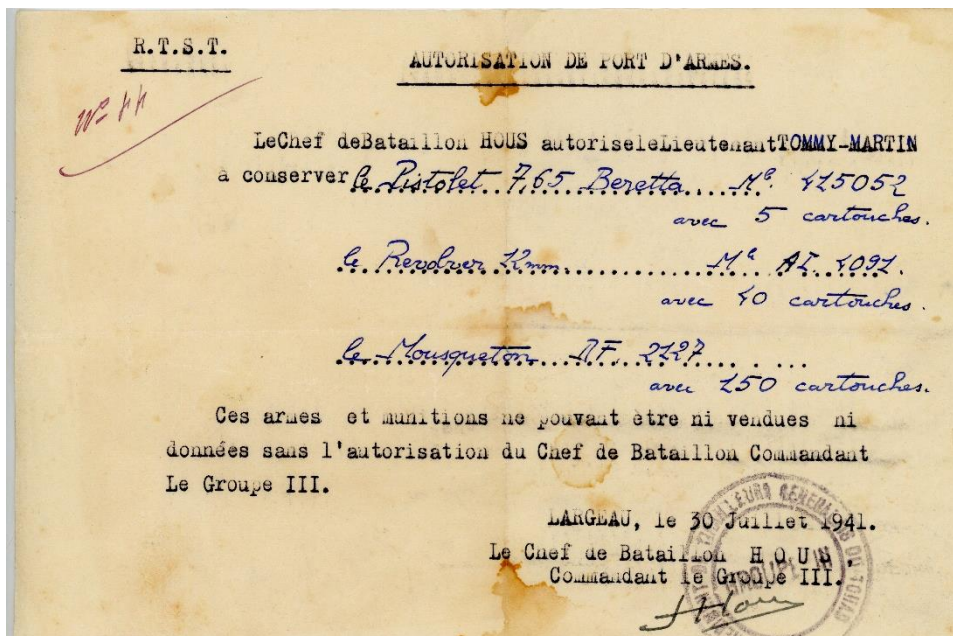
Fin de la mission : retour au plus tard à 3h30 du matin, le 8 février, aux véhicules.

La première et la troisième patrouilles atteignent la palmeraie sans incident et pénètrent à l'intérieur. La palmeraie reste silencieuse.

La patrouille n°1 se dirige vers un férik (village)

Vers 2h du matin, la première patrouille (Geoffroy) est de retour. Elle revient avec un prisonnier italien : un radiotélégraphiste de Koufra, seul Européen qui n'est pas au Fort. Le poste radiogoniométrique a été détruit. Le poste des carabiniers et la subdivision ont été visités, de nombreux documents pris. »

Abel rapporte de la patrouille des documents italiens et des cartes qui serviront à renseigner le commandement en vue de l'attaque de Koufra. Ayant désarmé lui-même le télégraphiste italien, Abel aura l'autorisation de conserver le pistolet de ce dernier.



Pistolet Beretta modèle 1935 en calibre 7,65mm et son étui, pris par Abel TM à Koufra.

Autorisation de port d'armes

Le chef de bataillon Hous autorise le Lieutenant Tommy-Martin à conserver

- le Pistolet 7,65 Beretta M^e 415052 avec 5 cartouches.
- le Revolver 12mm M^e AI 4091 avec 40 cartouches
- le Mousqueton DF 2127 avec 150 cartouches

Ces armes et munitions ne pouvant être ni vendues ni données sans l'autorisation du Chef de Bataillon Commandant le Groupe III.

Largeau, le 30 juillet 1941

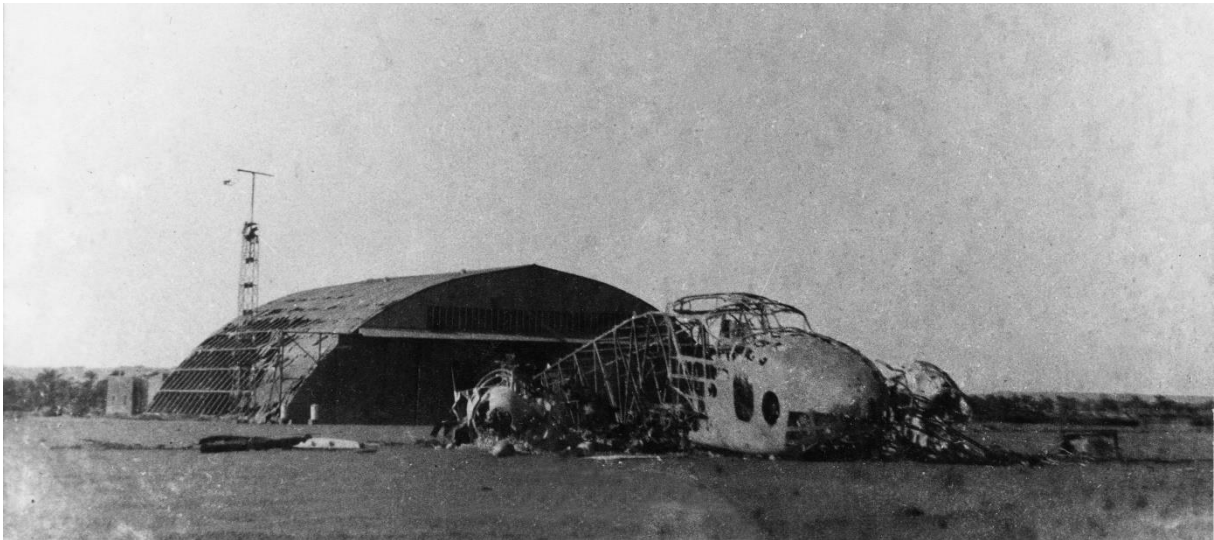
Le chef de Bataillon Hous

Commandant le Groupe III

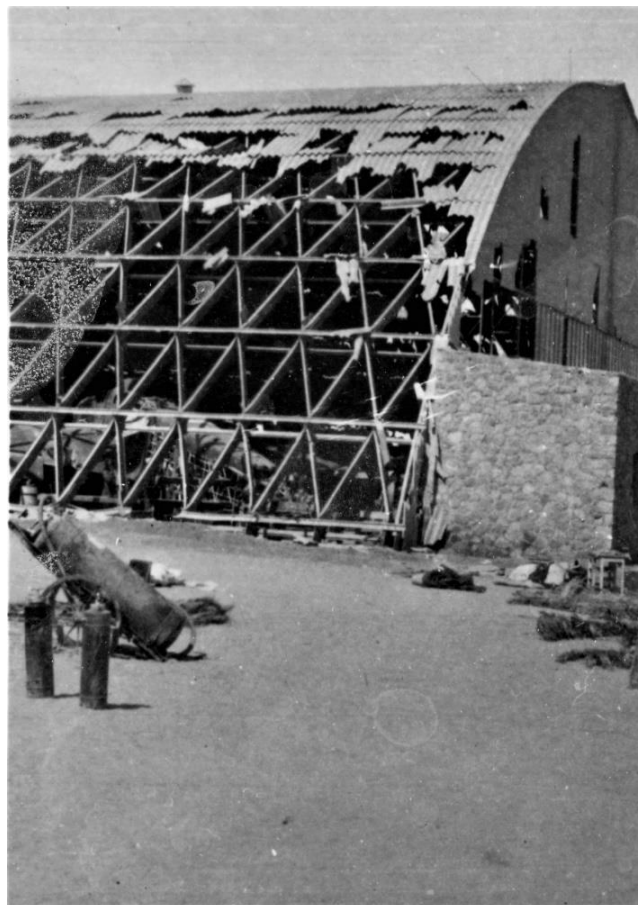
L'événement rapporté dans le journal d'Abel TM

Vendredi 7 février :

Djebel el Bueb. Koufra. Arrêt au Djebel Thallab. Arrivée de nuit dans la palmeraie. Coup de main. T.S.F, Gonio, sous-zone. 1 prisonnier. Terrain d'aviation : un avion brûlé par le Cne de Guillebon. Ronde de nuit aux phares sur les buttes, balles traceuses italiennes. Voiture britannique du Cne Mercer-Nairne en flammes!! inoubliable ! Retour vers 4h au djebel Thallab. Le Cne de Rennepont renverse son camion !



Avion brûlé par le Capitaine de Guillebon, le hangar en partie détruit.





Tombe du Néozélandais, avec son casque.

Samedi 8 février:

Djebel Thallab. Djebel Sheriff. Bichara. Bombardement et mitraillage par 3 avions sur le reg à l'Ouest de la Gara Tuila. (Arnaud blessé. 1 tirailleur tué). Passage au Djebel Sherif sur les lieux du combat du 31. Mise en terre du Néo-Zélandais et du prisonnier italien tués. (Les britanniques avaient depuis Murzuch 4 prisonniers italiens. 2 furent tués au Djebel Sherif, les 2 autres s'enfuirent).

Dimanche 9 :

Bichara. Sarra. Arrivée 15 km après Bichara, devant un cordon de dunes infranchissables qui nous oblige à un détour de plus de 100km vers le N.E. On retrouve au puits de Sarra un anglais échappé du Djebel Sherif et qui nous annonce que trois de ses camarades continuent vers Tekro !!



Djebel Shérif. Camion Fiat italien endommagé au cours du combat anglo-italien du 31 janvier 1941, puis détruit le 8 février au soir par la colonne Leclerc (A.T.M) rentrant de son premier raid éclair sur Koufra.

Du 10 février au 16 février, Abel TM est à Sarra.

Koufra

Bataille et siège

(16 février - 1^{er} mars 1941)



Le Fort du Tag vu de la palmeraie

Dimanche 16:

Messe par le père Bronner. Arrivée du G.N.E. et de 2 sections de la 7^{ème} Compagnie revenant d'Ounianga + artillerie venant de Tekro. Préparation du départ.

Lundi 17 :

Sarra. - 30km S.S.O Gara Tuila. La compagnie portée est en tête. Le groupement du Cdt Dio suit à une demi-journée. Bombardement du puits de Sarra.

Mardi 18 :

Gara Tuila- Djebel El Zourgh-plateau Nord du Tag. Combat avec la compagnie Saharienne de midi à 16h. La Compagnie Saharienne se replie sur la palmeraie d'El Hauuari. Bombardement par avions vers 17h. Je pars dans la Humber du Capitaine Parazols à la rencontre du groupement du Cdt Dio pour lui servir de guide du Djebel El Zourgh au terrain d'aviation et à El Giof. Marche de nuit. Fusées!! aperçues en même temps qu'Ehrard.

Mercredi 19 :

Retour à 6h30 sur le plateau Nord avec Lt Dubut qui était resté en panne de ressort au puits de Sarra. Bombardement par avions toute la matinée. Plusieurs blessés. 1 camion brûlé, Humber brûlé, 2 pick-up hors de service. Pendant ce temps, le 2^{ème} peloton relivre combat à la Compagnie Saharienne qui se replie vers le Nord. Nous rejoignons le 2^{ème} peloton vers 13h dans les garas N.O du Tag. Installation pour la nuit en vue de la palmeraie d'El Houari (Gros Piton. Mosquée. Az 138)

Jeudi 20 :

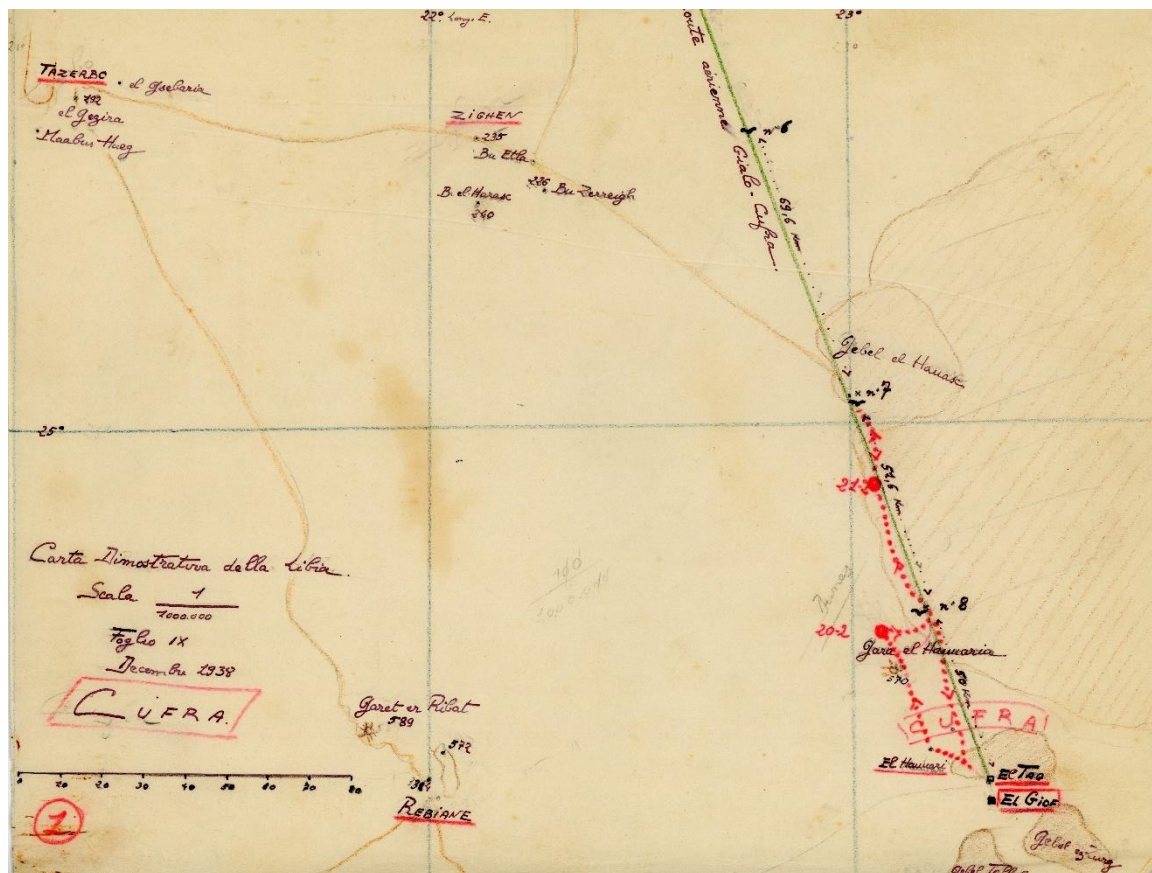
Le 2^{ème} peloton part à El Houari. Je vais à El Giof en passant par la palmeraie, pour rendre-compte au Colonel. Déjeuner à El Giof avec Ehrard qui s'est foulé le pied (Le G.N.E et la 7^{ème} Cie se relaient dans les rochers où nous étions la veille). Nous rejoignons la Cie dans les petites palmeraies au sud l'El Houari (vin de palme, poulets, œufs!!!). Départ vers 16h sur les traces de la compagnie Saharienne. Passage près de la grande gara tabulaire d'El Houaria (Gros Piton, gara tabulaire. Az 328). Arrêt pour la nuit à l'entrée des dunes. Nombreux ensablements.

Vendredi 21 :

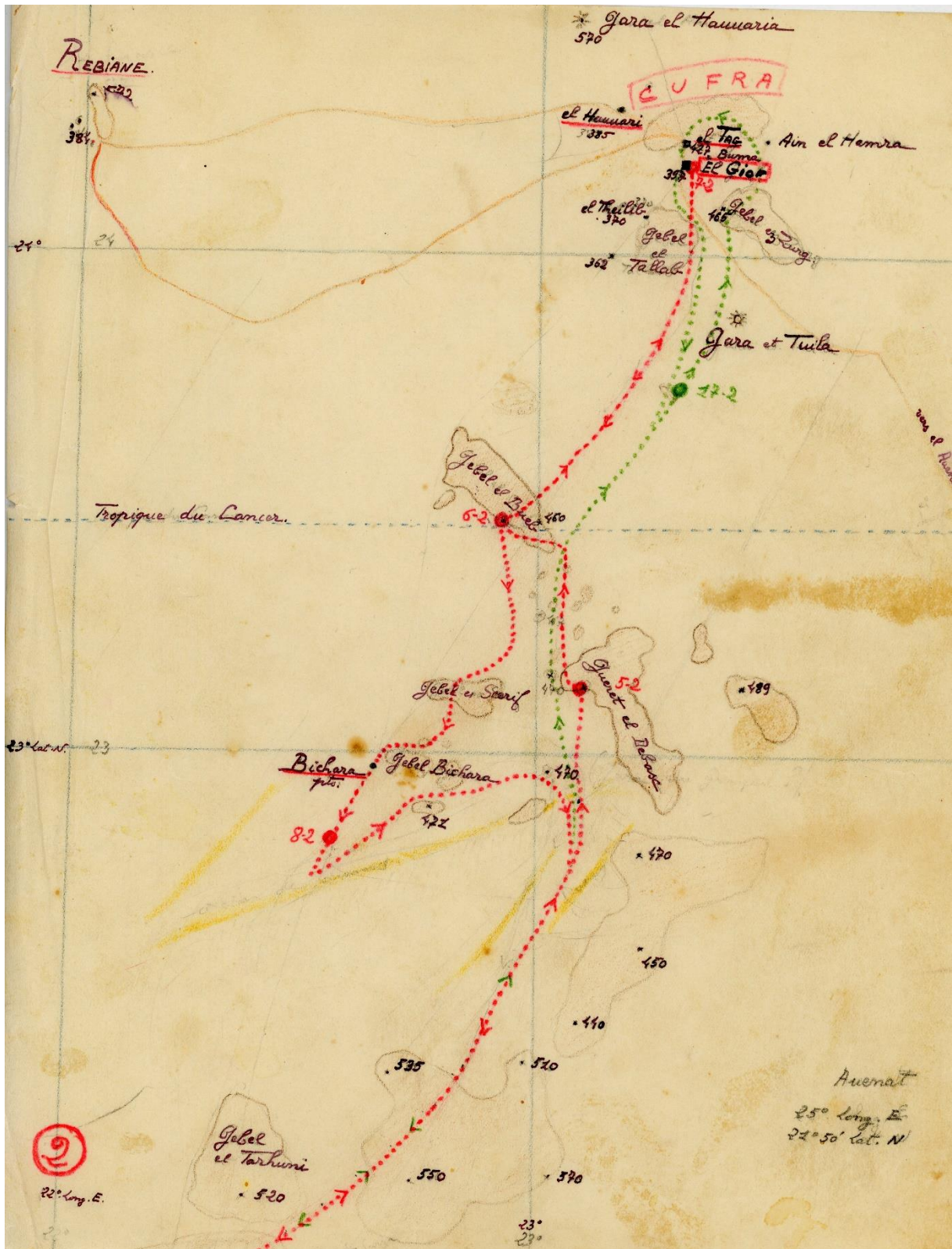
Dunes. Terrain d'aviation n°8. Djebel Magzen. Terrain d'aviation n°7. Demi-tour. Coucher au col à la sortie sud du djebel. Nombreux ensablements dans le djebel, beaucoup de radiateurs sont percés et les roues sable crevées. Piste partout extrêmement mauvaise . Alerte de nuit au passage d'un avion venant probablement d'Ethiopie, paraissant aller dans la direction du N.N.O



Site des combats des 18 et 19 février 1941 et parcours d'Abel TM jusqu'à la prise du Fort du Tag.



Poursuite de la Sahariana les 20 et 21 février 1941 par le 2^{ème} peloton (Rennepont) qu'Abel avait rejoint avec le colonel Leclerc le 20 février 1941.



Première reconnaissance du 5 au 8 février 1941, **flèches rouges**.
 Expédition à partir du 17 février 1941, **flèches vertes**.



Koufra (Sud) Détail du croquis précédent.
 Parcours du 5 au 8 février 1941, **flèches rouges**
 Parcours du 17 février au 1^{er} mars 1941, **flèches vertes**.



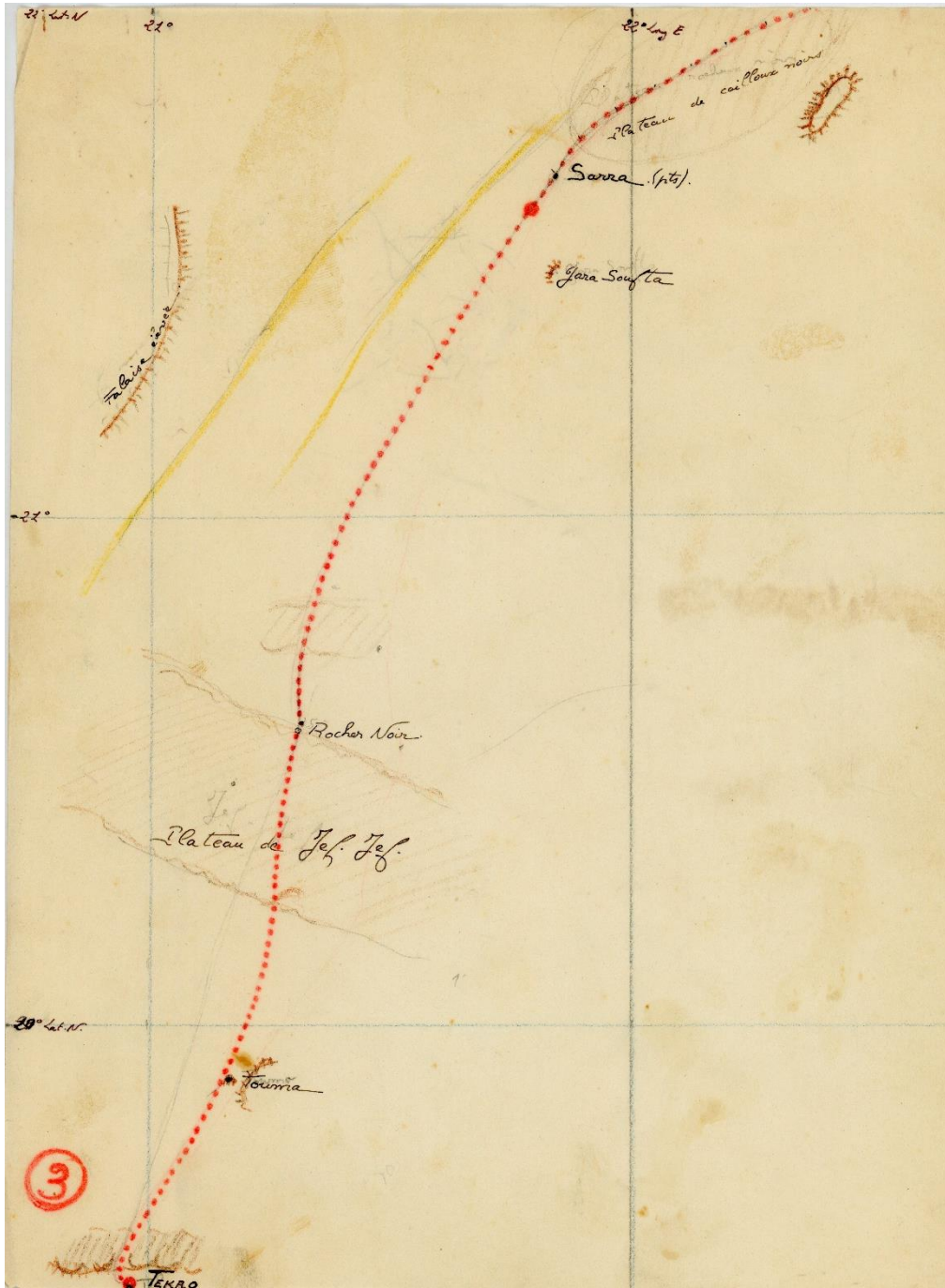
Oasis de Koufra, vue du Fort.

Samedi 22 : Djebel Magzen-El Giof. Nous nous installons dans les cases délabrées du village.

Dimanche 23 : Messe par le père Bronner. Bombardement par avions du poste des Carabiniers (Cap Ch. Derc tué ainsi que 2 tirailleurs). Bombardement de nuit du Fort par le 75 de Ceccaldi.

Lundi 24 : El Giof.

Mardi 25 : El Giof. Gros Piton. En surveillance vers El Houari. Coup de main de nuit du Fort par une patrouille du G.N.E. Cdt Dio et LT. Corlu blessés.



Retour vers Tekro début mars 1941

Mercredi 26 : Gros piton. Ceccaldi fait sauter pendant la nuit un dépôt italien de bombes d'avions.

Jeudi 27 : Retour à El Gïof. Arrivée de 2 Lyzanders et d'1 sanitaire.

Vendredi 28 : El Gïof ; pourparlers au sujet des blessés entre 3 officiers italiens, le Capitaine de Guillebon et San Marcelli. Bombardement de nuit du Fort. Patrouille de nuit avec Kirsh, Lefevre et 6 tirailleurs. au « bordel » . R.A.S.

Mars 1941

Samedi 1^{er} : Reddition du Fort du Tag. Entrée dans le Fort avec les camions et les Européens. (51 mitrailleuses et F.M, 4 canons de 20, nombreux matériel et munitions. Prisonniers : 55 européens, 280 askaris). (Fromage, lait etc ... !!!)

Déjeuner à El Gïof avec les toubibs (Mauric et Borie + macaronis succulents). Recherche de camions pour emmener les prisonniers. Départ à 17h avec le Capitaine Geoffroy, Lami et tous les prisonniers européens (6 Bedford, 7 Ford). Nous couchons au Djebel Thallab.

Dimanche 2 : Djebel Thallab - Puits de Sarra. (253). Nous roulons 2h de nuit. Arrivée au puits vers 20h30. Le capitaine Parazols, parti quelques jours avant avec trois blessés, se demande ce qui arrive. Nous trouvons aussi Merlin « l'enchanteur » qui accompagne un cinéaste américain. Nous buvons force Champagne !! Cela fait vraiment plaisir dans ce coin perdu.

Lundi 3 : Puits de Sarra. Je suis chargé de convoier les blessés jusqu'à Ounianga. Sgt-ch Bourre et Haber, Cap Ulrich, tous les trois blessés aux jambes. C'est Le Quvenen qui conduit mon camion. Pas une secousse pendant 400km de terrain varié. Record !! Cela n'empêche pas Bourre de pousser des gémissements et des hurlements de douleur. Nous nous arrêtons presque tous les deux kilomètres pour remettre ses jambes en place sur le brancard. Le toubib italien fait des piqûres de morphine. Traversée pénible du Jef-Jef. Coucher sur le reg aux environs de Touma.

Mardi 4 : Descente mouvementée sur Tekro. Court arrêt au poste. Nous continuons sur Ounianga. Arrivée en même temps que l'avion sanitaire qui embarque les blessés pour Faya. Soulagement. Du coup nous avons failli casser un ressort en allant du terrain d'aviation au Poste. Bain délicieux dans le lac et la piscine. Dîner au Poste avec le capitaine, en compagnie de 4 aviateurs : Roques, La Maisonneuve, Hirlemann et Bequart. Gourgout se prépare à monter à Koufra.

Mercredi 5 : Départ d'Ounianga au jour. Passage mouvementé de Bembéché. Arrêt pour la nuit dans les dunes avant le Yélé. Les Italiens qui ne semblent pas s'en faire, sortent phono et guitare !!

Jeudi 6 : Arrivée triomphale à Faya. Toute la population est sur la place.

Insigne réglementaire du régiment de marche du Tchad d'ATM





Deux pattes d'épaules d'officier italien prises à Koufra ;
à gauche patte pour la grande tenue d'été de lieutenant du corps des
troupes coloniales ; à droite patte pour la grande tenue (automne/hiver)
d'officier subalterne du même corps.

Douille rapportée du champ de bataille de Koufra



Billets italiens



Sans nouvelles d'Abel



Lieutenant Abel TM 1941

Lettre de René Weiller, beau-frère de Jean TM, à son fils Albert W

Chicago

Le 5 février 1941

Mon cher Albert

[...] Jean Tommy-Martin n'a pas de nouvelles d'Abel depuis six mois et au cas où tu pourrais le faire, il me demande de te prier de lui communiquer les nouvelles ci-dessous :

- 1) « Toute ta famille en Tunisie est en bonne santé.
- 2) Ton beau-frère Hubert, prisonnier en Allemagne, est utilisé comme agriculteur. Cela lui assure une nourriture satisfaisante comme il nous le fait savoir en nous donnant son poids.
- 3) Ton filleul Daniel (*Penet*) né le 28 août est un splendide bébé, l'orgueil de sa maman, qui s'est révélée une nourrice de premier ordre. Marie-Rose a sauvé la vie d'un petit neveu, contemporain de son fils, en allaitant à la fois les deux bébés, pendant qu'on cherchait une nourrice convenable.
- 4) Nous avons eu Paul JN, aspirant d'infanterie, plusieurs mois en pension à Tunis. Il venait chaque jour à la maison. Il est maintenant à Paris aux Hautes Études Commerciales (2^{ème} année).

- 5) Jacques TM, lieutenant d'artillerie, vient d'être nommé en garnison à Bizerte. Nous le voyons à peu près une fois par semaine.
- 6) Ma belle-mère, qui a passé l'hiver dernier chez nous à Radès, est à Lectoure chez sa fille Colette dans l'espoir de retourner vers Paris et le Nord où elle espère revoir six de ses filles.
- 7) Les restrictions alimentaires en Tunisie sont très supportables. Nous ne souffrons en aucune façon. Nous cultivons beaucoup de légumes en terrain irrigable. Nous plantons des pommes de terre. Nous avons une très belle récolte de mandarines et d'oranges. En terrain non irrigable, nous plantons de l'orge pour les mules et les chevaux qui jouent un rôle très important depuis les restrictions sur l'essence.
- 8) Grâce à l'importance de mes affaires, j'ai encore une voiture à essence. En Algérie et en Tunisie, nous allons d'ailleurs suppléer à la diminution d'essence par l'alcool qui est abondant surtout en Algérie.
- 9) Nous suppléons aux restrictions sur le mazout par des moteurs à gazogène alimentés au charbon de bois (pour les camions et les moteurs fixes).
- 10) Malgré de nombreuses difficultés, notre situation industrielle, mines et fonderies, reste bonne. Nous franchissons ou tournons les obstacles les uns après les autres. J'envisage même le développement de nouvelles affaires !
- 11) Nous avons pleine confiance dans l'avenir français de la Tunisie. Il serait trop long de donner ici les motifs matériels, militaires et autres de cette confiance.
- 12) Ce qui nous manque le plus ce sont des nouvelles d'Abel. Nous continuons à lui écrire par différentes voies et quelques lettres lui seront parvenues, mais rien n'est parvenu de lui à nous. »

Quand pourrais-je vous revoir tous ? Ayons de l'espoir et faisons notre devoir. Je t'embrasse avec tout mon cœur.

Papa

Lettre de Jean Tommy-Martin à son fils Abel TM

Villa de Sion
Maxula-Radès

Lundi 24 février 1941

Mon cher Abel,

Je profite du départ de Tunisie d'un de tes anciens pour lui confier cette lettre. Nous sommes toujours sans nouvelles de toi depuis le 17 juillet. Mais j'espère prochainement en avoir par la Croix-Rouge de Genève à qui je me suis adressé en novembre.

Écris à ton oncle René Weiller, Consul Général de France à Chicago. Par lui nous pourrions savoir ce que tu deviens.

Nous sommes toujours tous en bonne santé à Radès. Ta grand-mère est revenue au milieu de nous après un séjour à Lectoure. Ta maman a passé aussi un mois à Lectoure chez Colette. Novembre. Décembre.

Mes affaires sont encore en bonne marche malgré de graves difficultés. Nous augmentons même certains travaux miniers. Nous ne souffrons pas sérieusement des restrictions alimentaires en Tunisie, pays de blé, d'huile et de vin. Hélène et Henriette mènent une vie active et sportive. Laurent prépare le baccalauréat. Francis, Charles et Vincent continuent leurs études en compagnie du jeune Raymond Guillaume (10 ans), fils d'un libraire d'Abbeville, que nous avons recueilli à la maison. Ce petit réfugié est très gentil. Les Français de Tunisie se sont partagés ainsi un bon nombre d'enfants dont les parents ne peuvent provisoirement pas s'occuper.

Tous nous t'embrassons de tout cœur.

Ton père dévoué.

TM

Lettre de Maurice Gratacap, ingénieur civil des Mines, à Jean TM à Mégrine

Ankara

Le 21 février 1941

Cher Monsieur

Votre lettre de Marseille du 4 février me parvient aujourd'hui seulement (le courrier de France n'arrive que très irrégulièrement). M. Duchêne m'avait déjà transmis une lettre de vous pour votre fils Abel. Je l'ai fait suivre à l'adresse que vous m'indiquiez, par voie anglaise, et je lui ai écrit moi-même par un autre courrier pour lui faire savoir qu'il pouvait m'envoyer ses lettres. Si j'en reçois, je ne manquerai pas de vous les réexpédier.

Je vous signale cependant que le courrier anglais est d'une lenteur extrême : nous recevons ici les lettres de Londres qu'après trois ou quatre mois. Il faut donc avoir beaucoup de patience.

Par un prochain courrier, j'enverrai à nouveau de vos nouvelles à votre fils.

Croyez, cher Monsieur, à mes sentiments les plus distingués.

M.Gratacap

Lettre de Jean TM à Monsieur Gratacap à Ankara

Le 9 mars 1941

Cher Monsieur

Je vous remercie beaucoup de votre aimable lettre du 21 février. Je vous suis très reconnaissant de chercher à faire passer les nouvelles familiales à mon fils dont nous sommes depuis près de huit mois sans aucun signe de vie. Tout notre désir à ma femme et à moi serait de lui faire savoir :

- 1) que toute sa famille d'Afrique du Nord continue à être en bonne santé,
- 2) qu'elle ne souffre pas des restrictions,
- 3) qu'elle est anxieuse de recevoir par vous de ses nouvelles.

D'après les quelques renseignements donnés par la presse ou cueillis à la radio, je pense que mon fils peut se trouver :

- a) avec le Colonel Leclerc dans la région de Koufra en Cyrénaïque,
- b) ou plutôt en Erythrée devant Keren,
- c) ou encore en Abyssinie dans la colonne marchant vers Addis Abeba.

C'est dans ces trois directions différentes et à la fois que je vous prie de tout mon cœur de bien vouloir envoyer les quelques lignes 1) 2) et 3) par la voie de l'armée anglaise en Égypte.

Adresse : Lieutenant Abel Tommy-Martin de l'Infanterie Coloniale Française
colonne a) ou b) ou c)

Merci beaucoup de ce que vous voudrez bien faire pour une famille très inquiète.
Votre tout dévoué

TM

Lettre de Jean TM à la British Red Cross Society

The Lord Chamberlain's Office
St Jame's Palace
LONDON S.W.1

Le 9 mars 1941

Messieurs

Je vous remercie de tout cœur de votre aimable lettre du 28 décembre 1940 (YW/JH) F signée S.J.WARNER, par laquelle vous me dites avoir essayé de faire parvenir un télégramme à mon fils par la Croix-Rouge internationale de Genève. Je viens de nouveau m'adresser à votre obligeance, car je suis toujours sans nouvelles.

D'après les journaux et la radio, je suppose que mon fils :

Lieutenant Abel Tommy-Martin
de l'Infanterie Coloniale Française

est actuellement allié avec les forces britanniques d'Égypte qui emploient les troupes françaises dissidentes du régiment du Tchad (régiment de mon fils)

- 1) soit à Koufra au sud de la Cyrénaïque
- 2) soit près de Keren, en Erythrée
- 3) soit dans la colonne en Abyssinie, qui menace Addis-Abeba.

Je vous serais très reconnaissant, si vous pouviez par la voie du Commandement militaire en Égypte faire savoir à mon fils que sa famille de Tunisie est toujours en bonne santé, qu'elle ne souffre pas des restrictions, et qu'elle est anxieuse d'obtenir de ses nouvelles par votre intermédiaire.

Veuillez croire, Messieurs, à mes sentiments de sincère gratitude et d'entier dévouement.

Jean Tommy-Martin
Villa de Sion
Maxula-Radès
(Tunisie)

Carte de Monsieur Gratacap à Jean TM

Ankara

Le 28 mars 1941

Cher monsieur

J'ai bien reçu votre lettre du 9 courant, et j'ai fait le nécessaire dans les trois directions.

Toujours à votre disposition, je vous prie de croire, cher monsieur, à mes sentiments les plus distingués.

M.Gratacap

Lettre de Jean TM à la British Red Cross Society

The Lord Chamberlain's Office
St Jame's Palace
LONDON S.W.1

Le 29 mars 1941

Messieurs

Comme suite à ma lettre du 9 mars 1941 et peut-être aussi comme suite à votre action, je suis heureux de vous annoncer que j'ai enfin reçu des nouvelles de mon fils après 10 mois et demi de silence.

Au début du mois de mars mon fils, qui était alors à Koufra (Libye), m'a envoyé un radio télégramme² disant « TOUT VA BIEN », radio que la commission de contrôle de Vichy a laissé passer, après quelques jours de délai, avec une bienveillante indulgence.

Je vous serais très reconnaissant s'il vous était possible de faire parvenir, par l'Égypte ou autrement, tout ou partie du message suivant :

Lieutenant Tommy-Martin

Infanterie Coloniale Française KOUFRA

« Heureux te savoir en bonne santé. Continuons tous bien. Laurent reçu Baccalauréat. Hélène épouse le 16 août Jean LETOURMY Enseigne Vaisseau »

Votre tout dévoué

Jean Tommy-Martin

Lieutenant-Colonel Honoraire

Maxula-Radès (Tunisie)

Lettre de Maurice Gratacap à Abel TM

Ankara

Le 27 mars 1941

Monsieur,

Votre père me prie de vous faire savoir :

- 1) Que toute votre famille d'Afrique du Nord continue à être en bonne santé.
- 2) Qu'elle ne souffre pas de restrictions.
- 3) Qu'elle est anxieuse de recevoir de vos nouvelles (vos parents ne savent rien de vous, paraît-il, depuis huit mois).

² Un radiotélégramme est une forme de télégramme émis ou reçu par ondes radio (télégraphie sans fil), en provenance ou à destination d'une station fixe ou mobile.

Vous pouvez leur télégraphier via l'Égypte, ou encore m'adresser vos lettres. Je me ferai un plaisir de les leur transmettre.

Je suis moi-même Ingénieur de la Société de Peñarroya, détaché en Turquie.

Mon adresse est :

Maurice GRATACAP
ETI-BANK
Ankara (Turquie)

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

M. Gratacap

Messages Croix-Rouge

A 1195 S S A E
1/2m
FRANÇAIS
COMITÉ INTERNATIONAL DE LA CROIX-ROUGE
DE GENÈVE CMX

DEMANDEUR — ANFRAGESTELLER — ENQUIRER

Nom - Name Tommy Martin
Prénom - Christian name - Vorname Charlotte
Rue - Street - Strasse Villa de Sion
Localité - Locality - Ortschaft Mascula - Pades
Département - County - Provinz
Pays - Country - Land Tunisie

Message à transmettre — Mitteilung — Message
(25 mots au maximum, nouvelles de caractère strictement personnel et familial) — (nicht über 25 Worte, nur persönliche Familiennachrichten) — (not over 25 words, family news of strictly personal character).

Somme tous excellente santé avec bonne maman. Ton fils est Daniel superbe. Hubert revenu de captivité après évasion. Hélène fiancée à Jean. Retourmy enseigne vaissau Baisers

Date - Datum 28 Avril 1941

DESTINATAIRE — EMPFANGER — ADRESSEE

Nom - Name Tommy Martin Lieutenant d'Inf. Coloniale
Prénom - Christian name - Vorname Abel
Rue - Street - Strasse Régiment d'Infanterie Coloniale
Localité - Locality - Ortschaft Fort de Chabault
Province - County - Provinz
Pays - Country - Land Tchad 12 MAI 1941

ANTWORT UMSETZIG. REPONSE AU VERSO. REPLY OVERLEAF.
Bitte sehr deutlich schreiben. Prière d'écrire très lisiblement. Please write very clearly.

COMITÉ INTERNATIONAL DE LA CROIX-ROUGE
DE GENÈVE CMX

DEMANDEUR — ANFRAGESTELLER — ENQUIRER

Nom - Name Tommy Martin
Prénom - Christian name - Vorname Charlotte
Rue - Street - Strasse Villa de Sion
Localité - Locality - Ortschaft Mascula - Pades
Département - County - Provinz
Pays - Country - Land Tunisie

Message à transmettre — Mitteilung — Message
(25 mots au maximum, nouvelles de caractère strictement personnel et familial) — (nicht über 25 Worte, nur persönliche Familiennachrichten) — (not over 25 words, family news of strictly personal character).

Tout va bien - Hubert évadé revenu. Mariage Hélène et Abel. Espérons Sabel. Bonnes nouvelles famille Baisers attendons tes nouvelles.

Date - Datum 27 mai 1941

DESTINATAIRE — EMPFANGER — ADRESSEE

Nom - Name Lieutenant Tommy Martin
Prénom - Christian name - Vorname Abel
Rue - Street - Strasse Régiment d'Infanterie Coloniale
Localité - Locality - Ortschaft du Tchad
Province - County - Provinz
Pays - Country - Land A.E.F. 25 JUIN 1941

ANTWORT UMSETZIG. REPONSE AU VERSO. REPLY OVERLEAF.
Bitte sehr deutlich schreiben. Prière d'écrire très lisiblement. Please write very clearly.

De Charlotte TM à son fils Abel TM à Fort Archambault, Tchad.

Envoyé le 28 avril 1941

Oblitéré le 12 mai 1941

Reçu à Faya par Abel, le 28 octobre 1941

Sommes tous excellente santé avec Bonne-Maman. Ton filleul Daniel superbe. Hubert revenu de captivité après évasion. Hélène fiancée à Jean Letourmy enseigne de vaisseau. Baisers

De Charlotte TM à son fils Abel TM au Tchad, A.E.F.

Envoyé le 27 mai 1941

Oblitéré le 25 juin 1941

Tout va bien. Hubert évadé revenu. Mariage Hélène en août. Espérons Lebel. Bonnes nouvelles famille France. Attendons tes nouvelles. Baisers.

De Charlotte TM à son fils Abel TM Fort Archambault au Tchad, A.E.F.

Envoyé le 5 juin 1941

Tous excellente santé. Hubert évadé revenu. Hélène fiancée à Jean Letourmy enseigne de vaisseau. Mariage août. Espérons Lebel. Sans nouvelles de toi depuis juillet. T'embrassons. Ta maman.

De Charlotte TM à son fils Abel TM Koufra, Lybie

Envoyé le 1^{er} septembre 1941

Oblitéré le 15 septembre

Aujourd'hui ton anniversaire. Attendons nouvelles depuis juin. Hélène mariée 25 août avec Jean Letourmy enseigne, partie pour Toulon. Lebel encore ici. Allons tous bien. Baisers.



Enveloppe d'une lettre envoyée à Abel T.M par son père (vers Mars 1941) qui le croyait dans le corps expéditionnaire français en Érythrée, et arrivée en Août/Septembre à Faya-Largeau.

Deuxième séjour à Koufra



Leclerc au milieu de son équipe à Faya-Largeau, quelques jours après la prise de Koufra (mars 1941) Abel TM est assis, le premier sur la droite.

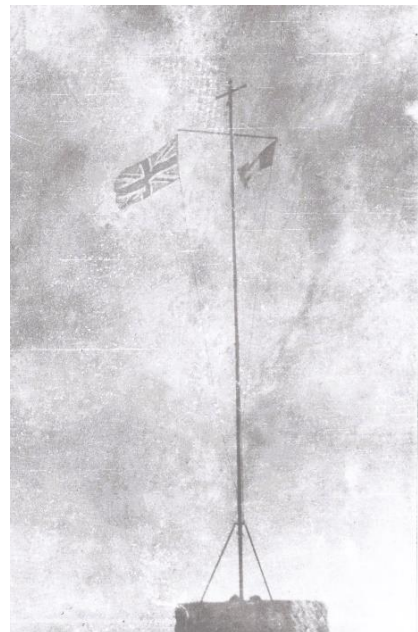
Du 6 mars 1941 au 13 avril 1941, Abel T.M est à Faya (Largeau) pour remise en ordre de la compagnie après la campagne de Koufra.

« En avril 1941, l'avance allemande en Cyrénaïque décide Leclerc à renforcer la garnison de Koufra, par un peloton de la Compagnie portée et une pièce d'artillerie (75) sous les ordres du Capitaine de Rennepont. Le détachement (*comprenant le lieutenant Tommy-Martin*) quitte Largeau mi-avril, et devait y être de retour fin juin 1941 » Colonel Ingold.

Départ de Faya-Largeau le dimanche de Pâques 13 avril, arrivée à Koufra le lundi 21 avril. « Soit total moyenne des compteurs : 1025km. (cf Journal d'Abel T.M Annexe 1) »



Couleurs françaises et anglaises à Koufra



Lettre de Courtecuisse à Abel TM

Biltine

Le 14 avril 1941

Mon cher Tommy

L'arrivée au poste du sergent Vincent, venant de Faya, vient de me préciser ta position et par là même de me permettre de t'écrire ; je savais d'ailleurs que tu étais monté à Faya et que tu avais failli remplacer Gourgout à Ounianga³ (Gourgout est un de mes camarades, j'ai passé six mois avec lui à Abéché et je l'aime beaucoup), mais depuis l'affaire de Koufra j'ignorais où tu étais.

Alors, que deviens-tu ? Tu as participé avec la Compagnie auto aux opérations de Koufra. Qu'en penses-tu ? Le capitaine de Hauteclocque, pardon je voulais dire le colonel Leclerc, semble y avoir ramassé pas mal de lauriers et de décorations ... Tout cela est-il justifié ? Je vais peut-être te paraître faire du mauvais esprit, mais je t'avoue que tout ce sucrage auquel il nous a été donné d'assister m'a quelque peu dégoûté ! J'ai une excuse d'ailleurs ; je suis un peu aigri : au mois de juin et juillet 1940, j'ai été l'un des rares officiers du Ouaddai⁴ (à Abéché la capitale, il y en eu UN, qui s'appelle Gourgout) qui voulaient foutre le camp au Soudan ... Malheureusement j'avais comme capitaine un homme qui par ailleurs est charmant et avec lequel je m'entends très bien, le capitaine des Essarts, que tu as connu au R.I.C.M, mais qui en l'occurrence a joué un jeu habile certes, mais quelque peu malhonnête : il m'a retenu, ainsi que trois sous-officiers, nous promettant qu'il emmènerait la Compagnie ... Je l'ai cru, il a hésité pendant plus d'un mois et nous avons été surpris par le ralliement général. J'estime avoir commis là une grosse faute et je ne me le pardonnerai jamais. À l'époque, j'avais espéré une intervention allemande en Libye, ce qui m'aurait rendu immédiatement la liberté car ici les trois quarts seraient immédiatement redevenus vichystes, à sept mois près, les événements viennent de me donner raison : je ne connais encore que la prise de Benghazi et Derna, mais je connais les boches et j'ai bien peur qu'ils ne réussissent à prendre l'Égypte... Qu'importe, les Anglais nous ont montré de quoi ils étaient capables et cela ne les abattra pas.

Depuis, je me morfonds. On s'est moqué de nous ; on nous a dit que l'on partirait dans l'ordre d'arrivée à la colonie, mais les exceptions ont largement infirmé la règle ... Alors on continue à faire son petit « boulot » ... En ce qui me concerne, ce n'est pas désagréable : à part un intermède de six mois passés à Abéché, je fais dans l'AAAAAdministration puisque à Oum-Hajjer comme ici, j'étais adjoint au chef de Subdivision. Certes, c'est un métier passionnant et que j'aime beaucoup, mais nous sommes en temps de guerre, et quand je pense que ces mêmes boches, qui il y a 20 ans ont tué mon père et trois de ses frères, sont de nouveau chez nous, où l'on doit crever de faim par-dessus le marché, je suis rudement honteux de ne faire que cela !

³ Ounianga est une ville du Nord du Tchad, dans le Sahara. Gourgout en était le chef de poste.

⁴ L'Ouaddai est une région du Tchad dont la ville principale est Abéché.

Et toi, que deviens-tu ? Tu as au moins un type bien à Faya, c'est Dubois ; voudrais-tu lui faire mes amitiés. Tu as comme capitaine également un de Hauteclocque « défroqué », si j'ose dire ; que vaut ce type-là ? Ça m'intéresse car Vincent, que par ailleurs je ne connais pas encore, a été très mal noté par lui et nous a été signalé par Lamy comme ayant eu une mauvaise attitude au feu ... Son capitaine est certainement à l'origine de cette appréciation grave et j'aimerais connaître ton opinion à ce sujet.

Il paraît aussi que le père Lenuz est commandant ; c'est effarant, maintenant dans ma correspondance je vais augmenter tous les grades d'un échelon, de crainte de vexer les gens ... Très brave homme, d'ailleurs, ce Lenuz, qui boit gentiment, qui joue au type bahuté, mais qui dans le fond est encore plus affolé que la moyenne. Je lui garde une petite dent, car sur le Chari, que j'ai eu l'honneur comme tu le sais de descendre avec lui, il m'a un peu gêné dans l'exercice de la chasse : il paraissait avoir une certaine trouille des animaux « féroces » (!!!!!) et condamnait la chasse de nuit.

Heureusement depuis j'ai fait mes classes : j'ai tiré le lion, seul naturellement, deux ou trois fois, mais je l'ai toujours vu se sauver au coup de fusil. Je viens de descendre il y a un mois ma quatrième panthère, à l'affût de nuit, à Biltine. Je dois reconnaître d'ailleurs que l'une d'elles, blessée, a manifesté de mauvaises intentions à mon égard, mais quand on a entre les mains un fusil et qu'on sait s'en servir, la lutte n'est pas égale et on n'a aucun mérite.

Je rentre d'une tournée d'un mois (dans les 700 km) au Dar Zaghousa, la partie la plus importante de la Subdivision et située à la frontière du Soudan ; vie passionnante, surtout en ce moment, où il n'y a pas d'eau, dans des régions très peu visitées, vie de brousse intégrale et au cours de laquelle je me surprends à rire tout seul en pensant à ce bon capitaine Duranthon⁵, qui, te souviens-tu, nous faisait couper des petits fagots et allumer du feu sous la pluie ... ! Et dire que nous sommes envahis par tous ces biffins, commandée par eux et que déjà ils veulent nous apprendre ce que c'est que la colonie !

Je m'arrête, car je sens que je vais encore dire des méchancetés, et à quoi bon. Quand tu auras un peu de temps, donne-moi de tes nouvelles, elles me feront un vif plaisir. Je te quitte pour me replonger dans mes papiers, et j'en ai beaucoup : j'ai l'arriéré de la tournée et le capitaine vient de descendre à Lamy pour quinze jours, ce qui fait que j'ai de quoi m'amuser. Je t'envoie mes meilleures amitiés. Amitiés à Coulomb, si jamais tu avais l'occasion de le voir.

J'ai appris par un copain qui me faisait ses amitiés, le passage de Jean Perrin à Adre, pour le Soudan ; je pense qu'il venait d'A.O.F. En tout cas je l'envie terriblement !

L. Courtecuisse

⁵ A Saint Cyr



L'hôpital italien de Koufra



Le marché de Koufra et son oasis



Lac de Koufra



Bain casqué (ci-dessus)

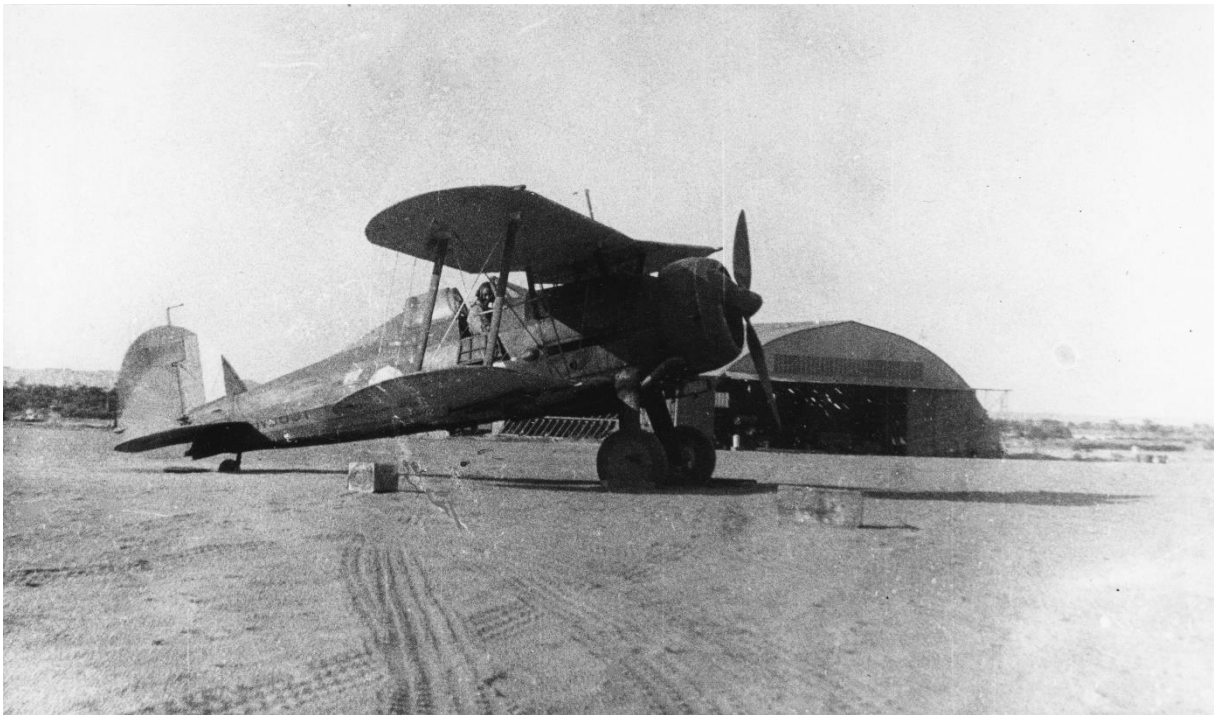
Lieutenants Ceccaldi, Gourgout et Vuillaume près du lac (ci-dessous)

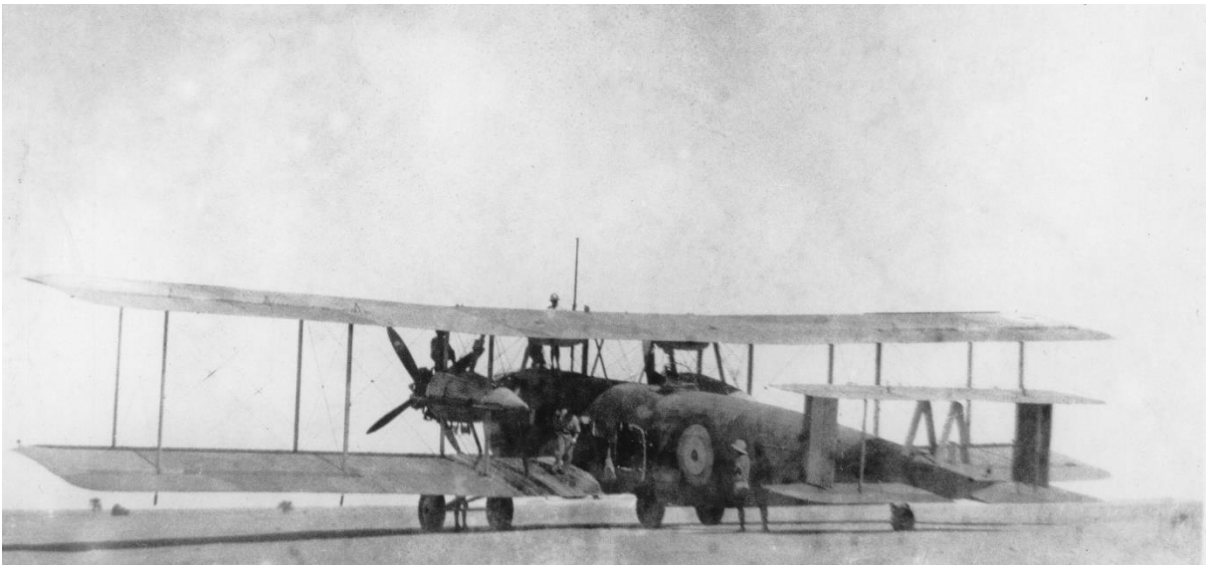


Aérodrome de Koufra

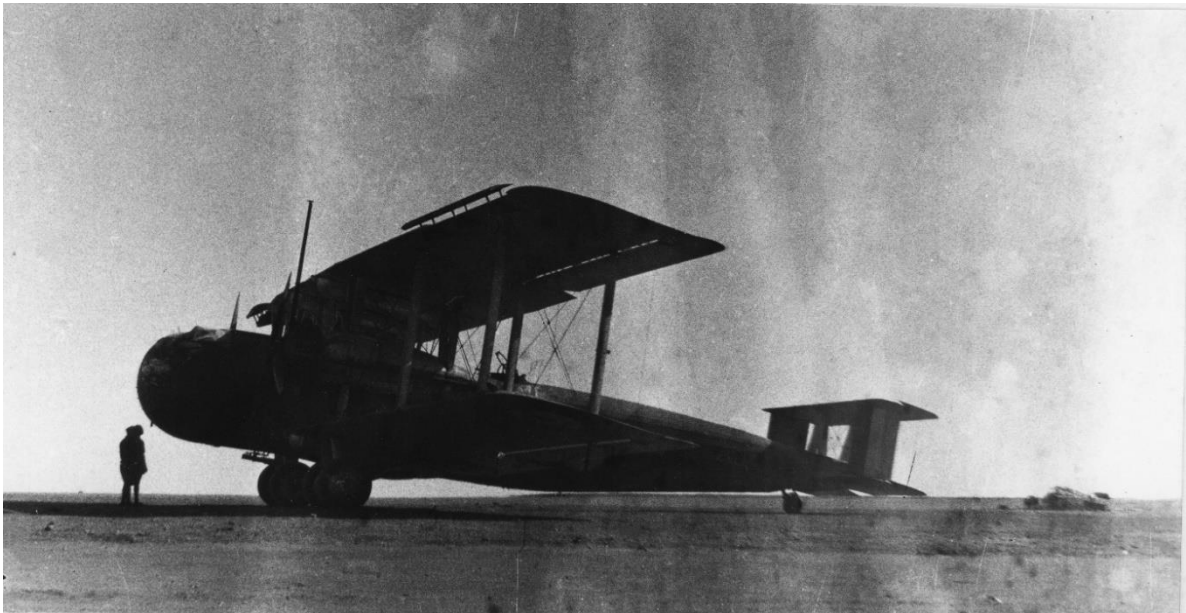


Gloster Gladiator

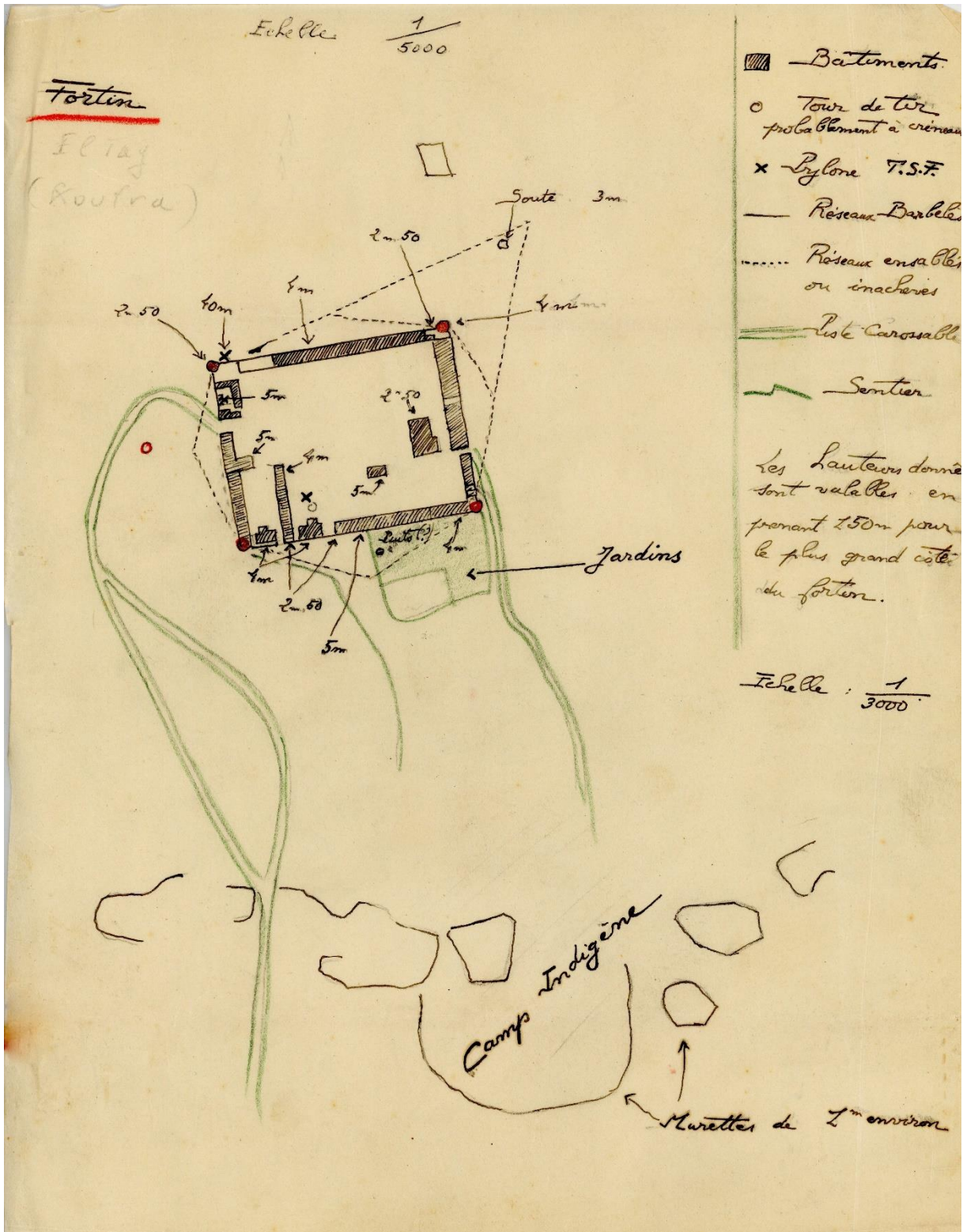




Vickers Valentia prêt à partir pour Wadi-Halfa (Soudan)

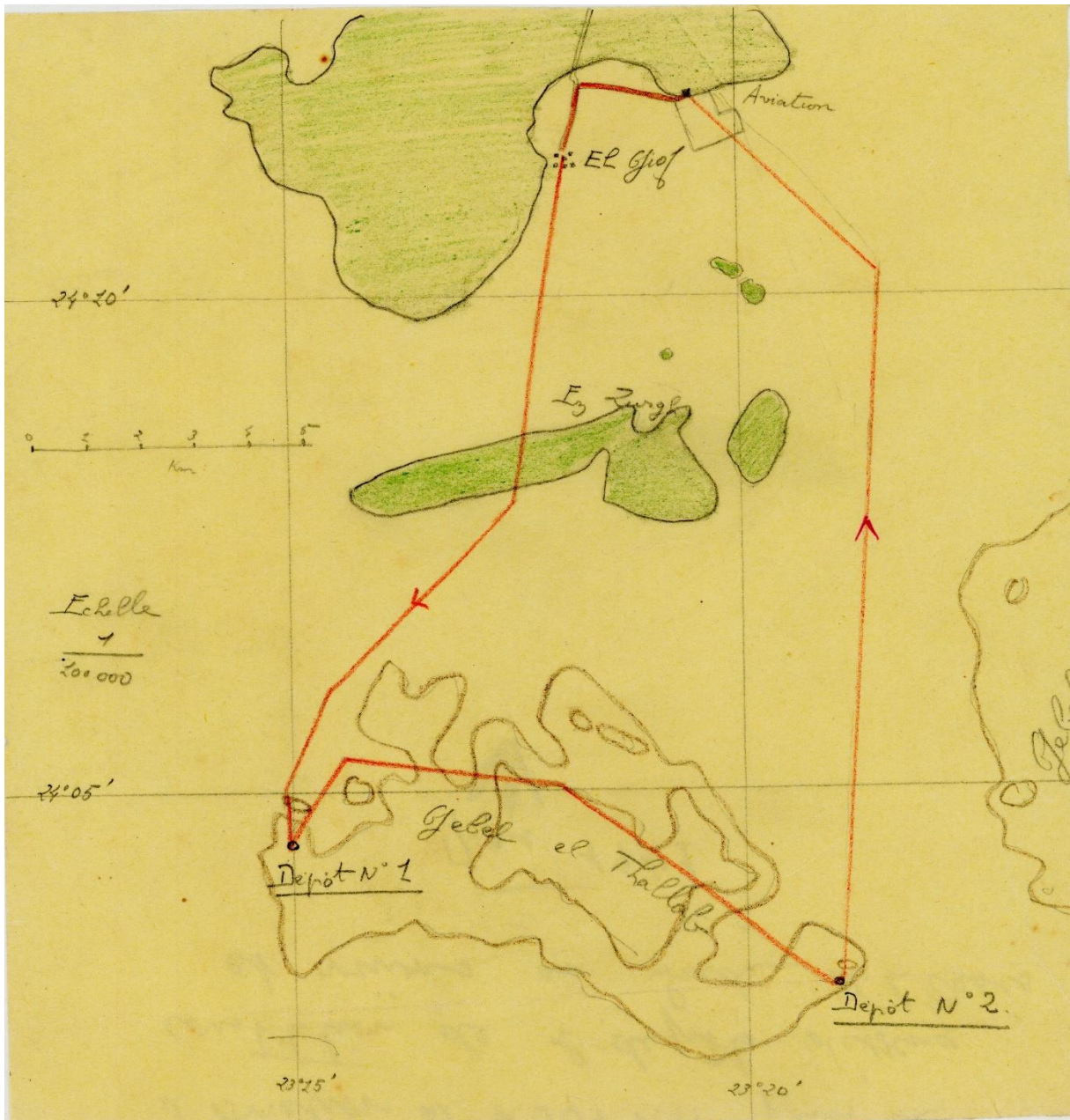


Plan de défense du Fort de Koufra

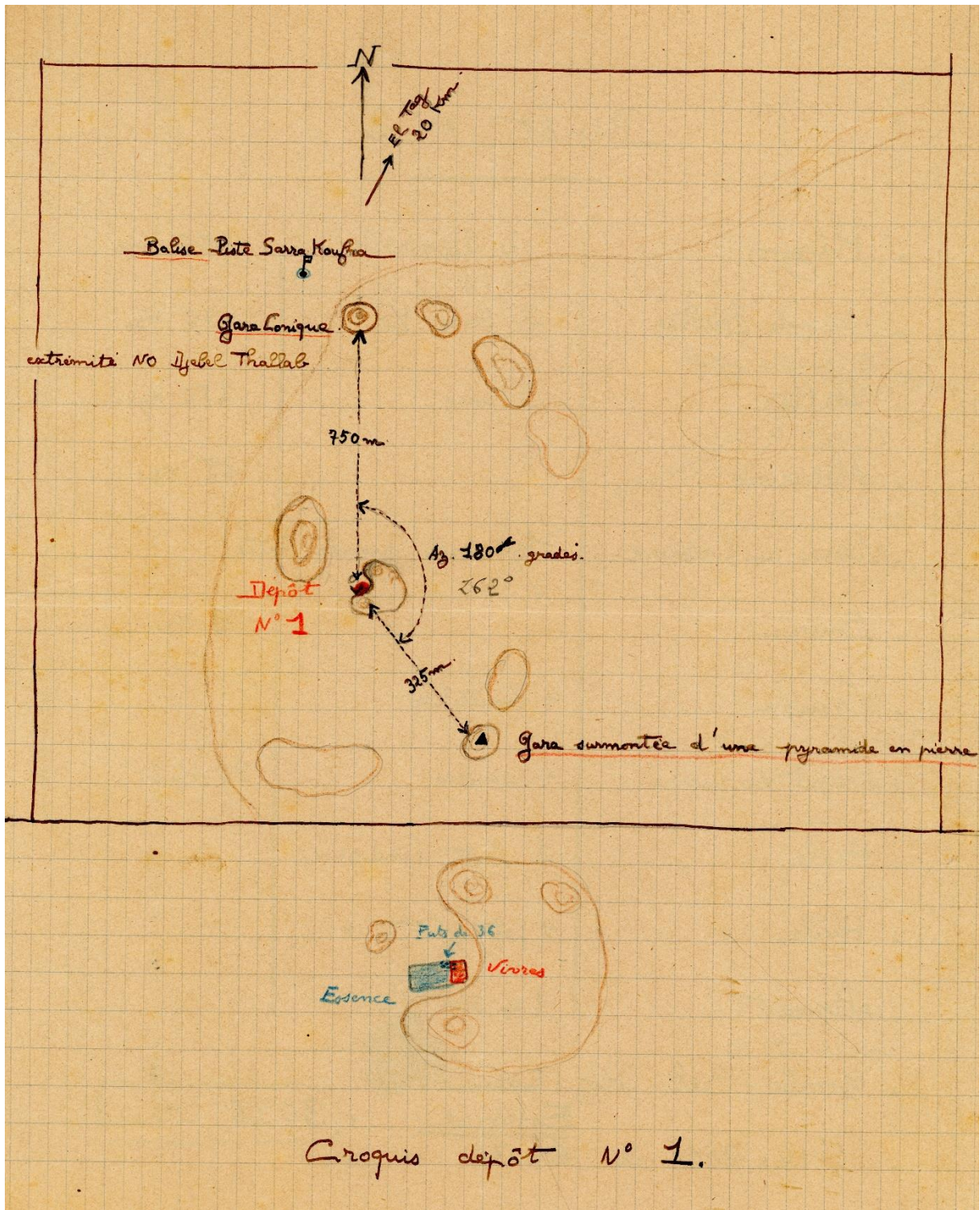


Constitution de dépôts cachés Mai 1941

Du 21 avril au 1^{er} juillet 1941, Abel T.M est à Koufra et ses environs, avec exercices, manœuvres, constitution de dépôts cachés, permettant à la compagnie portée de se ravitailler, en cas d'attaque allemande sur Koufra.



Parcours à partir du terrain d'aviation de Koufra où était basée la compagnie portée, pour la constitution de 2 dépôts d'essence et de vivres, au sud de l'oasis de Koufra. Mai 1941



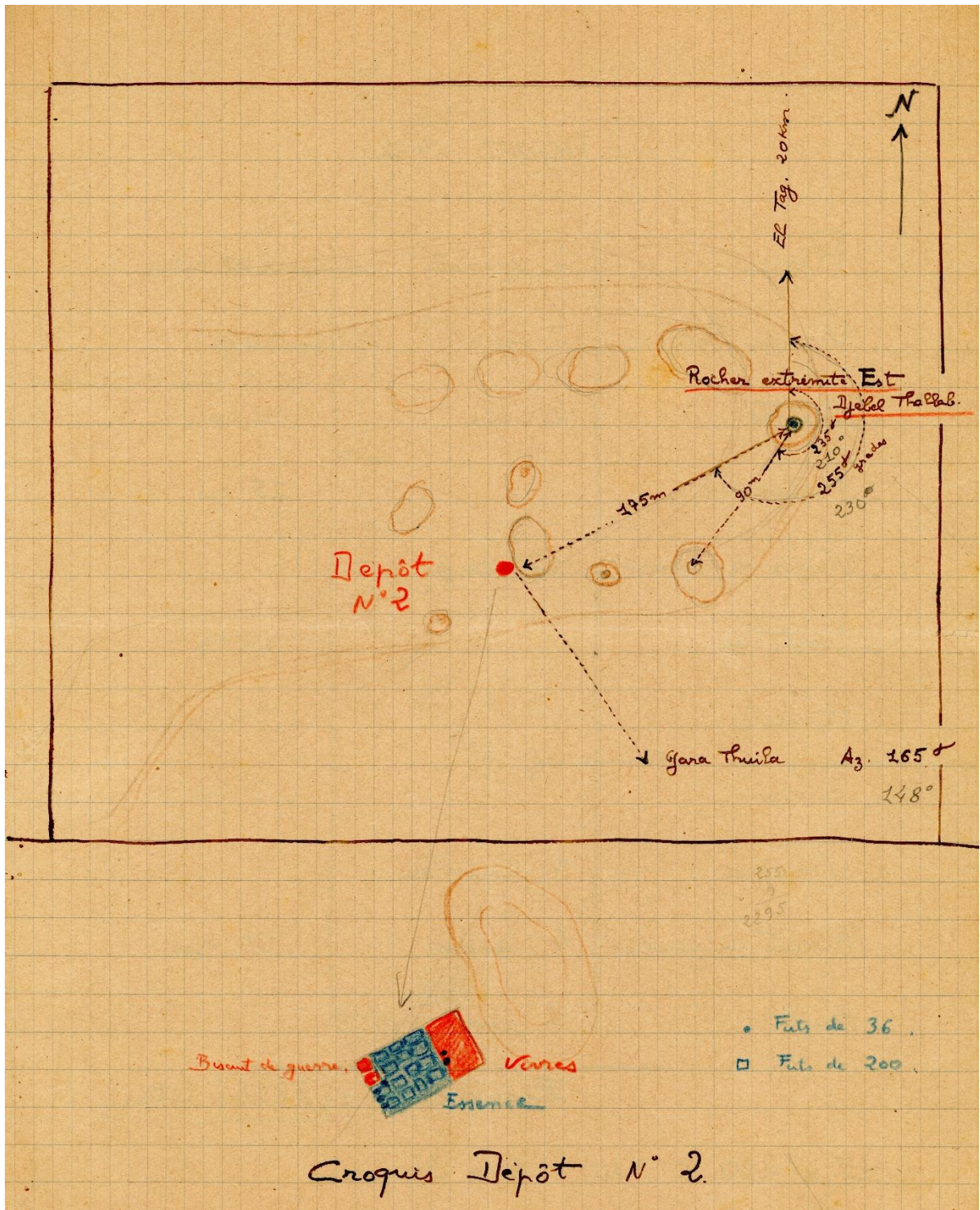
Dépôt n° 1.

. Riz	2 djourabs	(# 200 Kgs)
. Viande Séchée	2 sacs	(60 Kgs)
. Mattes	2 sacs	(120 Kgs)
. Macaroni		25 Kgs
. Viande de conserve	18 grandes boites	
. Lentilles		10 Kgs
. Haricots		10 Kgs
. Sucre		5 Kgs
. Vinaigre	4 bouteilles	
. Biscuit de guerre	4 caisses	80 Kgs
. Huile	1 grand fut	

Esence : 3216 litres

15 x 200

et 6 x 36



Dépôt N° 2.

• Riz	2 Ifourals	200 Kgs
• Viande Séchée	2 Sacs 1/2	70 Kgs.
• Dattes	3 sacs	150 Kgs.
• Macaroni		25 Kgs.
• Viande de Conserve	1 caisse (grandes portes)	
• Sucre		8 Kgs
• Vinaigre	4 bouteilles	
• Biscuit de guerre	4 caisses	80 Kgs.
• Huile	1 fut (indigène).	
• Huile	1 petit fut. (18 l.).	
• Piment	1 Kg. 500.	
• Gombo - Sel - Riz (Européen) 10 Kgs.		
	<u>Essence:</u>	3016 litres.
• 14 x 200 et 6 x 36		

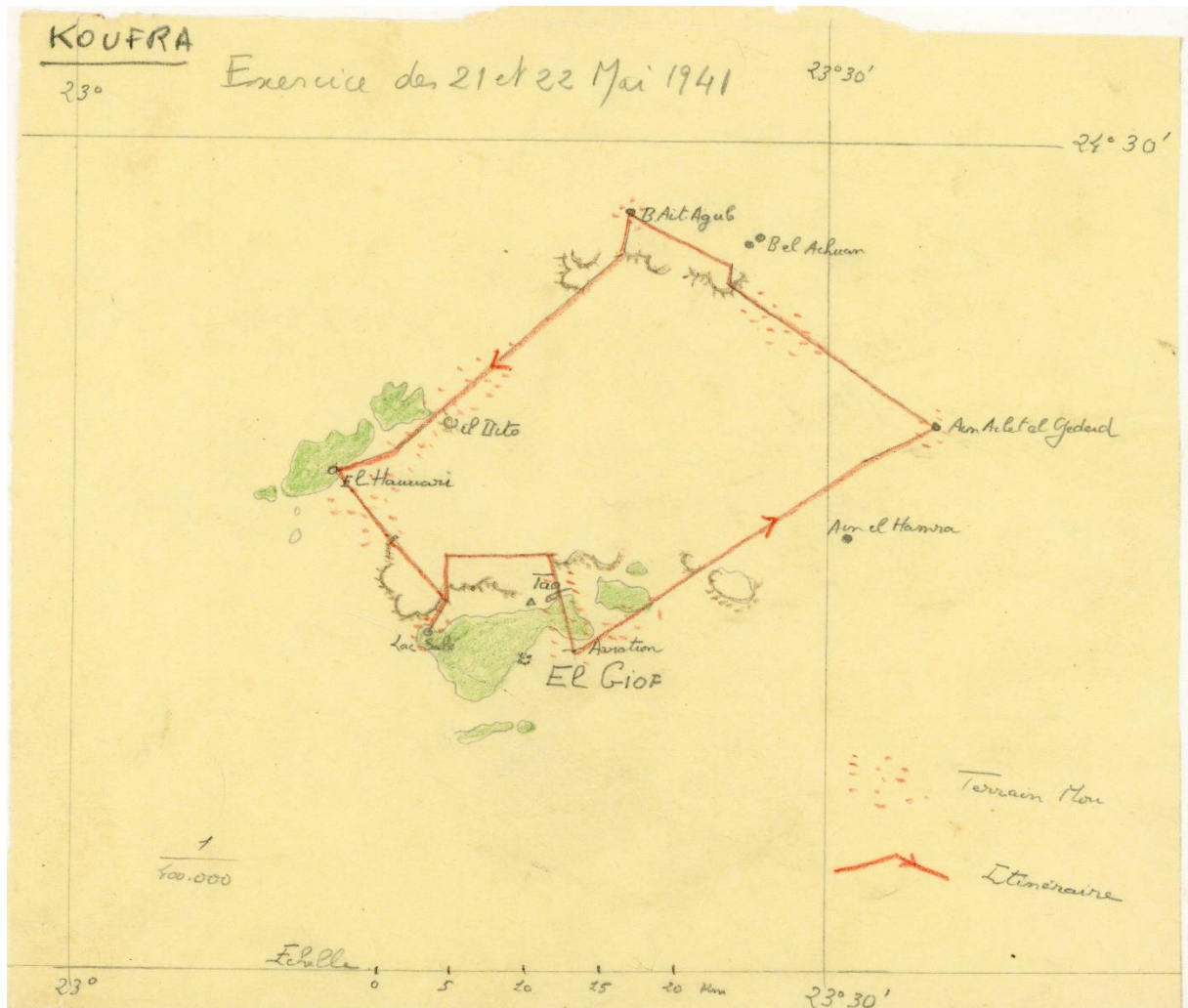


Camion Bedford d'Abel TM avec le Lieutenant Gourgout. Oasis d'El Houaria



Koufra. Pick up Ford de commandement d'une patrouille du Long Range Desert Group venu du Caire.

Exercice de la Compagnie Portée, 3^{ème} Peloton



Le 3^{ème} Peloton Bedford a effectué les 21 et 22 Mai 1941 un exercice en vue de contrôler le fonctionnement du Peloton.



Véhicule du Peloton Bedford



GRUPPO CARABINIERI REALI DELLA LIBIA ORIENTALE

UFFICIO

Risposta al foglio del N. Carte annesse N.

OGGETTO:

Compagnie Portee

Koufra, le 23 Mai 1941.

3^e Peloton

Compte Rendu

Le 3^e Peloton Bedford a effectué les 21 et 22 Mai 1941 un exercice en vue de contrôler le fonctionnement du Peloton.

1. Personnel

Européens	1 officier (A.T.M.)
	9 sous officiers et cap. chef.
	6 caporaux et soldats
Indigènes	4 sous officiers
	21 caporaux et travailleurs
	5 conducteurs.

2. Matériel

8	voitures de combat
1	voiture de munitions

3. Armement

2	Mit Hotchkiss
3	Mit Schwarzsloze
6	F.H.
2	jumelages de 23,2

Munitions 3000 cartouches par pièce

+ Armement individuel

4. Vivres pour 8 jours
Eau pour 6 jours

5. Itinéraire 21 Mai.

Aviation - Avn. Ailet el Gedeid.

Piste assez bonne sauf la sortie du terrain d'aviation.
A el Gedeid on trouve l'eau à 60 cm.

Bonne dans les trous creusés au Nord
légèrement salée au Sud

22 Mai

El Gedeid - Ait Agub - El Hauari - Lac sale côté 389.

Aviation.

A Ait Agub : eau bonne à 60 cm.

Terrain mou pendant 20 km entre El Gedeid et El Hauari

Terrain mou tout autour de la palmeraie d'El Hauari.

Terrain très mou au Nord du terrain d'aviation.

Kilométrage total 133 km.

6. Essence Consommation 694 litres.

qui donne une moyenne de 58 litres au 100
par camion. (En terrain mou les camions
roulent continuellement en 3° ou 2°)

7. Eau potable : 20 litres par personne pour
les deux jours.

radiateurs 50 litres consommés par
trois camions ; les six autres ayant une
consommation insignifiante.

8. Huile : 8 litres consommés par
trois camions ; les six autres ayant une
consommation insignifiante.

30
12
1
8
2
18
6
12
14
4
6
9
117



Projet de fanion dessiné par Abel, pour la compagnie portée, Koufra 1941



Description de la palmeraie de Koufra et de son puits par Abel.

La palmeraie s'étend entre un plateau gris, pierreux, où les indigènes vont chercher ce qui servira à construire leurs cases miteuses, et les garas ensablées qui sont situées au nord du fort du Tag. Les palmiers, assez bien entretenus, sont très espacés et, vue de haut, la palmeraie n'est qu'une étendue de sable piquetée de petits parasols verts. Vue d'en bas, elle donne plus l'illusion d'une forêt de palmiers. Elle est égayée de nombreux groupes d'oliviers dont le feuillage argenté contraste avec la verdure des champs de blé ou de mil. Pauvres petits champs de quelques dizaines de mètres carrés chacun mais dont la fraîche verdure est un repos pour les yeux à côté du sable éblouissant.

Tous les matins, au lever du jour, et le soir, peu avant le coucher du soleil, à pied ou sur leurs petits ânes, on aperçoit les indigènes, teints cuivrés, hardes grises, se diriger vers leur domaine. Ils sont toujours accompagnés, soit de leurs femmes, vêtues d'oripeaux aux couleurs passées et dont les visages ridés et peu engageants ne peuvent faire oublier les bonnes têtes rieuses, les éclats de rire et l'air de pleine santé des jeunes femmes saras dans leur pays. Où se cachent-elles les beautés fezzanes ? La femme absente, c'est la petite fille haute comme trois pommes et vêtue comme sa mère, ou l'enfant au visage déjà anguleux, qui accompagne son père. Ils se dirigent vers le puits ; entre les parois d'écorces de palmiers, luit l'eau claire ; puits surmonté de l'habituel échafaudage, d'où pend l'outre en peau qui donnera bientôt la vie à la terre asséchée. L'âne est attelé aux cordes qui, par l'intermédiaire d'une grossière poulie, feront monter l'outre gonflée et débordante.

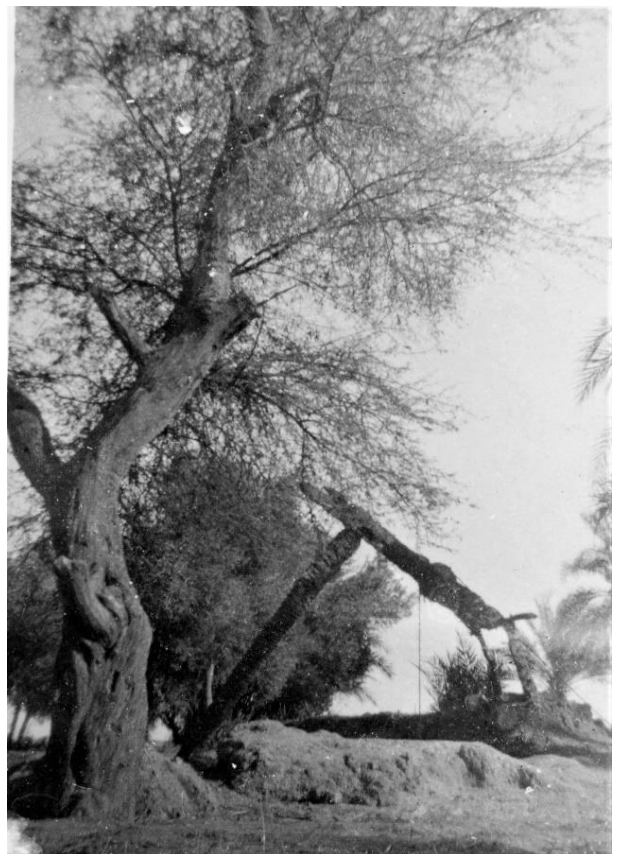
Arrivée en haut, elle se déverse dans la rigole et l'eau coule vers les petits carrés desséchés. L'enfant, tenant d'une main une houe, de l'autre relevant ses vêtements, dirige le flot, forme de petites digues, en fait crouler d'autres, et l'eau d'un mouvement continu, tantôt à gauche, tantôt à droite, fertilise les espaces plantés. La vie semble renaître dans les tiges agitées par le vent.

Je me souviens d'une après-midi passée dans le sud de la palmeraie près d'un puits semblable à tous les autres, sous le feuillage argenté des oliviers. Un jeune garçon dirigeait les efforts de l'âne. Au sommet de la côte, il tirait deux fois la cordelette qui tient l'embouchure de l'outre, un coup de fouet qu'il tenait de la main droite, un claquement de langue et le petit âne, dans un effort, arrachait sa charge du fond du puits et à petits pas rapides descendait la pente du fossé ; l'enfant tenant de sa main gauche les deux cordes descendait avec lui, à grandes enjambées. La poulie grinçait et l'outre gonflée apparaissait. L'âne sur un claquement de langue s'arrêtait, et l'enfant arc-bouté, les bras placés sur la corde comme un haleur, donnait le dernier effort qui permettait à l'eau de se répandre avec un bruit frais. Et l'enfant et l'âne, côte à côte, revenaient vers le puits, lui courant presque, l'âne de son même pas pressé.

Les deux coups étaient tirés sur la corde pour vérifier le plein, pendant que l'âne bien dressé faisait déjà demi-tour, puis le jeune garçon, le torse bombé, pivotait sur ses pieds joints et penché en avant, halant les cordes de sa main gauche, reprenait son mouvement vers le bas. Tous ses gestes étaient sobres, précis, exécutés en souplesse.



Le puits



Retour à Faya-Largeau

Mardi 1^{er} juillet 1941 départ de Koufra ... arrivée à Largeau le mercredi 9 juillet.



Entre Koufra et le puits de Sarra, ensablement général de la compagnie. Abel TM à gauche.

« Plusieurs voitures s'ensablent et, rapidement, automatiquement, le travail routinier s'accomplit : tout le monde en bas ; on dégage les roues ; les tôles sont mises en place, on pousse pendant que le chauffeur accélère. « Ça va ! ». Le camion fait quelques dizaines de mètres pour trouver un terrain stable où s'arrêter. On le rejoint au pas de course, portant tôles et pelles ». Article de Ronan, tiré de la *Revue des troupes coloniales* de Mai 1946.



Abel s'installe

De juillet 1941 à Janvier 1942, Abel séjourne à Faya-Largeau

REGIMENT DE TIRAILLEURS
SENEGALAIS DU TOHAD. Modèle n° I

DETACHEMENT DE LARGEAU. 18/7/41

n°5

INSTRUCTION N° 9
du 25 Mai 1935 du Directeur de l'Intendance.
---00---

Le (Date du prêt) *1^{er} Juillet 1941*.....
il a été remis à (Nom, grade et emploi) *Lieutenant Tommy Martin*
& TITRE DE PRÊT, à titre onéreux, dans les conditions prévues par l'arrêt
du 9 Mai 1935, le matériel ci-après:

	Quantité	Prix	Valeur
Lit en fer avec sommier et baldaquin	<i>un</i>	<i>0.50</i>	
Matelas de troupe laine et crin	<i>un</i>	<i>1.25</i>	
Traversin de troupe laine et crin	<i>un</i>	<i>0.25</i>	
Moustiquaire	<i>une</i>	<i>1.50</i>	
Couverture			
Valeur totale	<i>quatre</i>	<i>3.50</i>	

Ce matériel est reconnu par le Détenteur au complet et en bon état d'usage.

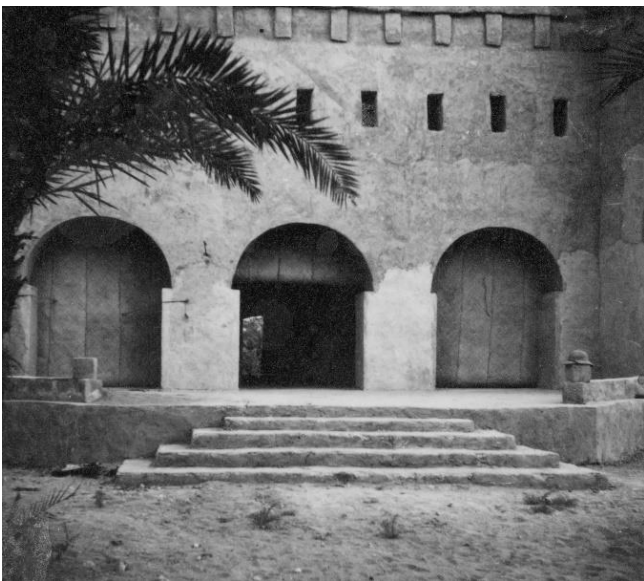
Le Détenteur, FAYA
A Largeau, le *18* juillet 1941
(l'officier chargé du matériel)
ou le Commandant de détachement.

A. Tommy Martin *Dubut*

« Le 1^{er} juillet 1941, il a été remis au Lieutenant Tommy-Martin, à titre de prêt, à titre onéreux, [...] lit en fer avec sommier et baldaquin ; matelas de troupe laine et crin ; traversin de troupe laine et crin ; moustiquaire ; couverture. »

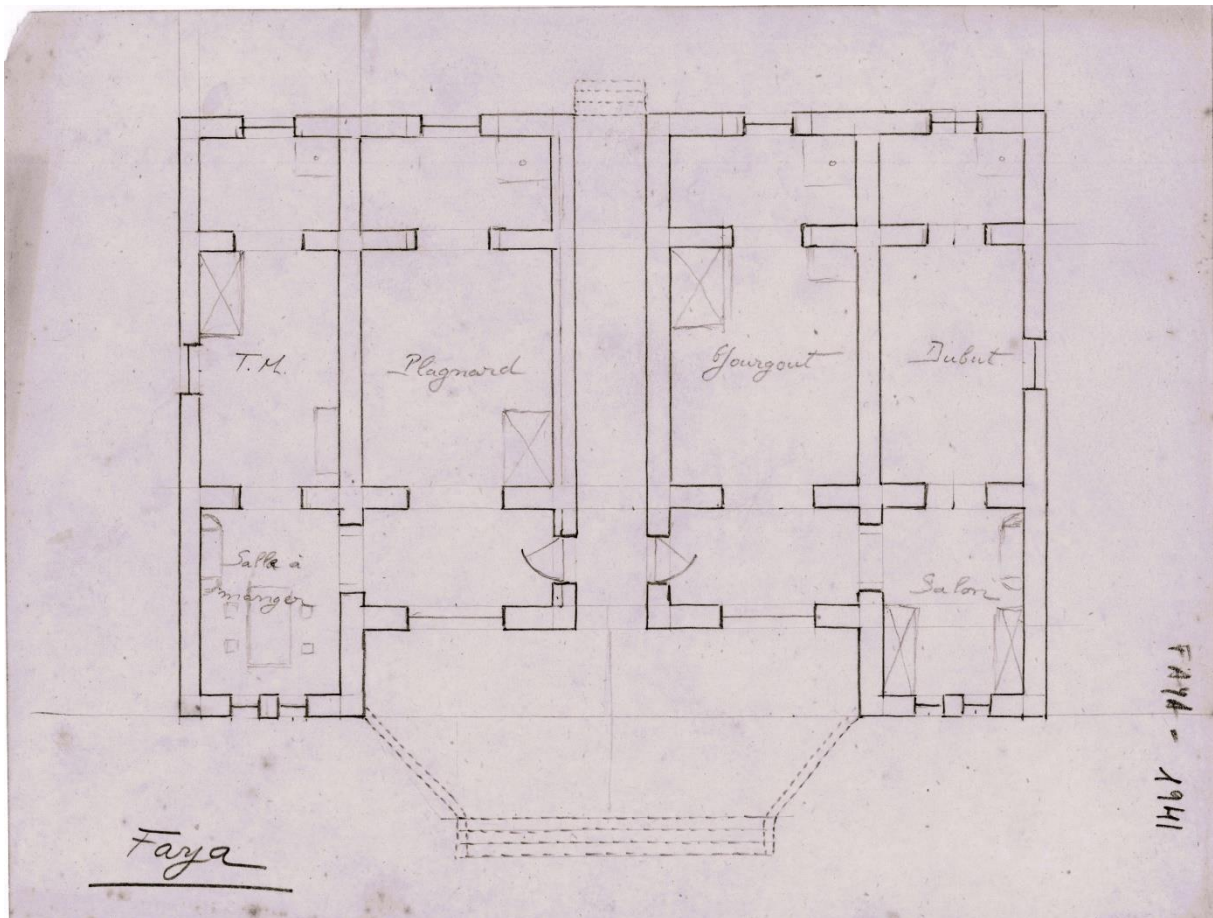
A Largeau, le 18 juillet 1941.

Dubut



*Abel est installé dans une maison (photos ci-dessus)
avec 3 autres officiers :*

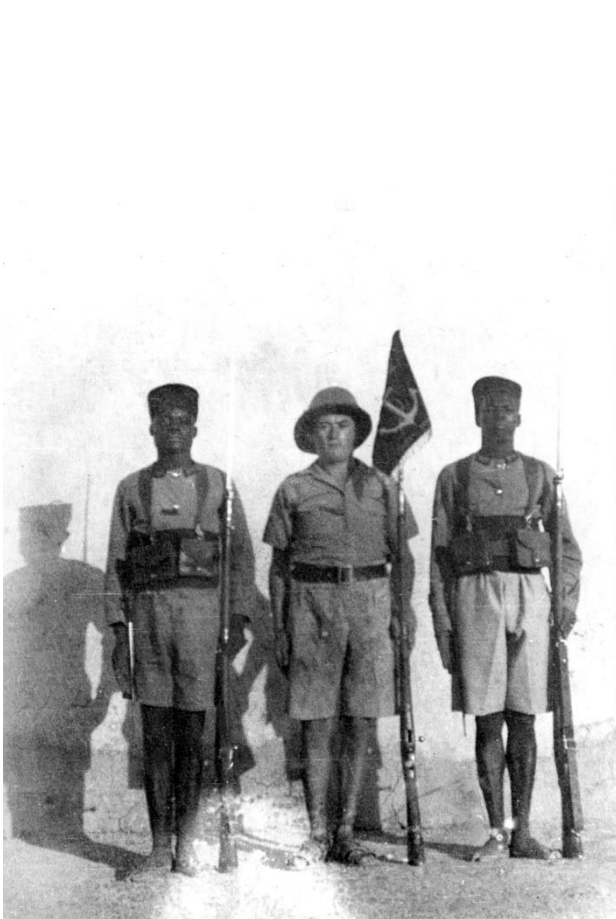
- *Plagnard* (« Un convoi, tôt ou tard, arriv'toujours avec Plagnard »)
- *Gourgout* (qui prendra avec Abel une position favorable à Dubut dans le litige survenu après l'expédition du Fezzan 1942).
- *Dubut* (qui suivra Leclerc et fera campagne de Normandie, de Paris et de l'Est en même temps que Laurent TM ; il sera tué en Lorraine le 30 septembre 1944).
- *et Tommy-Martin* (« le Nord-Africain »).



Plan de la maison des quatre officiers à Faya Largeau, juillet 1941



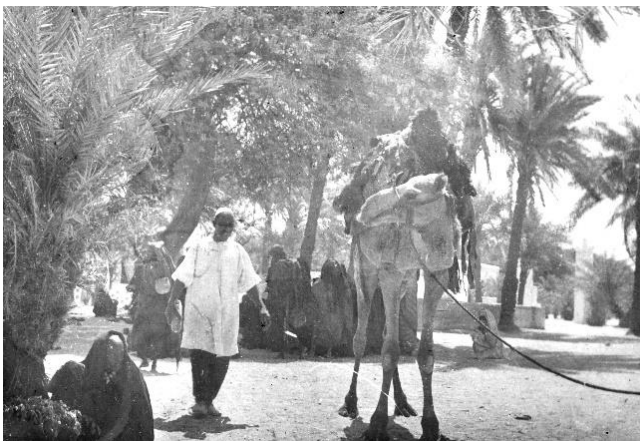
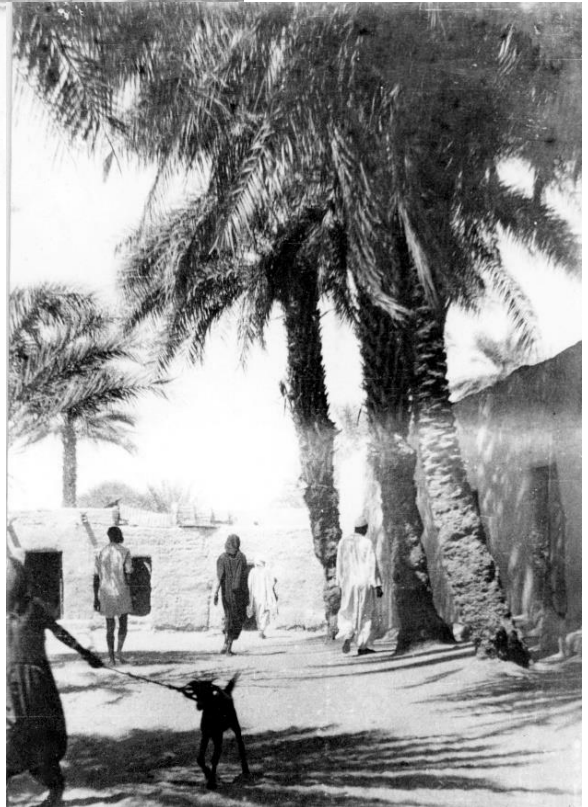
Défilé du 14 juillet 1941 à Largeau



Le fanion de la 1^{ère} DC. Sergent Dongous,
M^{al} di Ducret, tirailleur Gobogote



Abel sur la place de Largeau





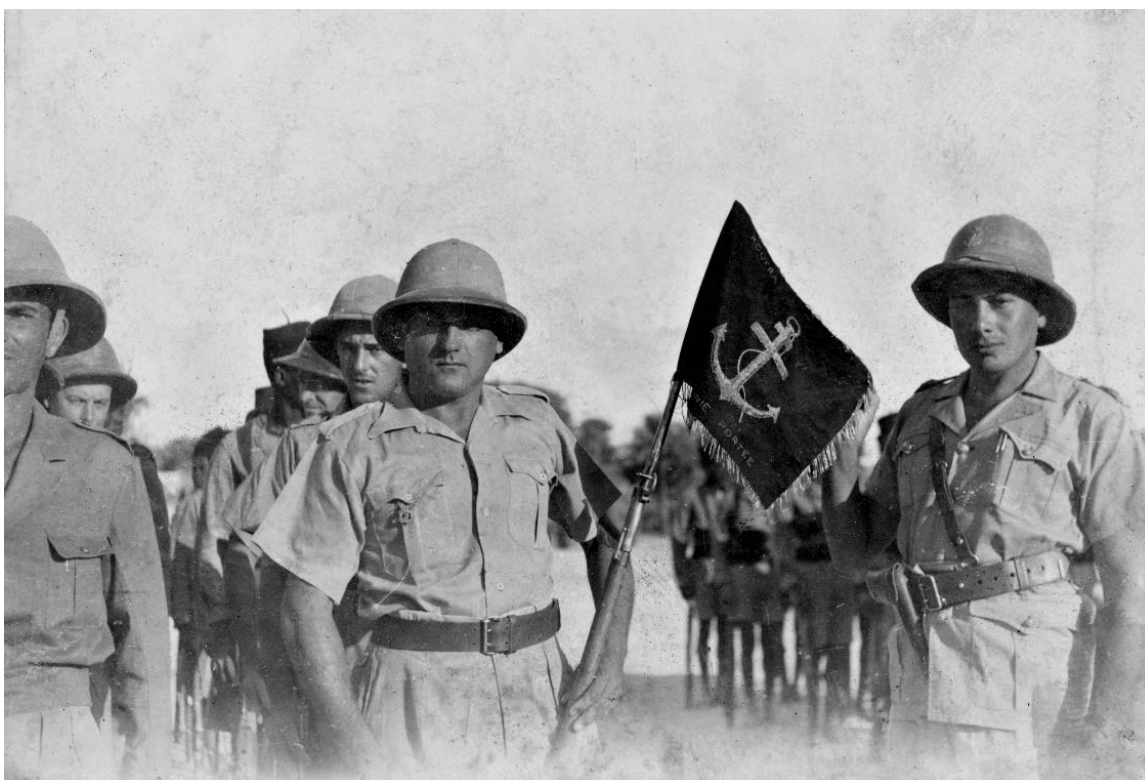
Convoi de mil



Maison gorane

La Première Compagnie de Découverte et de Combat

Elle a été mise sur pied par le lieutenant Dubut, qui en a assuré l'intérim avant l'arrivée du Capitaine Massu qui en prendra la direction. Elle est composée de trois Pelotons. Le lieutenant Dubut commande le 1^{er} peloton, le lieutenant Gourgout le 2^{ème} peloton, le lieutenant Tommy-Martin le 3^{ème} peloton. Chaque peloton se divise en deux patrouilles.



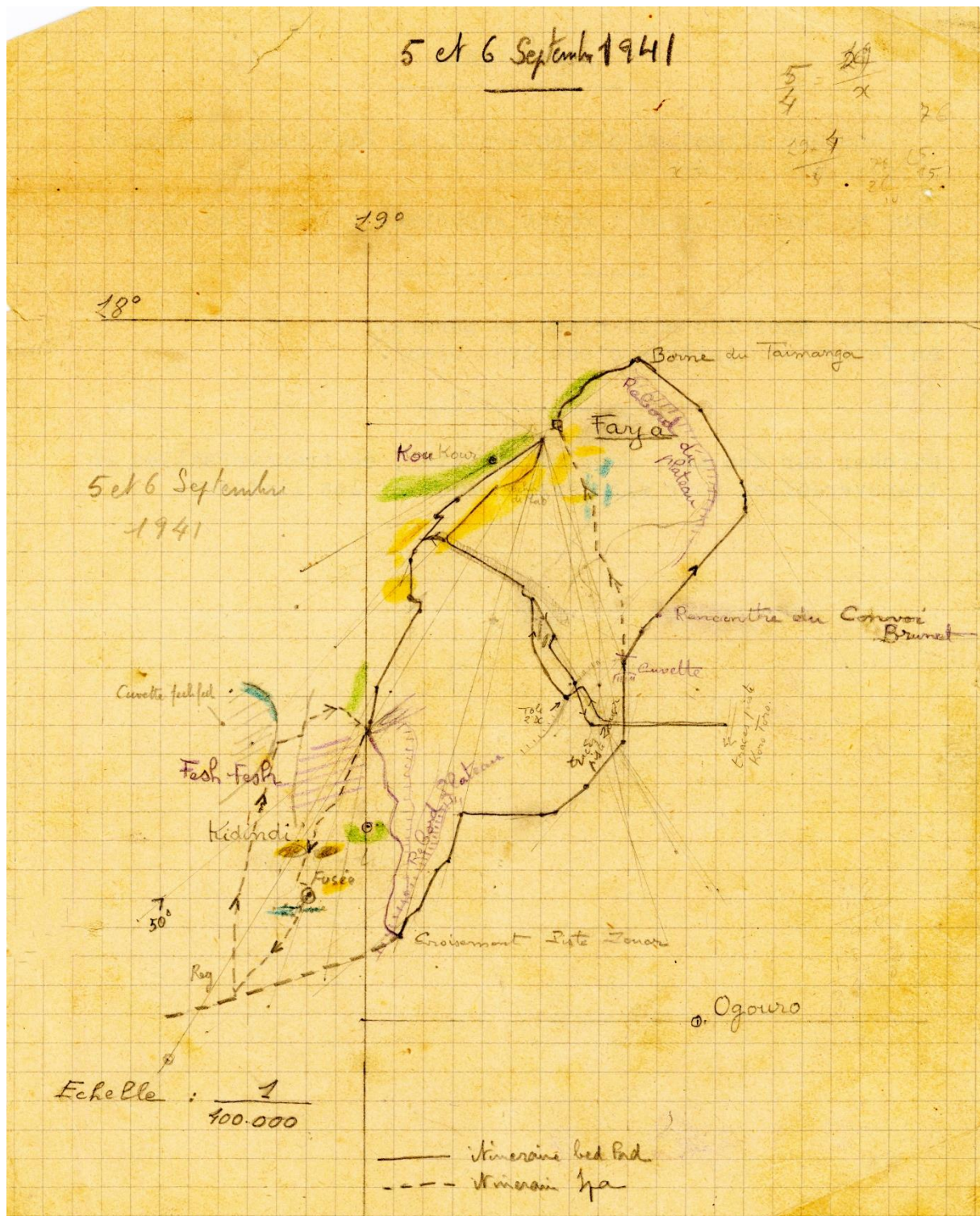
Fanion de la 1^{ère} D.C porté par Abel TM. A droite le lieutenant Gourgout.(11/11/1941)

Du lundi 28 juillet au vendredi 31 octobre 1941, Abel TM forme son peloton dans les environs de Faya-Largeau et note sur un cahier les exercices militaires quotidiens.⁶

Description de Faya-Largeau

« C'est une longue palmeraie est-ouest, du plateau du Taïmanga au village de Kour Kour, parsemée et coupée de tahlas, grignotée de tous les côtés par les sables ; des palmiers serrés et clairsemés, petits et grands ; des rochers au nord et au sud, le Yogro, le Bili, le rocher de Mao, la Baleine et la grande falaise des Oglats » Yves de Daruval.

⁶ CF Annexe 2 : Journal des exercices au complet. Annexe 3 : Notations des Indigènes et des Européens.



Manœuvres des 5 et 6 septembre 1941

Extrait du cahier de notes des exercices militaires

Vendredi 5 Sept.[...] 14h30 départ ver Kidindi.

- 1) 2^e Peloton en tête avec les Spa.
- 2) Convoi (2. 3 T.)
- 3) 3^e Peloton en arrière garde.

Arrêt à 30km de Faya. 3 Spa partent en reconnaissance pour trouver une piste rejoignant la piste de Zouar. Installation pour la nuit. Tir à la 13,2 (penser au régulateur (2)). 17h30 nous voyons la fusée lancée par Dubut. Az.200

Samedi 6 Sept.

Retour des Spa vers 8h30 juste après le passage du Commandant venant de Faya. (Tir à la mitrailleuse, attaque du 2^e Peloton). Nous repartons par la piste normale. Quelques ensablements dans le Fech-Fech. Cuvette de Kidindi assez molle. Nous rattrapons le Cdt en panne (courroie de ventilation). Arrivée à midi sur la piste de Zouar (arrêt d'1h pour déjeuner) Retour vers Faya par la piste normale. Nous suivons le 2^e Peloton à vue (2 à 3 km).

A 35 km de Faya, le 2^e Peloton file directement par les Oglats. Nous continuons à suivre le rebord du plateau. Km 35. Rencontre du convoi Brunet. Débordement vers la droite de la patrouille Lévy. L'ennemi se rend. Nous reprenons le chemin de Faya. Quelques petits ensablements près de la borne. Arrivée Place d'Ornano 17h30.

Enseignements.

1) Attaque du 2^e Peloton. Bonne progression des groupes dans les buttes. Démontage de la Mit. Djakna beaucoup trop long, elle ne peut intervenir. Le feu des armes automatiques est surtout dirigé sur les voitures ennemies. Les tirailleurs débarqués dans un ravin de banco ne sont aperçus qu'1/4 d'heure après.

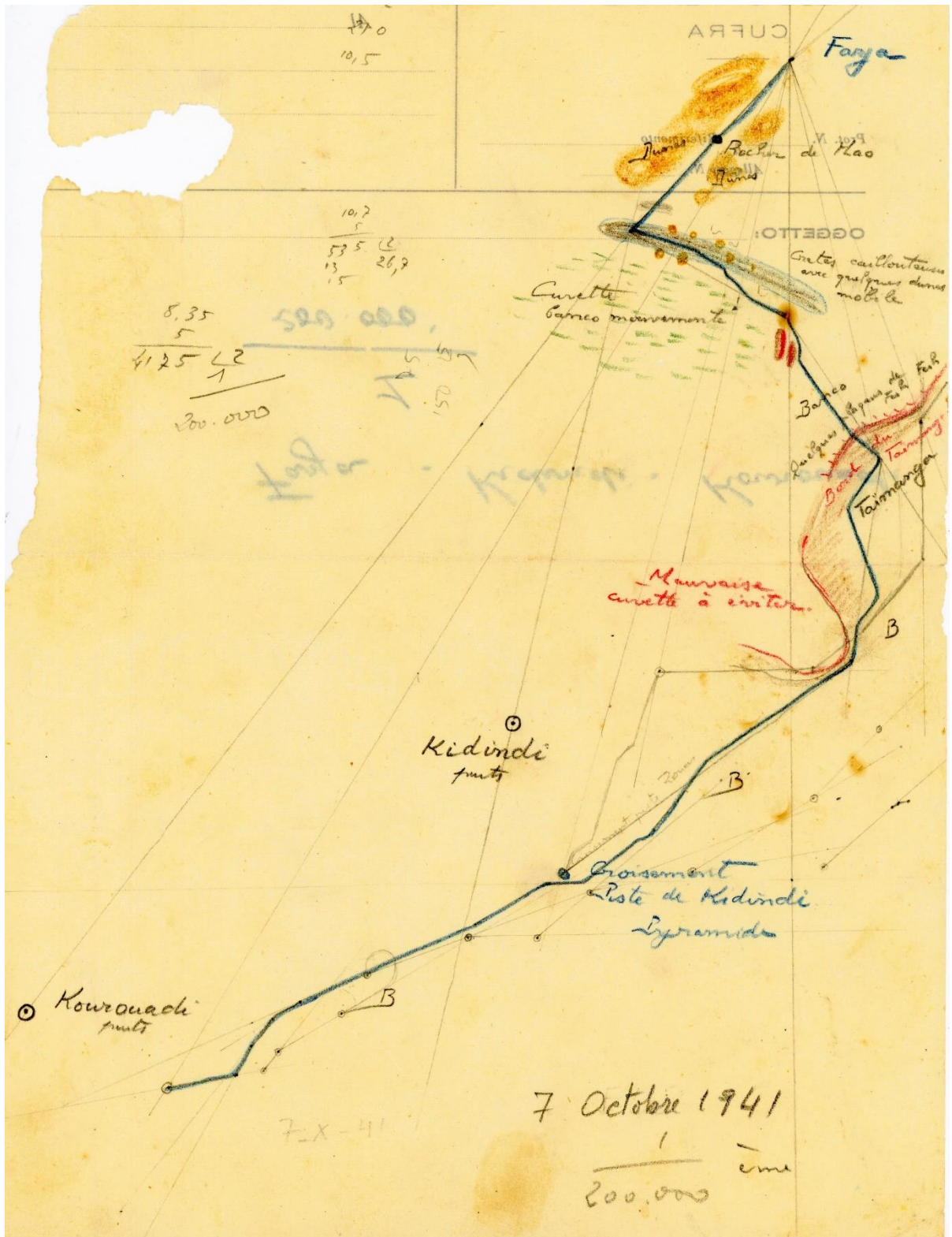
2) Marche du Peloton. A.B. Les chefs de voiture commencent à comprendre qu'il faut laisser les camions dispersés (Organisation des jumelages pour les désensablements). Arrêts derrière les crêtes : faire bien attention de laisser les camions bien défilés.

3) Attaque du convoi. B. Débordement par la droite réussi. Sur un terrain complètement découvert inutilité du combat à pied. Le tir des 13,2 et des Mit. sur les voitures rassemblées auraient sûrement eu un très gros effet.

4) Marche au compas solaire. Assez difficile en raison du terrain mouvementé et des changements fréquents de direction.

5) Incidents. 3 ressorts avant cassés. 1 pompe à essence. Brides de radiateurs cassées. Freins bloqués.

Passage du Taïmanga près de la borne : prendre le paillason vers Ounianga, n'obliquer vers le Sud qu'après plus de 500m.



Manœuvres du 7 au 9 octobre 1941

Notes du lieutenant Abel TM, complétées par celles de son chef de patrouille Lévy

Lundi 6 Oct.

Préparation de la manœuvre. Mise en état des véhicules. Huile. Essence. La citerne ne marchera pas ayant des remontées d'huile. Le camion de ravitaillement. Munitions. 016 entre en réparations à l'artillerie. Tous les autres sont prêts au départ. Perception des vivres, tonnelets, etc.

Mardi 7 Oct.

Départ à 6h par la piste du Rocher de Mao dans l'ordre 1^{er}, 2^e, 3^e, P.H.R.⁷. 8h arrivée sur le Taïmanga. Un seul ensablement du camion mortier de Jouret (bougies). Difficultés d'arrivée d'essence pour Campilango. Progression sur le Taïmanga de la formation : 2^e peloton, de base assurant la direction ; 3^e peloton en liaison à vue vers l'Est ; 1^{er} peloton en liaison à vue derrière le 2^e peloton. Le 004 casse une durite. Arrêt pour le déjeuner en attendant le P.H.R. On nous signale par T.S.F. qu'un avion italien est passé au-dessus de Zouar dans la direction du S.E. Nous prenons les dispositions de sécurité (Mit. de 13,2. Hotchkiss. F.M et Fiat).

Suite de la progression. Le terrain est assez bon en général, à part quelques fonds de cuvettes. Deux ensablements au total, dus surtout à la faute du conducteur. Arrêt pour la nuit à 10km S.E Kourouadi. Giot tue une biche.

Mardi 7 octobre :

Départ 6h15 par la piste du rocher de Mao. Vers 7 heures, arrêt en dessous du plateau du Taïmanga, arrêt causé par le 2^{ème} peloton dont plusieurs voitures s'ensablent au seul passage de dunes. Tous nos camions passent sauf un ensablement dû plus au conducteur qu'au mauvais fonctionnement de son moteur (Passez à droite de la dune, non au centre).

Campilango s'arrête sur le Taïmanga, mais rejoint aussitôt (arrivée d'essence défectueuse).

Formation : 2^{ème} peloton de base, 3^{ème} à l'est marchant à vue, 1^{er} peloton en arrière.

Vent de sable. Halte. Reprise de la marche. Fait qui se renouvellera pendant toute la manœuvre chaque fois que la voiture de tête donne le signal « colonne par 3 », impossibilité d'exécution immédiate pour la 2^{ème} patrouille si l'allure de la tête n'est pas simultanément réduite à l'extrême.

Arrêt pour le repas de midi vers une heure, déjeuner ramené à l'état de casse-croute étant donné le vent qui empêche toute chose sérieuse. Dispositions de sécurité pour les armes à la suite d'un message TSF annonçant le survol de Zouar.

⁷ P.H.R. Peloton hors rang.

Après-midi marche normale, le vent s'est calmé, l'énerverment dû au départ pour une grande manœuvre aussi, tout va bien. Vers 17heures 30 arrêt. Une silhouette blanche s'avère un indigène perdu récupéré par le Lieutenant, une silhouette jaune une biche que Giot tue. Installation pour la nuit, débauche de poulets et de feu ; ordre d'éteindre les feux avant que les poulets soient cuits, nonchalance évidente dans l'exécution des ordres, non pas tant à cause du couss-couss ou du mil des indigènes qu'à cause de notre curry. Nuit sans incident, ronde vers onze heures et vers quatre heures. Les sentinelles veillent.

Mercredi 8 Oct.

Le 1^{er} peloton repart vers Faya à 6h30. Je pars avec le 2^e peloton à 7h. Combat avec le 1^{er} peloton 10km plus loin. Les tirailleurs du 1^{er} peloton ont débarqué dans les rochers face au 2^e peloton. Le 3^e peloton opère un vaste mouvement débordant vers l'Est. Le 1^{er} peloton rembarque précipitamment. Poursuite. La patrouille Lévy déborde encore plus vers la droite pour empêcher quelques camions de fuir. Conclusion : les 13,2 ne peuvent avoir d'intérêt que si elles s'arrêtent pour tirer.

Suite de la progression vers Faya.

2^e peloton de base sur la piste de Zouar. 3^e peloton à l'Est (liaison à vue). 1^{er} peloton en réserve. Cdt de Cie dans la voiture de liaison au centre. Arrêt vers 11h au bord Sud de la cuvette C. (voir croquis), nous apercevons de l'autre côté de la cuvette à 6km environ les camions ennemis de la 2^e D.C.

Je reçois l'ordre d'opérer un vaste mouvement vers la droite pour atteindre le rebord Nord de la cuvette pendant que le 2^e peloton attaquera de face. Ce mouvement s'effectue sans incident. Je passe au large des rochers où sont camouflés les camions de la 2^e D.C. Nous débarquons dans les cailloux, combat à pied. Il est malheureusement midi et la 2^e D.C déjeune ! Interruption de manœuvre.

Constatations

Le débarquement s'est rapidement effectué mais deux camions de la 2^e patrouille sont restés quelques minutes beaucoup trop visibles sur une crête. Progression dans les rochers : les tirailleurs ont assez bien utilisé le terrain mais se sont trop entassés. Les 2 pat. se sont confondues. Trop de précipitation dans les mises en batterie (Yogué), certains tirailleurs semblent tirer pour faire du bruit, sans rien viser. Nendolum : B. Nécessité d'apprendre aux conducteurs camerounais à cacher leurs camions derrière les rochers ; le terrain dans la cuvette était particulièrement favorable au camouflage.

Le commandant décide de changer l'exercice. Nous continuons la progression dans la même formation vers Faya et la 2^e D.C doit nous attaquer par derrière. Nous nous arrêtons à l'entrée de la cuvette de Faya. Dubut et Gourgout s'arrêtent dans les rochers à l'Ouest, je disparais derrière la crête plus à l'Est. Le peloton Vuillaume est pris à parti par Dubut et Gourgout ;

j'opère un mouvement tournant et je tombe sur les arrières de la 2^e D.C qui décroche à ce moment. Poursuite.

Constatations

Nécessité absolue d'arrêter les camions 13,2 pour les faire tirer. Le combat à pied n'est possible pour les Mit. et les F.M. que si le terrain permet d'arrêter les camions à l'abri à proximité des armes.

Arrêt pour la nuit, à l'entrée de la cuvette de Faya.

Mercredi 8 octobre

1^{er} peloton part vers 6h30 vers Faya. 2^{ème} et 3^{ème} pelotons vers 7h. Combat une quinzaine de kilomètres plus loin. Le 3^{ème} peloton qui n'est pas pris directement à partie déborde vers l'Est. Ma patrouille arrive à temps pour empêcher les camions de la patrouille de Buys de fuir.

Leçon à tirer :

Les indigènes trop habitués à répéter les signaux du chef de peloton, ne répètent que ceux-là et non ceux du chef de patrouille lorsque celle-ci doit manœuvrer séparément.

Reprise de la marche. 2^{ème} peloton de base sur piste de Zouar, 3^{ème} à vue à l'est, 1^{er} en arrière, réserve de manœuvre. Éclats de glaces brillant au soleil attirent notre attention. L'ennemi est dans une cuvette que mon peloton tourne pour atteindre le bord Nord.

Débarquement assez rapide. Combat à pied, pétarades attirent quand même l'attention de la 2^{ème} DC et du commandant furieux. On n'a pas idée de faire la guerre à l'heure du déjeuner quand l'ennemi a trouvé une place à l'abri du vent et du soleil.

Leçon :

Ne dérangez les gens lorsqu'ils déjeunent que s'ils sont d'un grade inférieur. Pour les chauffeurs, les habituer à camoufler leur camion et à suivre d'assez près le combat pour être prêts au réembarquement. Pour les tirailleurs : ne comprennent pas ce qu'est un exercice et le font comme s'ils jouaient à la petite guerre.

Le commandant ordonne un exercice pour l'après-midi. Prise à partie de notre arrière. Apparition de la 2^{ème} DC à notre arrivée au bord de la cuvette de Faya. Nous décrochons à l'Est. Le 2^{ème} et le 1^{er} peloton s'arrêtent à l'Ouest dans les rochers. Un peloton ennemi est au contact lorsque nous réembarquons rapidement et par un vaste mouvement arrivons sur l'arrière ennemi qui fuit poursuivi par nos camions après avoir perdu de nombreux véhicules.

Leçon :

Avantage net du combat sur voitures dès que le terrain est très plat, ce combat permettant de suivre l'ennemi et ne lui permettant pas de passer hors de portée des îlots de résistance.

Arrêt pour la nuit. Commentaires passionnés des combats de la journée.

Jeudi 9 Oct.

Départ au jour pour Faya. Nous rejoignons la piste de Kidindi à une quinzaine de km de Faya, sans incident et sans ensablement. Le vent de sable se lève vers 7h, ce qui nous permet d'arriver à Faya par Kour Kour sans être repérés.

Le 1^{er} peloton file vers la Baleine et le terrain d'aviation.

Le 2^e peloton par la palmeraie se dirige vers le Yogro pour arriver à Faya par le village indigène et la place du marché.

Le 3^e peloton se scinde en deux. La 2^e patrouille avec Lévy dans le camp de la 1^e D.C et au garage. La 1^e patrouille à l'annexe d'artillerie et aux soutes à essence.

L'exercice est alors interrompu par suite de l'arrivée du Général Legentilhomme. Celui-ci débarque du Bloch avec le Colonel vers 10h. Honneurs rendus par la 2^e D.C et la 1^e D.C en tenue de manœuvre.

Pendant la revue, on entend le 2^e peloton qui pétarade dans les rues de Faya. Il est arrivé jusqu'à la Place d'Ornano en passant par le Yogro et le village indigène.

Après-midi. Le Général reçoit tous les officiers, puis il fait un petit amphi à tous les Européens sur la guerre en Syrie.

Quelques conclusions

- 1) Bombardement aérien faisant peu d'effet sur le personnel ou le matériel dispersé.
- 2) Mitrillage d°. Par contre gros effet avec les balles incendiaires quand les camions se trouvent alignés sur une route.
- 3) Insuffisance des troupes du Tchad dans le combat de nuit. Brio des troupes indiennes.
- 4) Supériorité de l'esprit offensif et du mordant dans l'attaque sur l'esprit défensif malgré une aviation adverse supérieure et une plus grande quantité de chars.

Jeudi 9 octobre

Départ pour Faya sur lequel nous devons faire un coup de main. Le vent de sable se lève au moment où nous joignons la piste de Kour Kour. Nécessité absolue de doter les conducteurs de lunettes étanches si on veut une conduite normale.

Mon camion crève (roue ARG), roue changée en huit minutes, je rejoins et nous partons. Ma patrouille fonce sur la 1^{ère} DC où l'Adjudant Couronne m'accueille les mains dans les poches : la 1^{ère} partie de la manœuvre annulée parce que le commandant déjeune, et suivie de l'annulation de la 2^{ème} partie par suite de l'arrivée du Général Legentilhomme.

Consolation : on a quand même fière allure en défilant sur le terrain d'aviation en tenue de piste avec le cheich, les lunettes et tout et tout.



Le pick-up de la popote à Faya. 1941.
de gauche à droite: 1 tirailleur, Lt Dubut, Cdt Vézinet, Lt Gourgout

CONSERVATION DES GUERBAS.

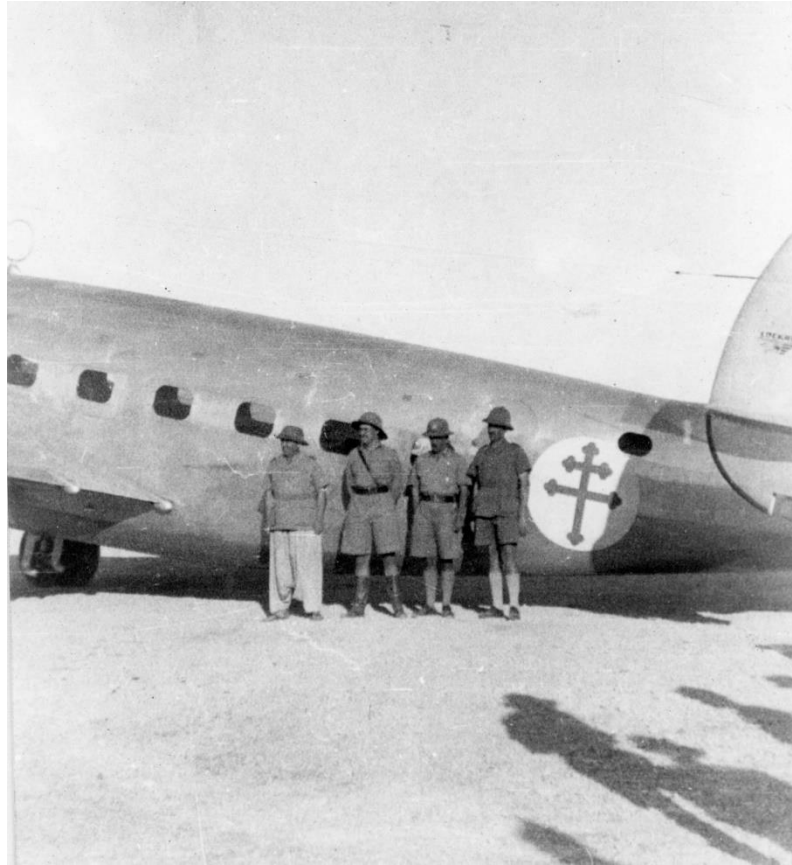
oooooooooooooooooooooooooooooooooooooooo

- Plonger dans l'eau la Guerba sèche , la malaxer peu à peu pour lui donner de la souplesse -
- Garnir d'eau la Guerba ,la laisser une journée suspendue, la vider -
- Recommencer -
- Retourner la Guerba humide , BEURRER et MALAXER - Laisser sécher une demie-journée à l'ombre -
- Retourner la Guerba à l'endroit, elle doit être souple -
- Laisser une journée et rouler: sans serrer -
- Conserver les Guerbas roulées, à l'ombre , suspendues -
- QUATRE jours avant le départ remplir d'eau la Guerba après l'avoir plongée pendant quelques heures dans l'eau et l'avoir malaxée avec précautions pour lui redonner sa souplesse -
- Vider et garnir plusieurs fois après avoir agité pour laver et enlever le goût du beurre -

-----ooOoo-----

A LIRE DANS CHAQUE PELOTON.

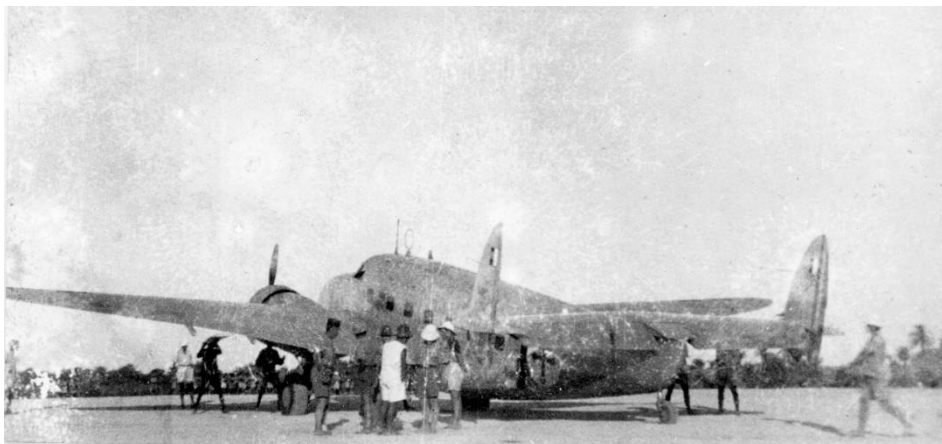
Largeau, le 2 Septembre 1941



Lockheed de la mission américaine .
De gauche à droite : Colonel Carretier, Cdt Dio, XX, Col Marchand

Lundi 27 Oct. Arrivée de la mission américaine (Colonel Cunningham) avec Colonel Marchand, Cdt Diot et un colonel anglais. Colonel Carretier. Dégagement au terrain d'aviation. Le « Lockheed » qui a eu des ennuis à Moussoro n'arrive que l'après-midi.

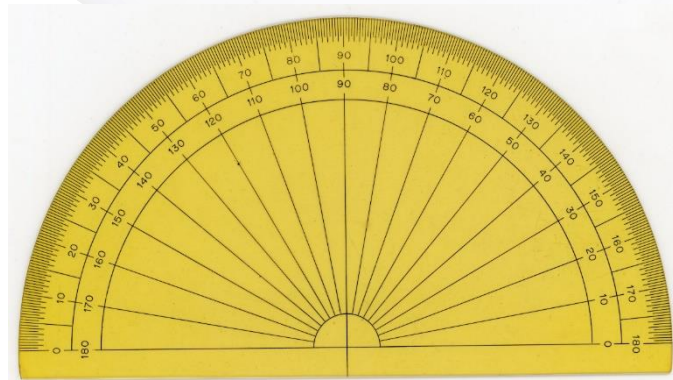
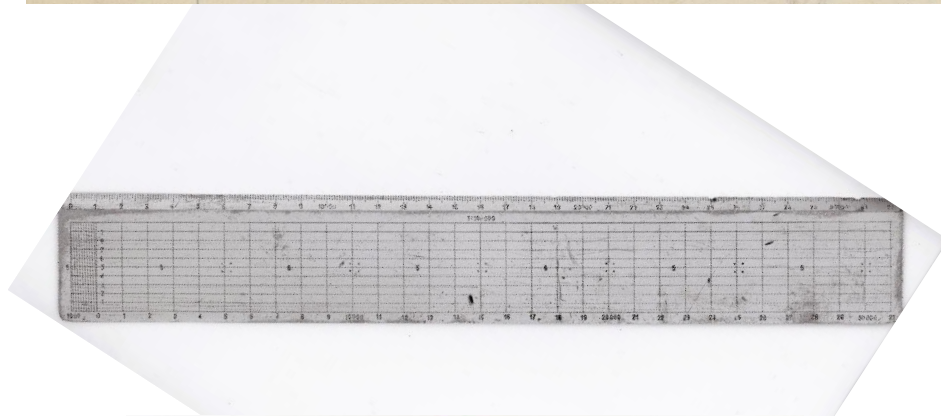
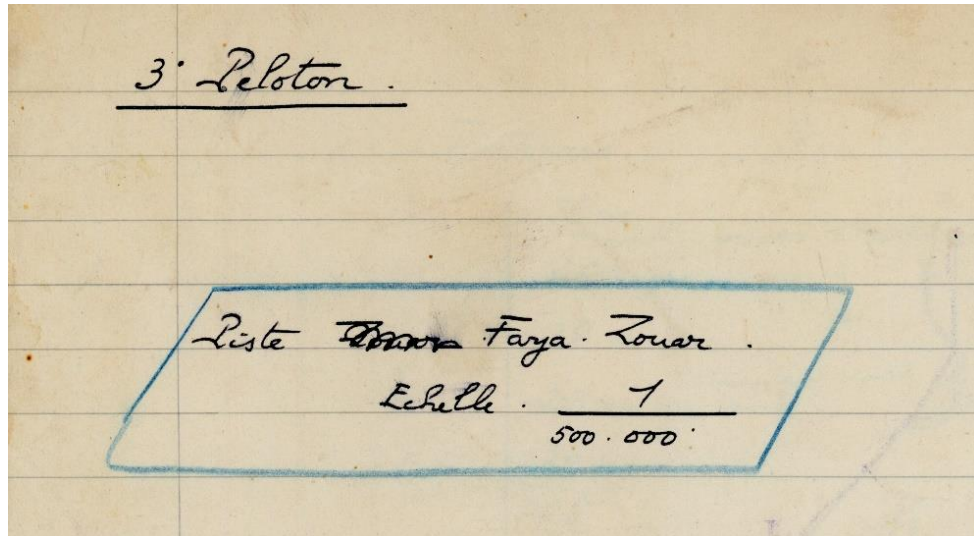
Mardi 28 Oct. Présentation au colonel américain des 3 pelotons Bedford. Démonstration de mise en batterie et combat à pied par le 1^{er} peloton. Le colonel américain s'intéresse à tout. Il repart le lendemain pour Zouar et Fort-Lamy.



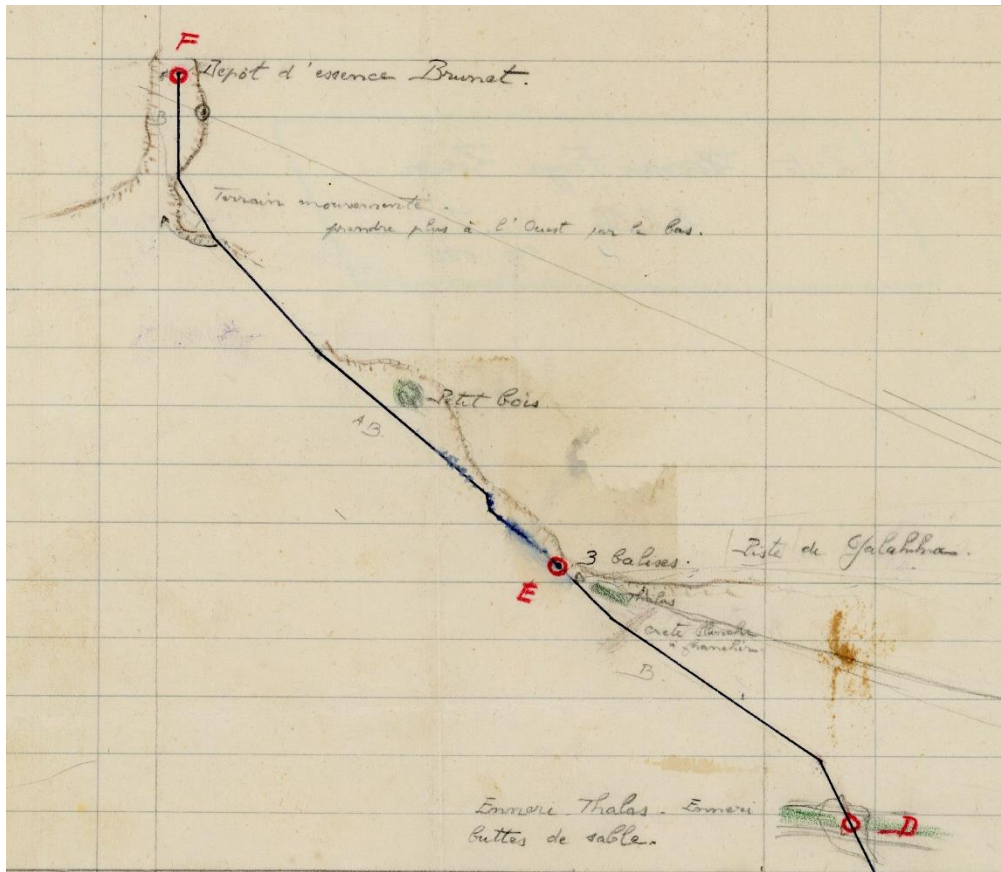
Mission de reconnaissance Faya-Zouar-Faya

Novembre 1941

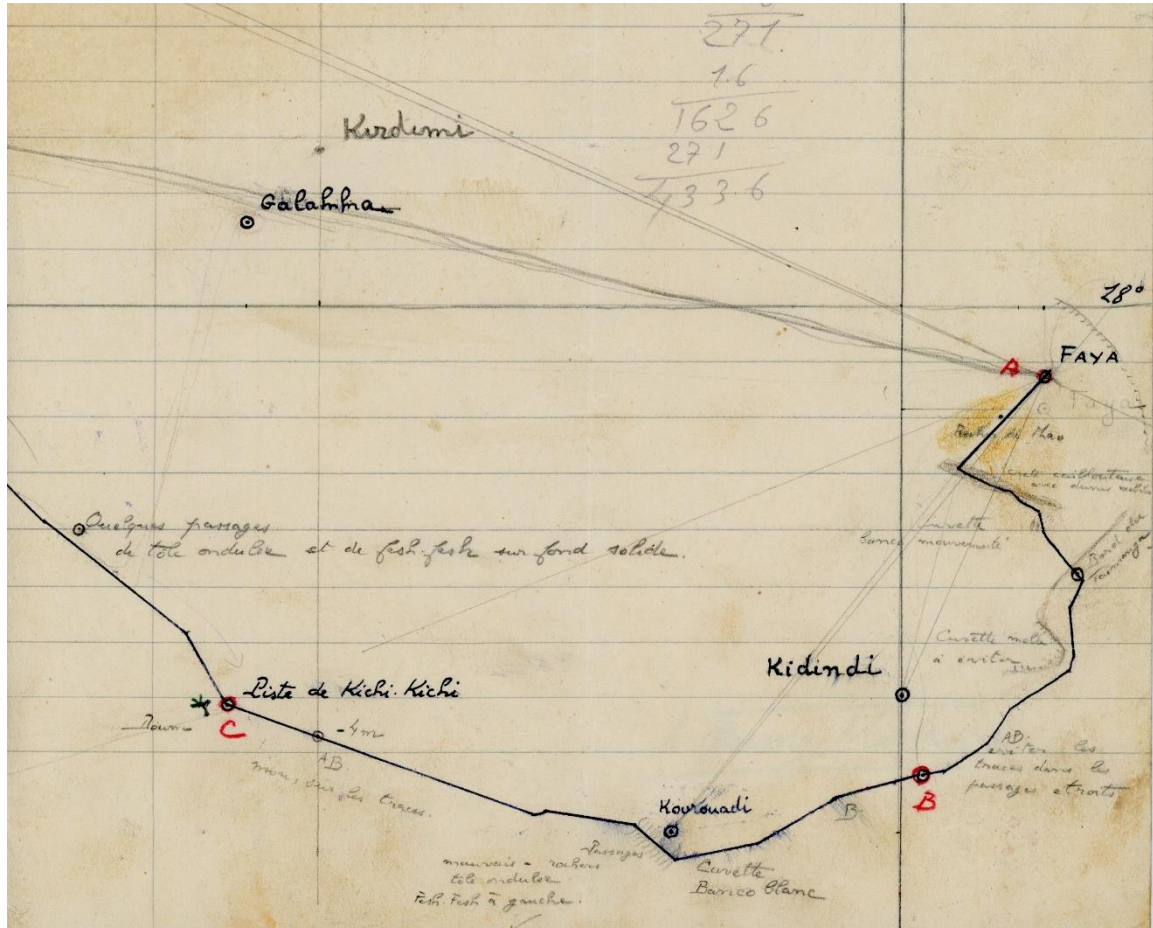
Le Capitaine Massu, résidant alors à Zouar, doit prendre la tête de la 1^{ère} DC. Le Capitaine Geoffroy, commandant la 2^{ème} DC, accompagné d'Abel TM, topographe et navigateur, se rend avec trois camions Chevrolet de Faya à Zouar pour aller le chercher, et explorer la région en vue de préparer le parcours de la prochaine expédition.

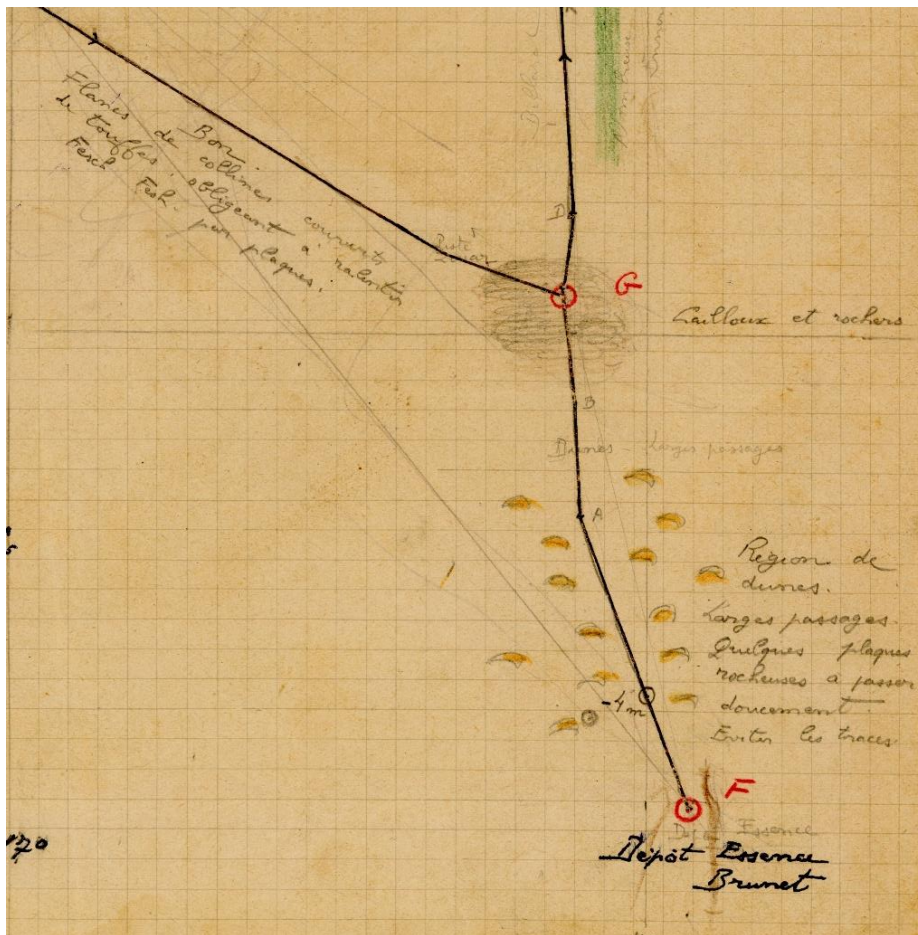


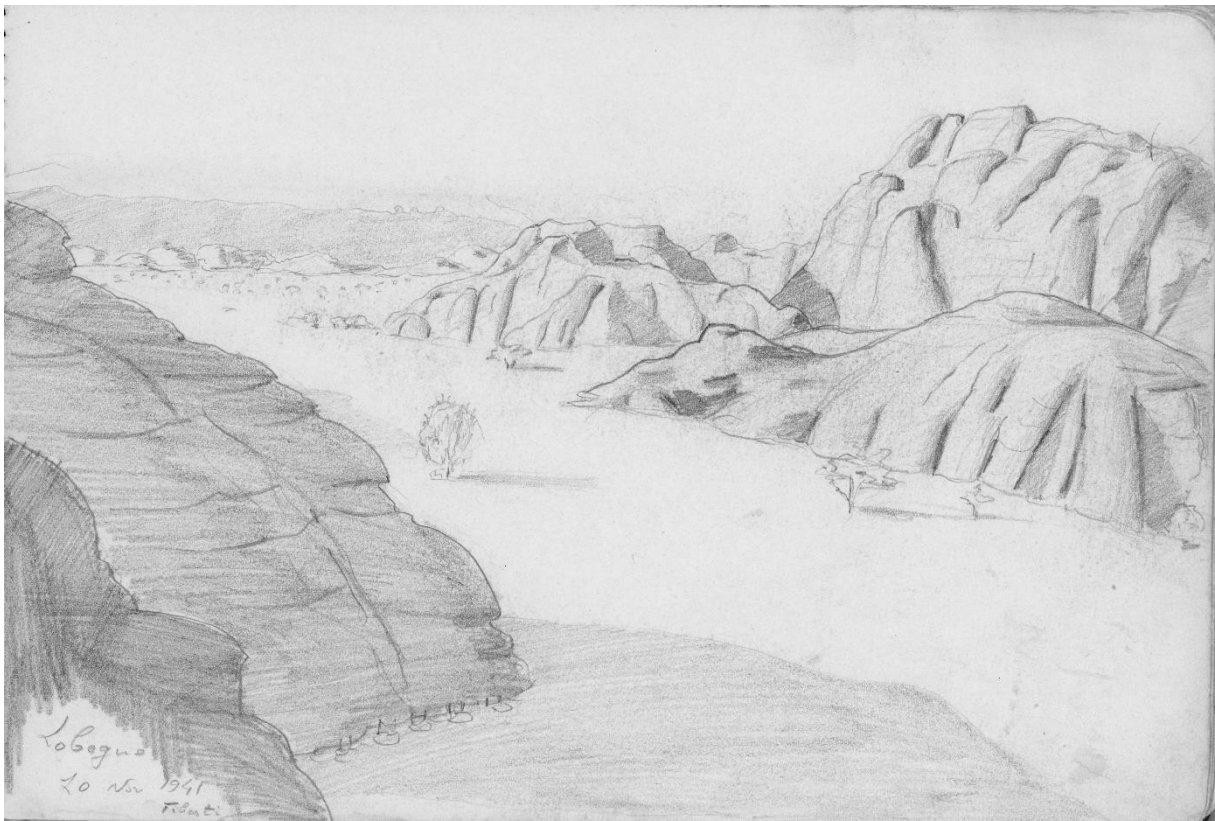
Rapporteur souple d'Abel TM et sa règle topographique



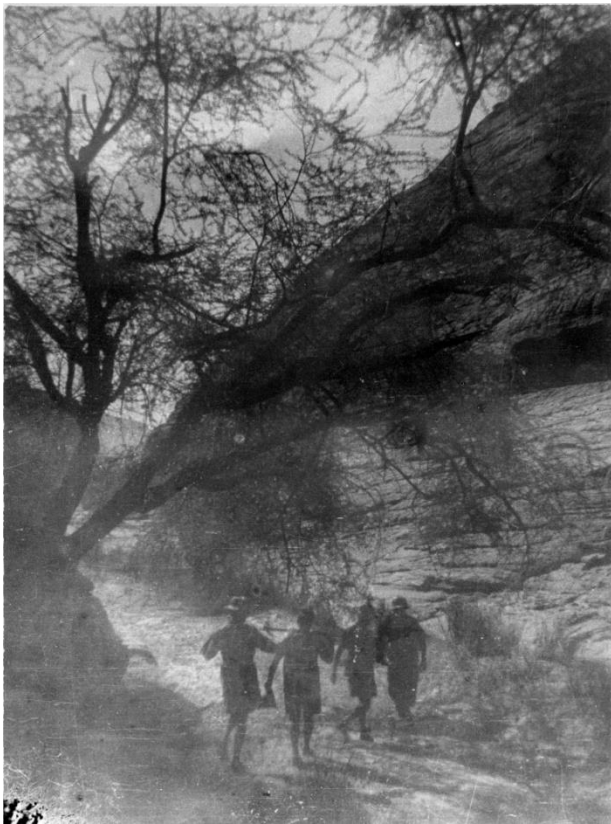
Extraits de l'itinéraire relevé par Abel T.M





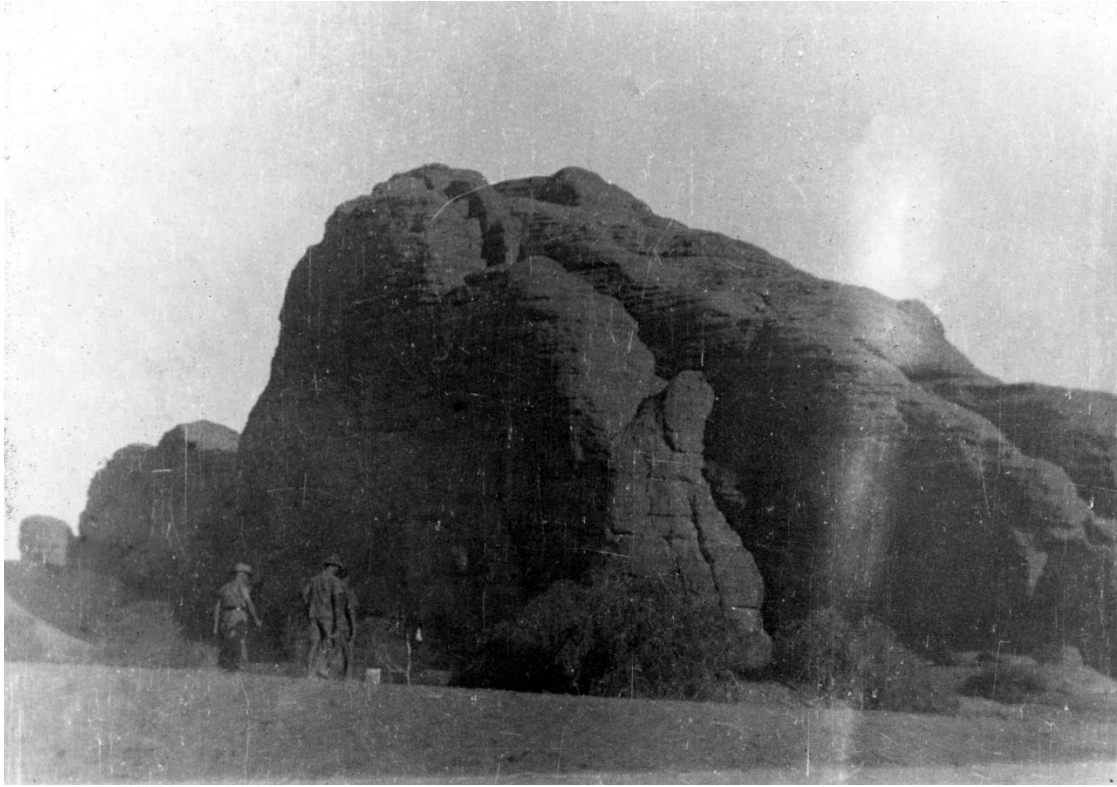


Halte à Lobogue, 8 novembre 1941. Tibesti. Section Gueritte G.N.T . Zouar



Lobogue.

Cdt Vezinet, Cne Sarzac, Cne Geoffroy, Lt Fabre



Lobogue. 10 novembre 1941

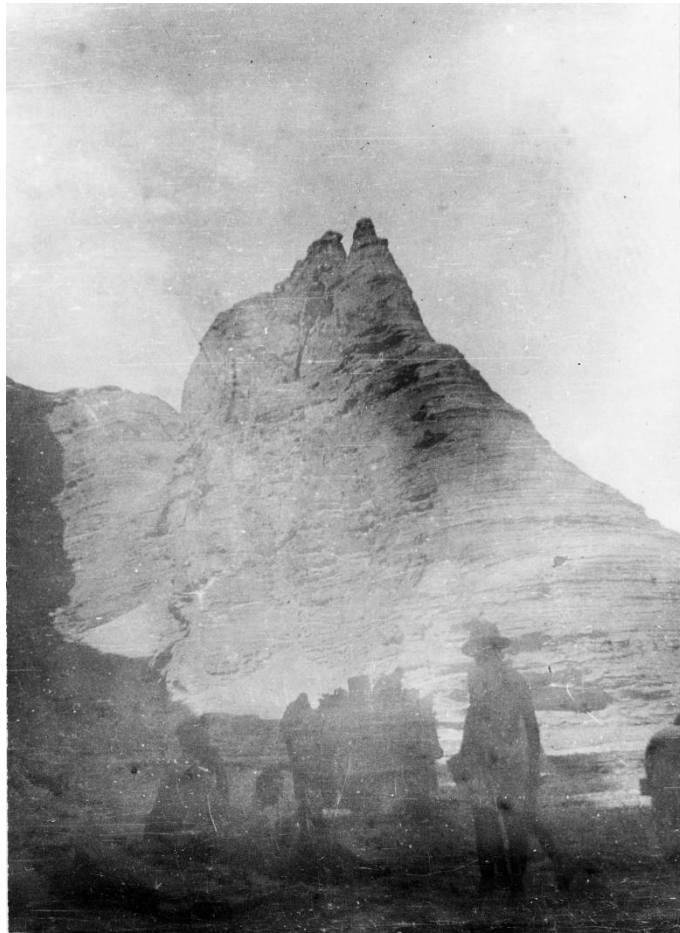


Aspirant Poyet

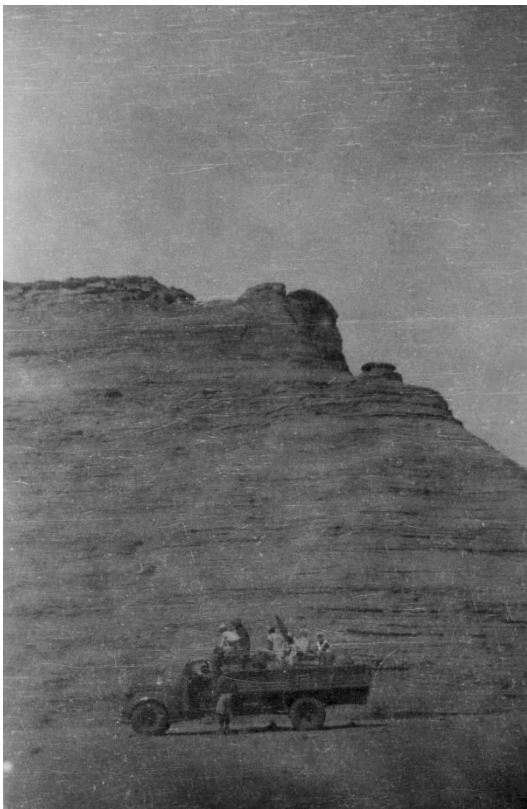
Lobogue



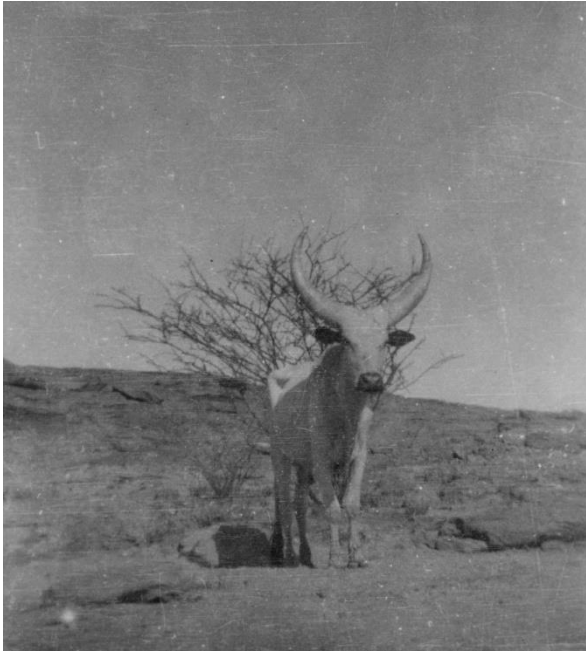
Bain dans une guelta. Lt Fabre, Abel TM



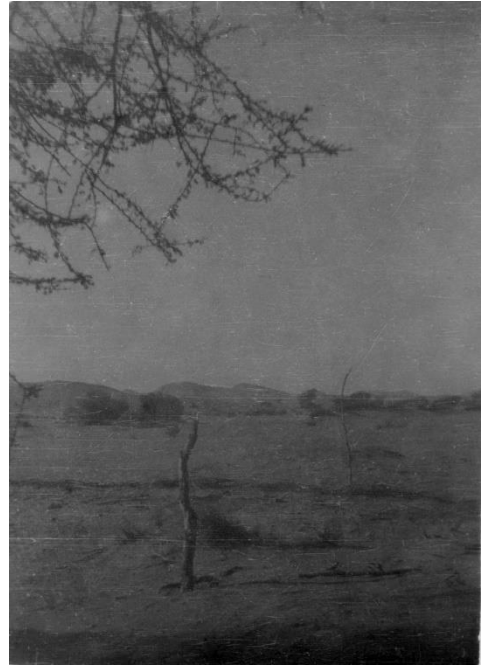
Ehi Atroum. Piste Faya Zouar



Commandant Vezinet, Massu



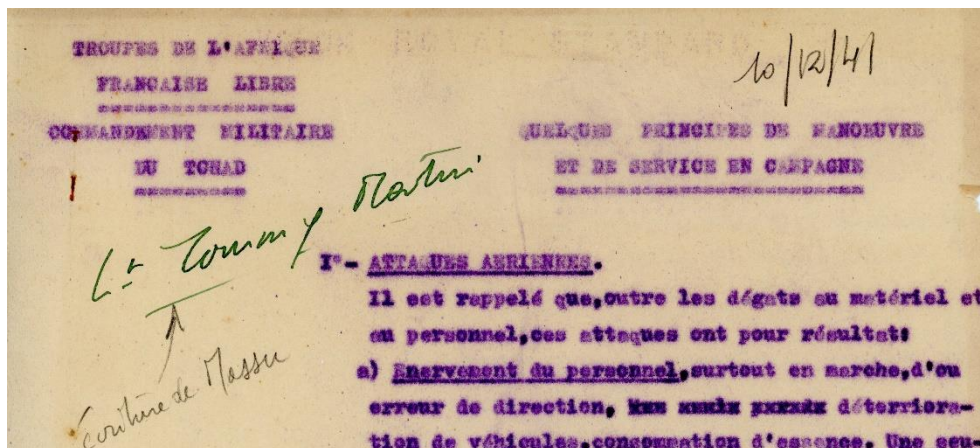
Bœuf sur la piste de Zouar.



Dunes de Yourka



Le Zouarki



Mercredi 24 décembre 1941 :

Départ de Faya du Cdt Hous et des 1^{er} peloton (Dubut-Christol) et 2^{ème} peloton (Gourgout) plus P.H.R. (Chanay)

Réveillon en compagnie des artilleurs.

Jeudi 25 décembre :

Pas de messe cette année. Je pense à la mort du père Bronner.

Vendredi 26 et la suite :

Le départ est retardé ! C'est la troisième fois depuis le mois de novembre. On recommence l'instruction.

La popote est nombreuse : Capitaine Massu, Savelli et Mercer-Nairne, Major Barlow de temps en temps. Quelques aviateurs : Rolin (radio), Bentley (navigateur), Kahn (mécanicien), puis Lieutenant Cerisier arrivé avec les A.M.

Mercredi 31 décembre :

Réveillon à la popote 2^{ème} D.C. de Bagneux, Alarent, Vuillaume et les aviateurs Mahé et Grillet. Très gai et sympa.

Irruption vers les minuit à la popote subdivision où les gens ne sont évidemment pas à la même température. Beurre, eau, volent. Quelques coups échangés. Grillet est très en forme.



Annexes

Journal de route d'Abel.

Exercices du 3^{ème} peloton de la 1^{ère} D.C juillet/octobre 1941.

Notations des Européens et des Indigènes.



Fanion de la Sahariana pris à Koufra

Journal de route d'Abel Tommy-Martin

Année 1940

Décembre 1940

Fort Archambault, dimanche 15 décembre 1940

Suite à un ordre du Colonel Leclerc, le chef de bataillon Ingold, commandant le Groupe 1 du Régiment des Tirailleurs Sénégalais (R.T.S.) du Tchad, remet un ordre de déplacement de Fort Archambault à Faya, au lieutenant Tommy-Martin, avec réquisition d'un pick-up Chevrolet.

Lundi 16 : départ de F.A. 14h Manda. 16h Koumra. 19h Guidari : dîner.
21h30 Laï : coucher (vu 2 hyènes, une panthère)

Mardi 17 : 5h30 départ de Laï. La route longe la rivière Logone. 10h15 : Bongor.
11H45 Bakimalaram : déjeuner. 19h bac de Fort-Lamy : coucher. (phacochère, biche, pintades)

Mercredi 18 : 5h30 : départ. 6h30 arrivée au bac : attente. 8h30 arrivée à Fort Lamy.

Du jeudi 19 au vendredi 27 : Fort-Lamy.

Mercredi 25 Noël : messe de Minuit par le Père de la Boisse, au palais du Gouverneur.

Vendredi 27 : Préparatifs.

Samedi 28 : départ de Fort-Lamy en 2 avions Blenheim à 7h.

Passagers : 1) Capitaine Lager, Lt de Pange, Adj Guini, Lt ATM, 1 radio.

2) S/Lt d'Estachen, Lt Mouran, Sgt-chef pilote, 1 mécanicien et le Colonel Leclerc.

Escale à Faya. Arrivée à Ounianga.

Dimanche 29 et lundi 30 : Ounianga, vents de sable.

Mardi 31 : départ de Ounianga pour Gouro. Rencontre du G.N.B, Capitaine Poletti et Lt Corlu.

Année 1941

Janvier 1941

Mercredi 1^{er} : Gouro.

Jeudi 2 : départ de Gouro pour Ounianga.

Vendredi 3 : départ de Ounianga pour Bembéché.

Samedi 4 : départ de Bembéché pour Faya.

Dimanche 5 jusqu'au 26 janvier : Faya. Préparatifs de l'expédition de Koufra.

Samedi 25 : préparatifs de départ à Faya. Vivres, munitions, bagages.
Camion Bedford 50333, conducteur camerounais Ewona Marcel.
Equipage : Cap Moudtainan, tirailleur Guinjabissi +2 tirailleurs. Les camions sont arrivés de Fort-Lamy depuis quelques jours. Tout le monde s'agite.

Dimanche 26 : Faya. Environs Ounianga (240km). En tête : Cne de Rennepont cdt la Cie.
Puis 1^{er} peloton (Cne Geoffroy, Lt Tommy-Martin) ; 2^{ème} peloton (Lt Arnaud).
La 7^{ème} Cie (Cne Florentin, Lt Fabre), l'artillerie (Lt Ceccaldi). Les britanniques du Major Clayton partent après nous. Les Bedford passent remarquablement dans le sable.

Lundi 27 : Arrivée à Ounianga en même temps que le G.N.E sur ses chameaux. Contraste.

Mardi 28 : Ounianga. Vent de sable froid. Arrivée des patrouilles britanniques. Exercices de combat. Le reste de la colonne paraît avoir quelques ennuis mécaniques ou autres. Le G.N.E. prépare ses camions (Ford 40)

Mercredi 29 : Ounianga. Les Laffly de l'artillerie n'en veulent plus. Ceccaldi sera obligé de changer ses camions quelques jours plus tard.

Jeudi 30 : Ounianga-Tekro (100km)

Vendredi 31 : Tekro-Touma. Montée pénible de la falaise de Tekro. Mon brave conducteur ne rate pas un ensablement.

Février 1941

Samedi 1^{er} : Touma-Jef-Jef. Départ précipité vers 15h. Nous venons d'apprendre que les patrouilles britanniques parties d'Ounianga un jour avant nous ont rencontré la Compagnie Saharienne Italienne au Djebel Sherif à 150km au sud de Koufra (3 voitures brûlées, 1 tué, 3 disparus, Major Clayton et 2 Néo-Zélandais prisonniers. Poursuite par les avions : bombardement, mitraillage).
Vers 21h nous voyons revenir aux phares, dans un terrain extrêmement mouvementé, la patrouille écossaise du Cne Clayton Stuart. Ils paraissent bouleversés, bien que n'ayant pas participé au combat. La patrouille néo-zélandaise (Cne Ballentyne) continue vers El Aouenat. Le Lt Corlu, avec 2 camions, les accompagne.

Dimanche 2 : Jef-Jef-Rocher Noir. Beaucoup de camions dans tous les sens. Les uns continuent, les autres retournent, beaucoup se perdent sur le fameux Jef-Jef. Le 1^{er} peloton suit les traces des anglais.

Lundi 3 : Rocher Noir – Sarra. (Camp S). Le désert absolu.

Mardi 4 : Sarra. Organisation de la patrouille Bedford en vue d'un coup de main sur Koufra. Le Colonel Leclerc en prend le commandement. Nous avons retrouvé le Lt San Marcelli et l'aspirant Lami partis en reconnaissance jusqu'à 100km de Koufra. Le Cne de Rennepont prend le cdt du 2^{ème} peloton avec Arnaud et Eggenpiller.

Mercredi 5 : Sarra. Djebel Debache. Eclairs et fusées dans la nuit !! Patrouille du Cne Geoffroy et de Dubut.

Jeudi 6 : Djebel Debache- Djebel el Bueb. Vent de sable.

Vendredi 7 : Djebel el Bueb. Koufra. Arrêt au Djebel Thallab.

Arrivée de nuit dans la palmeraie. Coup de main. T.S.F, Gonio, sous-zone.

1 prisonnier. Terrain d'aviation : un avion brûlé par le Cne de Guillebon. Ronde de nuit aux phares sur les buttes, balles traceuses italiennes. Voiture britannique du Cne Mercer-Nairne en flammes !! inoubliable ! Retour vers 4h au djebel Thallab. Le Cne de Rennepont renverse son camion !

Samedi 8 : Djebel Thallab. Djebel Sheriff. Bichara.

Bombardement et mitraillage par 3 avions sur le reg à l'Ouest de la Gara Tuila

(Arnaud blessé. 1 tirailleur tué). Passage au Djebel Sherif sur les lieux du combat du 31. Mise en terre du Néo-Zélandais et du prisonnier italien tués. (Les britanniques avaient depuis Murzuch 4 prisonniers italiens. 2 furent tués au Djebel Sherif, les 2 autres s'enfuirent).

Dimanche 9 : Bichara. Sarra. Arrivée 15 km après Bichara, devant un cordon de dunes

infranchissables qui nous oblige à un détour de plus de 100km vers le N.E. On retrouve au puits de Sarra un anglais échappé du Djebel Sherif et qui nous annonce que trois de ses camarades continuent vers Tekro !!

Lundi 10 : Sarra.

Le Lt Dubut part à la recherche des anglais qui sont retrouvés 120km plus loin. L'un d'eux meurt épuisé le soir même. Le Néozélandais G.Moor (blessé au pied) avait entraîné ses trois camarades avec lui. Quand il fut retrouvé il marchait encore. Il avait parcouru 350km sans manger et avec 4 litres d'eau pour les quatre.

Arnaud est évacué par avion vers Ounianga et Faya. Départ du Colonel vers Fort Lamy. Enterrement du tirailleur.

Mardi 11 : Sarra. Enterrement de l'anglais au puits de Sarra.

Mercredi 12 : Sarra. Le Sgt- chef Colin travaille à déblayer le puits aidé des A.M. Laffly.

Jeudi 13 : d°

Vendredi 14 : Messe par le Père Bronner.

Samedi 15 : Sarra. Bombardement du puits.

Dimanche 16: Messe par le père Bronner. Arrivée du G.N.E. et de 2 sections de la 7^{ème} Compagnie revenant d'Ounianga + artillerie venant de Tekro. Préparation du départ.

Lundi 17 : Sarra. - 30km S.S.O Gara Tuila. La compagnie portée est en tête. Le groupement du Cdt Dio suit à une demi-journée. Bombardement du puits de Sarra.

Mardi 18 : Gara Tuila- Djebel El Zourgh-plateau Nord du Tag. Combat avec la compagnie Saharienne de midi à 16h. La Compagnie Saharienne se replie sur la palmeraie d'El Houari. Bombardement par avions vers 17h.

Je pars dans la Humber du Capitaine Parazols à la rencontre du groupement du Cdt Dio pour lui servir de guide du Djebel El Zourgh au terrain d'aviation et à El Giof. Marche de nuit. Fusées!! aperçues en même temps qu'Ehrard.

Mercredi 19 : Retour à 6h30 sur le plateau Nord avec Lt Dubut qui était resté en panne de ressort au puits de Sarra. Bombardement par avions toute la matinée. Plusieurs blessés. 1 camion brûlé, Humber

brûlé, 2 pick-up hors de service. Pendant ce temps, le 2^{ème} peloton relivre combat à la Compagnie Saharienne qui se replie vers le Nord.

Nous rejoignons le 2^{ème} peloton vers 13h dans les garas N.O du Tag. Installation pour la nuit en vue de la palmeraie d'El Haouari (Gros Piton. Mosquée. Az 138)

Jeudi 20 : Le 2^{ème} peloton part à El Haouari. Je vais à El Gïof en passant par la palmeraie, pour rendre-compte au Colonel. Déjeuner à El Gïof avec Ehrard qui s'est foulé le pied (Le G.N.E et la 7^{ème} Cie se relaient dans les rochers où nous étions la veille). Nous rejoignons la Cie dans les petites palmeraies au sud l'El Haouari. (vin de palme, poulets, œufs!!!). Départ vers 16h sur les traces de la compagnie Saharienne. Passage près de la grande gara tabulaire d'El Haouari (Gros Piton, gara tabulaire. Az 328). Arrêt pour la nuit à l'entrée des dunes. Nombreux ensablements.

Vendredi 21 : Dunes. Terrain d'aviation n°8. Djebel Magzen. Terrain d'aviation n°7. Demi-tour. Coucher au col à la sortie sud du djebel. Nombreux ensablements dans le djebel, beaucoup de radiateurs sont percés et les roues sable crevées. Piste partout extrêmement mauvaise . Alerte de nuit au passage d'un avion venant probablement d'Ethiopie, paraissant aller dans la direction du N.N.O

Samedi 22 : Djebel Magzen-El Gïof. Nous nous installons dans les cases délabrées du village.

Dimanche 23 : Messe par le père Bronner. Bombardement par avions du poste des Carabiniers (Cap Ch. Derc tué ainsi que 2 tirailleurs). Bombardement de nuit du Fort par le 75 de Ceccaldi.

Lundi 24 : El Gïof.

Mardi 25 : El Gïof. Gros Piton. En surveillance vers El Haouari. Coup de main de nuit du Fort par une patrouille du G.N.E. Cdt Dio et LT. Corlu blessés.

Mercredi 26 : Gros piton. Ceccaldi fait sauter pendant la nuit un dépôt italien de bombes d'avions.

Jeudi 27 : Retour à El Gïof. Arrivée de 2 Lyzanders et d'1 sanitaire.

Vendredi 28 : El Gïof ; pourparlers au sujet des blessés entre 3 officiers italiens, le Capitaine de Guillebon et San Marcelli. Bombardement de nuit du Fort. Patrouille de nuit avec Kirsh, Lefevre et 6 tirailleurs. au « bordel » . R.A.S.

Mars 1941

Samedi 1^{er} : Reddition du Fort du Tag. Entrée dans le Fort avec les camions et les européens. (51 mitrailleuses et F.M, 4 canons de 20, nombreux matériel et munitions. Prisonniers : 55 européens, 280 askaris). (Fromage, lait etc ... !!!)

Déjeuner à El Gïof avec les toubibs (Mauric et Borie + macaronis succulents). Recherche de camions pour emmener les prisonniers. Départ à 17h avec le Capitaine Geoffroy, Lami et tous les prisonniers européens (6 Bedford, 7 Ford). Nous couchons au Djebel Thallab.

Dimanche 2 : Djebel Thallab- Puits de Sarra. (253). Nous roulons 2h de nuit. Arrivée au puits vers 20h30. Le capitaine Parazols, parti quelques jours avant avec trois blessés se demande ce qui arrive. Nous trouvons aussi Merlin « l'enchanteur » qui accompagne un cinéaste américain. Nous buvons force Champagne !! Cela fait vraiment plaisir dans ce coin perdu.

Lundi 3 : Puits de Sarra. Je suis chargé de convoyer les blessés jusqu'à Ounianga. Sgt-ch Bourre et Haber, Cap Ulrich, tous les trois blessés aux jambes. C'est Le Quenvén qui conduit mon camion. Pas

une secousse pendant 400km de terrain varié. Record !! Cela n'empêche pas Bourre de pousser des gémissements et des hurlements de douleur. Nous nous arrêtons presque tous les deux kilomètres pour remettre ses jambes en place sur le brancard. Le toubib italien fait des piqûres de morphine. Traversée pénible du Jef-Jef. Coucher sur le reg aux environs de Touma.

Mardi 4 : Descente mouvementée sur Tekro. Court arrêt au poste. Nous continuons sur Ounianga. Arrivée en même temps que l'avion sanitaire qui embarque les blessés pour Faya. Soulagement. Du coup nous avons failli casser un ressort en allant du terrain d'aviation au Poste. Bain délicieux dans le lac et la piscine. Dîner au Poste avec le capitaine, en compagnie de 4 aviateurs : Roques, La Maisonneuve, Hirlemann et Bequart. Gourgout se prépare à monter à Koufra.

Mercredi 5 : Départ d'Ounianga au jour. Passage mouvementé de Bembéché. Arrêt pour la nuit dans les dunes avant le Yélé. Les italiens qui ne semblent pas s'en faire sortent phono et guitare !!

Jeudi 6 : Arrivée triomphale à Faya. Toute la population est sur la place.

Du 6 mars 1941 au 13 avril 1941, séjour à Faya (Largeau) pour remise en ordre de la compagnie après la campagne de Koufra.

Avril 1941

« En avril 1941, l'avance allemande en Cyrénaïque décide Leclerc à renforcer la garnison de Koufra, par un peloton de la Compagnie portée et une pièce d'artillerie (75) sous les ordres du Capitaine de Rennepont. Le détachement (comprenant le lieutenant Tommy-Martin) quitte Largeau mi-avril, et devait y être de retour fin juin 1941 » Colonel Ingold.

Dimanche 13 : Pâques

Départ de Faya-Largeau, passage à Yélé, arrêt pour la nuit à l'entrée de Bembéché.

Lundi 14 : Sortie de Bembéché, piste de Gouro, arrivée à Ounianga (252km de Faya)

Mardi 15 : Arrêt à Ounianga.

Mercredi 16 : Départ d'Ounianga, arrivée à Tekro (111km)

Jeudi 17 : Départ de Tekro, passage à Touma, puis à Thala, entrée du plateau Jef-Jef, cuvette Florentin, arrêt pour la nuit sur le plateau (122km)

Vendredi 18 : Départ vers le Rocher Noir (25km), passage au camp S' et arrivée au puits de Sarra (168km)

Samedi 19 : Départ du puits de Sarra, sortie du plateau noir, gara tabulaire, gara du Grimpeur et arrêt 5km plus loin pour la nuit (200km)

Diamanche 20 : Départ près de la cote 470 vers le Nord, passage à la gara corne Sud-Est du Djebel El Bueb, arrêt pour la nuit au milieu d'un vent de sable (105km)

Lundi 21 : Passage près du Djebel Thallab (37km) et arrivée au Fort d'El Tag à Koufra.(60km)

Soit total moyenne des compteurs : 1025km

Avril à fin Juin 1941

Du 21 avril au 1^{er} juillet 1941, séjour à Koufra et ses environs, avec exercices, manœuvres, constitution de dépôts cachés, permettant à la compagnie portée de se ravitailler en cas d'attaque allemande sur Koufra.

Juillet 1941

Mardi 1^{er} : Départ de Koufra (terrain d'aviation), passage à la Gara Tuila, puis à la Gara des A.M., au Djebel Shérif (combat), au puits de Bichara, arrêt 35km plus loin dans des dunes (214km)

Mercredi 2 : Arrivée après 55km à la Gara des Sables, passage dans les dunes 8km plus loin, et début des cailloux noirs une vingtaine de km plus loin encore. Arrivée au Puits de Sarra à 11h30 (150km).

Jeudi 3 : Départ du Puits de Sarra, passage à 10km à l'Ouest du Rocher Noir. Arrêt pour la nuit aux environs de Touma (227km)

Vendredi 4 : Passage à Tekro et arrivée à Ounianga (160km).

Samedi 5 et Dimanche 6 : Arrêt à Ounianga.

Lundi 7 : Départ à 14h30, arrêt pour la nuit près des deux dunes (71km)

Mardi 8 : Entrée de Bembéché après une cinquantaine de km. Arrêt pour la nuit à la sortie de Bembéché.

Mercredi 9 : Arrivée à Faya à 6h du matin (total 8 et 9 : 169km)

De Juillet 1941 à Janvier 1942, Abel séjourne à Faya

De fin juillet à fin octobre 1941 : exercices militaires à Faya. Cf le cahier compte-rendu en annexe. En novembre 1941, Abel effectue une mission de reconnaissance Faya-Zouar-Faya.

Décembre 1941

Mercredi 24 décembre 1941 :

Départ de Faya du Cdt Hous et des 1^{er} peloton (Dubut-Christol) et 2^{ème} peloton (Gourgout) plus P.H.R. (Chanay). Réveillon en compagnie des artilleurs.

Jeudi 25 décembre :

Pas de messe cette année. Je pense à la mort du père Bronner.

Vendredi 26 et la suite :

Le départ est retardé ! C'est la troisième fois depuis le mois de novembre. On recommence l'instruction. La popote est nombreuse : Capitaine Massu, Savelli et Mercer-Nairne, Major Barlow de temps en temps. Quelques aviateurs : Rolin (radio), Bentley (navigateur), Kahn (mécanicien), puis Lieutenant Cerisier arrivé avec les A.M.

Mercredi 31 décembre :

Réveillon à la popote 2^{ème} D.C. de Bagnaux, Alarent, Vuillaume et les aviateurs Mahé et Grillet. Très gai et sympa.

Irruption vers les minuit à la popote subdivision où les gens ne sont évidemment pas à la même température. Beurre, eau, volent. Quelques coups échangés. Grillet est très en forme.



Notes du Lieutenant Abel TM
1ère D.C, 3ème Peloton

concernant les exercices militaires quotidiens à Faya-Largeau, Tchad,
du lundi 28 juillet 1941 au vendredi 31 octobre 1941.
(compte-rendu des exercices de son peloton, noté sur un cahier d'écolier)



- Lundi 28 Juillet. Exercice de combat : Mises en batterie. (F.M. H. Fiat). La ligne de mire doit être prise plus rapidement. Pour cela exiger du chef de pièce de bien déterminer l'objectif.
8h. Armement. Démontage. Remontage F.M. H. Fiat.
- Mardi 29 Juillet. Tir au mousqueton à 100 m. Résultats peu brillants. La majorité des tirailleurs vise trop bas. Hotchkiss : très bons résultats (Cap. Djakna. Cap. Gakoutou. Baihali. Motina)
F.M. : bien (94 432 Giot) masselotte ne revient pas.
Fiat : (Pointel) B. tireur : Neokodji.
(Laumonier) défauts de fonctionnement.
- Mercredi 30 Juillet. Garde. Européens : aménagement des camions. Bouclier de la H. démonté, retardant trop le démontage pour un débarquement.
- Jeudi 31 Juillet. Exercice de combat : passages de crêtes (région de Kour.Kour). Les tirailleurs ont toujours tendance à s'approcher trop près de la crête avant de bondir.
Bien choisir à l'avance les emplacements pour s'arrêter (très difficile dans les régions de dunes).
Les tireurs ont besoin d'entraînement pour changer d'objectifs rapidement.
8h. Armement. Hotchkiss. Fiat.
- Vendredi 1^{er} Août. Exercice de combat. Attaque du 1/2 peloton. (Il importe de bien préciser aux tirailleurs la direction de l'ennemi). Bonds rapides mais trop longs.
Éviter les crêtes de dunes défavorables au tir à cause du sable, favorables à l'ennemi qui voit se détacher les têtes à une très grande distance.
Déplacement trop long de la H. (Gakoutou) qui pouvait trouver un très bon emplacement de tir plus près.
Mortier : Jouret doit pouvoir bien faire.
Nobangar : gros progrès à faire.
- Samedi 2 Août. Sports. Course de 80 m. Les Européens ont besoin d'entraînement à la course, trop vite essoufflés.
Piscine. Apprendre à nager : Giot. Colloch.
Nettoyage des voitures.
- Lundi 4 Août. Exercice de combat, sud du Yogro.
Le 1/2 peloton : installation rapide des mitrailleuses. Eviter de se montrer sur les crêtes. Désignation des objectifs encore trop longues et compliquées.
Armement : Fiat.
- Mardi 5 Août. Arrivée du Colonel dans le Glen Martin. Honneurs rendus par les 2^e et 3^e pelotons et un peloton Chevrolet. Passage en rase-motte impressionnant.
Affectations de nouveaux chauffeurs. Amwene Simon : pas très brillant.
Prévoir changement Etoga Blaise.

- Mercredi 6 Août. Tir au mousqueton à 50 m. Progrès. Pointel. Girault. Mauvais résultats avec le fusil 36.
Fiat : aucun incident.
- Jeudi 7 Août. Garde. Départ du Capitaine de Rennepont. Préparation de l'exercice du 8. Arrivée des aspirants. Buysse Poyet.
Lévy : affecté 3° Peloton.
- Vendredi 8 Août. Exercice de signalisation sur le terrain d'aviation avec les voitures. Pflieger lamentable. Habituer le signaleur à détacher ses mouvements sur le ciel (les autres tirailleurs doivent se baisser le plus possible).
Débordement par la droite et combat à pied : erreur de Giot qui a confondu un signal et débarque trop tôt.
F.M. Girault (Cap. Balaye) beaucoup trop long à se mettre en batterie. 13,2 . Pflieger : hésite 1/4 sur un terrain complètement découvert.
Campilango. Girault. Camions beaucoup trop visibles (à 30 m. meilleur emplacement) entrainer les chauffeurs camerounais au camouflage.
Alerte aux avions : manque de réflexe pour mettre rapidement les armes en D.C.A.
- Samedi 9 Août. Sports. Travail au garage.
Revue de casernement. Chambres d'Européens très sales.
- Lundi 11 Août. Examen d'Aspirant de l'adjudant Gauvre avec une section du peloton.
Exercice de mises en batterie pour les armes lourdes. Exercice de signalisation.
Après-midi : travaux au garage (toit, fosse, phares)
- Mardi 12 Août. Garde. Travail sur les camions.
- Mercredi 13 Août. Tir au mousqueton à 50 m. 8 tirailleurs à reprendre au chevalet, les autres en progrès.
- Jeudi 14 Août. Exercice de nuit aux Oglas. Marche dans une direction donnée. Coup de main de nuit. Bien.
- Vendredi 15 Août. Repos.
- Samedi 16 Août. Sports. Exercice de signalisation. Travaux pour le stade.
- Lundi 18 Août. Exercice de combat : débordement d'une résistance. Mises en batterie encore trop longues. Manque d'initiative de Rousseau qui reste beaucoup trop loin derrière avec ses mitrailleuses.
Exercice de signalisation. Armement : Fiat : 13,2.
- Mardi 19 Août. Exercice de combat. Marche en terrain couvert. Palmiers. A.B. Mises en batterie des mitrailleuses, beaucoup trop longues.
Assaut défectueux : hésitations pour lancer les grenades.

- Mercredi 20 Août. Tir au mousqueton à 30 m pour les mauvais tireurs : mauvais résultats bien que tous sachent pointer. 100 m : moyen. Cap. Gakoutou : TB.
F.M. fonctionnent bien mais résultats médiocres.
Fiat : 19 888, fonctionnement défectueux.
- Jeudi 21 Août. Exercice de mises en batterie. Gros progrès. Maniement du trépied de la H encore un peu lent (Yémassali).
- Vendredi 22 Août. Garde. Travail sur les voitures. Pare-brises. Installation Mit : 31.
Exercice de nuit : marche sur la piste de Kidindi. Difficulté de suivre les traces d'auto sur le banco (20h à 23h45) environ 18 km. Arrêt pour la nuit.
Mesures de sécurité : éviter de parler ; aucun feu.
- Samedi 23 Août. Départ 5h jusqu'aux thalys pour attendre le 1^{er} Peloton. Celui-ci arrive d'une direction inattendue (il avait campé à 500m de notre carré) il suit nos traces. Nous le surprenons derrière une dune.
- Lundi 25 Août. Progression en terrain varié et mises en batterie (Yogro).
Progrès à faire dans l'utilisation du terrain. (H. Fiat. B). Bien prévoir la position de l'affût avant la mise en batterie.
- Mardi 26 Août. Tir au mousqueton. 100m. Progrès.
Fiat : marche sans incidents avec les cartouches rouges. Peu d'huile (essayer le pétrole la prochaine fois).
- Mercredi 27 Août. Garde. Travail sur les voitures. Pare-brises. tôles. support d'armes.
- Jeudi 28 Août. Progression sous le feu. Il faut obliger les indigènes à regarder dans la direction de l'ennemi. Utilisation plus rationnelle des masques.
Inutilité de faire des bonds sur un terrain complètement découvert.

15h : Départ avec les voitures. Az : 295. Passages pénibles dans les buttes à 5km du Yogro. Quelques ensablements. Arrêt pour la nuit. Mesures de sécurité. Lancement de fusées à 23h (aperçues par Dubut) les envoyer à la verticale (surtout quand il y a du vent).
- Vendredi 29 Août. 5h30 : Départ vers Faya sur les traces. Nous sommes surpris derrière un rocher par le 2^e peloton.
Importance d'avoir une voiture de reconnaissance loin en avant. Manque de réaction de certains tirailleurs et surtout des chauffeurs camerounais
(2 voitures ne participent pas au combat à cause d'une panne de durite)
Retour à Faya beaucoup plus facile. Terrain meilleur par les thalys et le sud du Yogro.
- Samedi 30 Août. Paiement du prêt.
Sports : natation (Balaye.Djakna)
Lancement de la grenade : Djinégar. Gangmnam.
Nettoyage des chambres.

- Lundi 1^{er} Sept. Garde. Travail sur les camions par les chefs de voiture.
Commentaires sur les notes concernant l'instruction.
Jouret. Talokia. canon de 25.
- Mardi 2 Sept. Exercice de combat. Région S.E. du terrain d'aviation. Progression de la 2^e patrouille. 1^{ère} en patrouille en plastron avec fanions. Giot. Dongous se laissent surprendre sur la gauche : éclaireurs défectueux (Guidja. Matingar).
Après l'assaut, éviter l'entassement.
Mitrailluse Lusven placée trop haut, se profile sur la crête.
Mit. Deraedt. Djakna. B. mais décrochage beaucoup trop lent (goupille mal placée. Yemassalé). Hésitations du Sgt Nobangar.
- Mercredi 3 Sept. Revue d'effectif.
Tir au mousqueton à 50m par voiture. Nets progrès. Guigon. Campilango (réglage des mousquetons). Colloch : nul. Ningaye. Gartoudadji. 0
A revoir à l'instruction du tir :
Cap. Djakna, Cap. Djinégar, Ahmet O Hassan, Beor, Koul O Nil, Mabien, Nanguena, Ningaye, Nendouloum, Talokia, Gartoudadji.
- Jeudi 4 Sept. Garde. Sports avec les Européens.
Grenades : Deraedt. Girault. Course : Deraedt. Giot. Saut longueur : Girault.
Armement (Asp. Lévy) Caractéristiques des armes lourdes et légères.
- Vendredi 5 Sept. Concours entre 1^{er} et 3^e Peloton.
Grenades : Ganguinam. Natation : Djakna. Course : Maka. Saut : Djakna.
Préparation des camions pour l'exercice du soir.

14h30 départ ver Kidindi.
1) 2^e Peloton en tête avec les Spa.
2) Convoi (2. 3 T.)
3) 3^e Peloton en arrière garde.
Arrêt à 30km de Faya. 3 Spa partent en reconnaissance pour trouver une piste rejoignant la piste de Zouar.
Installation pour la nuit. Tir à la 13,2 (penser au régulateur (2))
17h30 nous voyons la fusée lancée par Dubut. Az.200
- Samedi 6 Sept. Retour des Spa vers 8h30 juste après le passage du Commandant venant de Faya. (Tir à la mitrailluse, attaque du 2^e Peloton).
Nous repartons par la piste normale. Quelques ensablements dans le Fech-Fech. Cuvette de Kidindi assez molle. Nous rattrapons le Cdt en panne (courroie de ventilation)
Arrivée à midi sur la piste de Zouar (arrêt d'1h pour déjeuner)
Retour vers Faya par la piste normale. Nous suivons le 2^e Peloton à vue (2 à 3km).
A 35 km de Faya, le 2^e Peloton file directement par les Oglats. Nous continuons à suivre le rebord du plateau.

Km 35. Rencontre du convoi Brunet. débordement vers la droite de la patrouille Lévy. L'ennemi se rend.

Nous reprenons le chemin de Faya. Quelques petits ensablements près de la borne.

Arrivée Place d'Ornano 17h30.

Enseignements.

1) Attaque du 2^e Peloton. Bonne progression des groupes dans les buttes. Démontage de la Mit. Djakna beaucoup trop long, elle ne peut intervenir. Le feu des armes automatiques est surtout dirigé sur les voitures ennemies. Les tirailleurs débarqués dans un ravin de banco ne sont aperçus qu'1/4 d'heure après.

2) Marche du Peloton. A.B. Les chefs de voiture commencent à comprendre qu'il faut laisser les camions dispersés (Organisation des jumelages pour les désensablements).

Arrêts derrière les crêtes : faire bien attention de laisser les camions bien défilés.

3) Attaque du convoi. B. Débordement par la droite réussi. Sur un terrain complètement découvert inutilité du combat à pied. Le tir des 13,2 et des Mit. sur les voitures rassemblées auraient sûrement eu un très gros effet.

4) Marche au compas solaire. Assez difficile en raison du terrain mouvementé et des changements fréquents de direction.

5) Incidents. 3 ressorts avant cassés. 1 pompe à essence. Brides de radiateurs cassées. Freins bloqués.

Passage du Taïmanga près de la borne : prendre le paillason vers Ounianga, n'obliquer vers le Sud qu'après plus de 500m.

Lundi 8 Sept.

Exercice de combat : terrain d'aviation. 2^e patrouille sur la défensive. 1^e patrouille attaque. Bonne infiltration dans le banco du F.M. Giot. Hotchkiss Djakna: mauvaise mise en batterie. Fiat: Lusven : Bien. Mortier : Jouret. Bien. Repli du F.M. Girault un peu trop visible. Apprendre aux tirailleurs à se camoufler derrière chaque palmier. Difficulté du combat dans les palmiers. Les mitrailleuses ne servent plus à grand-chose. Infiltration individuelle de palmiers en palmiers. Nettoyage des armes : défauts de fonctionnement de la Fiat (possibilité d'enlever le ralentisseur).

Mardi 9 Sept.

Tir au mousqueton à 200 m. : Bons résultats dans l'ensemble.
50 m. : mauvais tireurs ; gros progrès de Baihali, Koadjita, Motina.
Colloch : un peu mieux. Jouret : Mal (voir mousqueton de Campilango).
Tir au F.M. à 200 m. AB (Yogue, Ahmet O Hassan).
Amphi de géographie aux européens. L'A.E.F., le pays, population, ressources, recrutement.

Mercredi 10 Sept.

Garde. Sports pour les européens.
Grenades ; Giot et Colloch : progrès.
Sauts en (longueur : Girault ;
(hauteur : d°

Tir de vérification de la Fiat. Pas une goutte d'huile, ni sur la culasse, ni sur la bande. Quelques gouttes sur le verrou. Aucun incident.

Après 50 cartouches, un dépôt poudreux noir se produit sur la culasse. La présence de l'huile forme un cambouis qui gêne rapidement le fonctionnement.

Exercice de nuit : départ au rocher de Mao à 20h30. Arrivée 21h30.

Installation à l'ombre du rocher (lune : premier quartier).

22h : corvée d'eau à la source.

22h30 : nous entendons passer les corvées des 1^e et 2^e Pelotons.

24h : Patrouille de Lévy vers le rocher du champ de tir. Elle arrive à proximité du 1^e peloton.

4h : Patrouille de Rousseau vers le 1^e peloton. En passant sous les rochers la patrouille aperçoit la sentinelle ennemie. Retour 4h45.

4h50 : Arrivée de la patrouille du 2^e peloton. Assaut à la grenade.

2h : Une patrouille du 2^e peloton (Sgt Fernandez) arrive à s'approcher du rocher sans se faire voir. La sentinelle (Baihali) apercevant le sgt Fernandez ne pense pas à l'arrêter.

Visées au théodolite avec Gourgout et Dubut. Intéressant. Double visée en renversant la lunette (écart de 1°. un peu trop). Malgré tout un bon résultat est obtenu 17°56' en faisant la moyenne des visées.

Jeudi 11 Sept.

Repos le matin. Après-midi amphi d'armement aux européens.

Tir au canon de 25 (Jouret)

Aménagement des camions.

Vendredi 12 Sept.

Camouflage des camions dans la palmeraie. Installation des armes et des munitions dans le dépôt (garde du 2^e peloton).

Mort du Caporal Lusven : 19 ans.

Samedi 13 Sept.

Suite du camouflage des camions.

Sports : grenades. Deraedt. Girault. Giot. Longueur : Girault.

Lundi 15 Sept.

Exercice de combat à pied. Région du vieux poste. Eaurain . F.M. perd sa direction, se laissant attirer par une petite résistance, déjà prise à partie.

Après-midi. Théorie aux européens sur le « Groupe au combat ». (Patrouille, nuit jour)

Mardi 16 Sept.

Garde. Inventaire du matériel des camions par les européens. Suite du camouflage. Après-midi, travail sur les camions.

Exercice de nuit. Carte du ciel : les principales constellations.

Marche Az. 160°. Arrêt au bout d'une heure derrière une petite falaise. Le 1^{er} peloton parti sous l'Az : 145° vient nous rejoindre.

Le rebord de la falaise donne un excellent camouflage, nous ne sommes pas visibles à 15 m.

Retour. Az. 350° → terrain d'aviation. Arrivée sur une falaise, et je m'arrête juste devant un à pic de 3m. Les notions de distance et de profondeur sont totalement perdues. Marche dans la palmeraie : les liaisons sont bien gardées.

Coup de main sur les camions du 2^e peloton. 1^e pat par la gauche. 2^e pat par la droite. Les sentinelles ennemies surprises ne nous signalent que trop tard. Nous fonçons sur les camions que nous aurions pu démolir facilement à coups de grenades. La fusée rouge d'alerte n'est lancée par l'ennemi qu'après que nous ayons atteint plusieurs camions.

- Mercredi 17 Sept. Repos. Travail aux camions. Filets de camouflage. Aménagements.
- Jeudi 18 Sept. Tir au mousqueton. 50m et 100m. Progrès des mauvais tireurs (Yogué, Cartelem, Ahmet O Hassen). Bons résultats à 100m sauf Colloch (fusil porte à droite/ Deraedt). Campilango : très bon tir avec fusil 36.
- Vendredi 19 Sept. Garde. Travaux sur les camions.
- Samedi 20 Sept. Compétition sportive avec les 1^{er} et 2^e pelotons. Le 3^e peloton est vainqueur dans toutes les épreuves.
Longueur : Cap Djakna. 6m10
Hauteur : Cap Djakna. 1m55.
Grenades : Cap Djinégar 70-50
100- Cap Gakoutou
Natation : Cap Djakna
Après-midi : Installation du peloton dans la palmeraie pour la garde des camions.
- Lundi 22 Sept. Exercices de mise en batterie avec changements d'objectifs rapides. Les tireurs ont encore des progrès à faire pour viser rapidement. Les chefs de pièce (Natarla. Kemadjetou) ne savent pas choisir la bonne position du trépied. Encore trop d'hésitations également dans le choix de l'emplacement de l'arme (mauvaise utilisation des palmiers et des petites dunes) F.M Balaye. Gartoudadji : 0
Aménagement des camions 13,2 ; réservoirs supplémentaires, fixation des caisses.
Camouflage avec les filets. Nécessité d'avoir au moins 2 grands filets.
Remplacement des morceaux d'étoffe verte par du lif.
Construction de 2 paillassons pour l'entrée et la sortie des camions.
- Mardi 23 Sept. Exercices de mise en batterie . Progrès. Aménagement des emplacements de D.C.A pour les Hotchkiss et les Mit. Fiat. Suite du camouflage avec les filets. Paillassons. Travaux sur les camions.
- Mercredi 24 Sept. Les deux élèves caporaux sortis du peloton Dabdougou et Gondja affectés provisoirement aux Mit. Fiat. Prévoir remplacement du caporal Kemadjitoli qui manque un peu de nerfs. Cap Balaye, bonne volonté, mais étourdi.
Suite des travaux sur les camions (13,2 Mac)
- Jeudi 25 Sept. Préparation du tir repéré de Mitrailleuses.
Mit . Campilango, Gakoutou. B.
Mit. Priez, Djakna a besoin d'être rodée (vérifier la position du canon)

Les deux Mit Fiat se refusent à fonctionner. Celle de Guigon se décide à marcher avec de l'huile.

Après-midi. Vérification des 2 Mit. Fiat. Pointel, Kemadjitoli fonctionnement remarquable sans une goutte d'huile. Tir lent. Tir accéléré.

Guigon, Natarla TB avec huile d'olive et sans ralentisseur (essayer de remettre le ralentisseur pour le prochain tir)

Suite des travaux sur les camions.

Exercice de nuit : exécution du tir repéré de nuit. Hotchkiss : Campilango. Fonctionnement parfait avec très peu d'huile. A tiré trop bas. Hotchkiss Priez : très bon fonctionnement avec beaucoup d'huile. Trois balles dans les touques. A probablement tiré trop à gauche. Fiat guigon : Fonctionnement parfait sans une goutte d'huile. 4 balles dans les touques. Fiat Pointel : très bon fonctionnement après avoir mis de l'huile d'olive. 6 balles dans les touques. En résumé : très bons résultats. Les Fiat sont vraiment fantaisistes !

- Vendredi 26 Sept. Travaux sur les voitures. Mit. 31 et Mortier. Suite du camouflage des camions avec les filets.
Arrivée du Colonel. Cap de Guillebon, Cap Parazols avec le Bloch piloté par le S/lieut Bentley.
Vérification des accessoires de F.M et Mitrailleuses.
- Samedi 27 Sept. Concours de débrouillage entre tirailleurs des 1^{er} et 3^e pelotons. Victoire du 1^{er} peloton. A noter l'énergie du Sgt Dongous, et l'excellente performance des Mit. Hotchkiss (Cap Djakna. Gakoutou). Il faut habituer les tirailleurs à s'entraider dans les passages difficiles.
Aménagement des camions.
- Lundi 29 Sept. Garde. Nettoyage des armes, préparation de l'inspection du Colonel.
Après-midi : inspection des camions et du garage par le Colonel.
- Mardi 30 Sept. Tir des armes automatiques en présence du Colonel. Exécution d'un bond suivi de la mise en batterie et du tir.
F.M. Yogué. Nendolum. Gondja. Nanguena. Bon fonctionnement sauf Gondja (Cap Djinegar). Hotchkiss. Baihali, Motina. T.B.
Fiat. Guigon : parfait sans huile. Pointel : rupture de l'axe du couloir d'alimentation. Doit bien fonctionner avec de l'huile.
Mac. Deraedt. T.B.
Après-midi. Travaux sur les camions.
- Mercredi 1^{er} Oct. Exercice de combat, région du Bili. 1^e patrouille installée aux environs du rocher. 2^e patrouille au village. F.M Jouret, très bien. Sens du terrain, très bonne progression. Nanguena : trop long à se mettre en batterie. Girault, bien. Hotchkiss : Campilango. Trop d'hésitations dans le choix de l'emplacement de batterie. Oubli de renseigner le chef de patrouille sur sa position.
Fiat Guigon, bien. Fiat Pointel, trop long à trouver le bon emplacement de batterie. Hotchkiss Deraedt, décroche beaucoup trop tôt sans raison.
Après-midi. Travaux sur les camions (voiture, mortier ...)

- Jeudi 2 Oct. Garde. Travaux sur les camions (condenseur, bidons, etc.)
Reconnaissance avec pick-up et 1 moto d'un passage pour rejoindre la piste de Zouar. Départ 6h20. 7h40 arrivée sur le Taïmanga. Quelques passages à aménager 300m avant le rocher de Mao. Passage de banco . 3Km → ---
- Vendredi 3 Oct. Exercices de combat par patrouille. F.M et Mit. Servis par les européens.
F.M : Giot, Jouret. Mit. Pointel. Difficulté des liaisons dans la marche à travers la palmeraie. Franchissement pénible des zribas.
Après-midi : travaux sur les voitures.
- Samedi 4 Oct. Sports. Lancement de la grenade. Installation de condenseurs sur les camions 251 et 001. Aménagement du mortier (tirailleurs en corvée pour l'intendance).
Rodage des véhicules dont le moteur a été changé.
- Lundi 6 Oct. Préparation de la manœuvre. Mise en état des véhicules. Huile. Essence. La citerne ne marchera pas ayant des remontées d'huile. Le camion de ravitaillement. Munitions. 016 entre en réparations à l'artillerie. Tous les autres sont prêts au départ. Perception des vivres, tonnelets, etc.
- Mardi 7 Oct. Départ à 6h par la piste du Rocher de Mao dans l'ordre 1^{er}, 2^e, 3^e , P.H.R.
8h arrivée sur le Taïmanga. Un seul ensablement du camion mortier de Jouret (bougies). Difficultés d'arrivée d'essence pour Campilango.
Progression sur le Taïmanga de la formation : 2^e peloton, de base assurant la direction ; 3^e peloton en liaison à vue vers l'Est ; 1^{er} peloton en liaison à vue derrière le 2^e peloton.
Le 004 casse une durite. Arrêt pour le déjeuner en attendant le P.H.R. On nous signale par T.S.F. qu'un avion italien est passé au-dessus de Zouar dans la direction du S.E. Nous prenons les dispositions de sécurité (Mit. de 13,2. Hotchkiss. F.M et Fiat).
Suite de la progression. Le terrain est assez bon en général, à part quelques fonds de cuvettes. Deux ensablements au total, dus surtout à la faute du conducteur. Arrêt pour la nuit à 10km S.E Kourouadi. Giot tue une biche.
- Mercredi 8 Oct. Le 1^{er} peloton repart vers Faya à 6h30. Je pars avec le 2^e peloton à 7h.
Combat avec le 1^{er} peloton 10km plus loin. Les tirailleurs du 1^{er} peloton ont débarqué dans les rochers face au 2^e peloton. Le 3^e peloton opère un vaste mouvement débordant vers l'Est. Le 1^{er} peloton rembarque précipitamment. Poursuite. La patrouille Lévy déborde encore plus vers la droite pour empêcher quelques camions de fuir. Conclusion : les 13,2 ne peuvent avoir d'intérêt que si elles s'arrêtent pour tirer.

Suite de la progression vers Faya.
2^e peloton de base sur la piste de Zouar. 3^e peloton à l'Est (liaison à vue).
1^{er} peloton en réserve. Cdt de Cie dans la voiture de liaison au centre.
Arrêt vers 11h au bord Sud de la cuvette C. (voir croquis), nous apercevons de l'autre côté de la cuvette à 6km environ les camions ennemis de la 2^e D.C. Je reçois l'ordre d'opérer un vaste mouvement vers la droite pour atteindre le

rebord Nord de la cuvette pendant que le 2^e peloton attaquera de face. Ce mouvement s'effectue sans incident. Je passe au large des rochers où sont camouflés les camions de la 2^e D.C. Nous débarquons dans les cailloux, combat à pied. Il est malheureusement midi et la 2^e D.C déjeune ! Interruption de manœuvre.

Constatations

Le débarquement s'est rapidement effectué mais deux camions de la 2^e patrouille sont restés quelques minutes beaucoup trop visibles sur une crête. Progression dans les rochers : les tirailleurs ont assez bien utilisé le terrain mais se sont trop entassés. Les 2 pat. se sont confondues. Trop de précipitation dans les mises en batterie (Yogué), certains tirailleurs semblent tirer pour faire du bruit, sans rien viser. Nendolum : B. Nécessité d'apprendre aux conducteurs camerounais à cacher leurs camions derrière les rochers ; le terrain dans la cuvette était particulièrement favorable au camouflage.

Le commandant décide de changer l'exercice. Nous continuons la progression dans la même formation vers Faya et la 2^e D.C doit nous attaquer par derrière. Nous nous arrêtons à l'entrée de la cuvette de Faya. Dubut et Gourgout s'arrêtent dans les rochers à l'Ouest, je disparais derrière la crête plus à l'Est. Le peloton Vuillaume est pris à parti par Dubut et Gourgout ; j'opère un mouvement tournant et je tombe sur les arrières de la 2^e D.C qui décroche à ce moment. Poursuite.

Constatations

Nécessité absolue d'arrêter les camions 13,2 pour les faire tirer. Le combat à pied n'est possible pour les Mit. et les F.M. que si le terrain permet d'arrêter les camions à l'abri à proximité des armes.

Arrêt pour la nuit, à l'entrée de la cuvette de Faya.

Jeudi 9 Oct.

Départ au jour pour Faya. Nous rejoignons la piste de Kidindi à une quinzaine de km de Faya, sans incident et sans ensablement. Le vent de sable se lève vers 7h, ce qui nous permet d'arriver à Faya par Kour Kour sans être repérés.

Le 1^{er} peloton file vers la Baleine et le terrain d'aviation.

Le 2^e peloton par la palmeraie se dirige vers le Yogro pour arriver à Faya par le village indigène et la place du marché.

Le 3^e peloton se scinde en deux. La 2^e patrouille avec Lévy dans le camp de la 1^e D.C et au garage. La 1^e patrouille à l'annexe d'artillerie et aux soutes à essence.

L'exercice est alors interrompu par suite de l'arrivée du Général Legentilhomme. Celui-ci débarque du Bloch avec le Colonel vers 10h. Honneurs rendus par la 2^e D.C et la 1^e D.C en tenue de manœuvre.

Pendant la revue, on entend le 2^e peloton qui pétarade dans les rues de Faya. Il est arrivé jusqu'à la Place d'Ornano en passant par le Yogro et le village indigène.

Après-midi. Le Général reçoit tous les officiers, puis il fait un petit amphi à tous les européens sur la guerre en Syrie.

Quelques conclusions

- 1) Bombardement aérien faisant peu d'effet sur le personnel ou le matériel dispersé.
- 2) Mitrillage d°. Par contre gros effet avec les balles incendiaires quand les camions se trouvent alignés sur une route.
- 3) Insuffisance des troupes du Tchad dans le combat de nuit. Brio des troupes indiennes.
- 4) Supériorité de l'esprit offensif et du mordant dans l'attaque sur l'esprit défensif malgré une aviation adverse supérieure et une plus grande quantité de chars.

Vendredi 10 Oct. Tir aux armes automatiques. A.B. Inspection d'armes. Travaux sur les camions.

Samedi 11 Oct. Sports. E et I.

Lundi 13 Oct. Exercice de combats dans la zone de cailloux Nord de Kour Kour. 2^e patrouille sur la défensive. 1^e patrouille prise de contact. Bonne progression du F.M Priez sur la droite et du F.M Giot sur la gauche ; par contre mises en batterie mauvaises et trop longues.
Ahmet O Hassan manque totalement de réflexe. Yogué tire dans les cailloux. Djakna trop visible sur une crête de dune. Mit. Pointel. B. Mais ne pas oublier la zone de sécurité dans le tir au-dessus des troupes amies. Girault bonne utilisation du terrain.

Mardi 14 Oct. Exercice d'attaque de Faya par la 2^e D.C. Le 3^e peloton de piquet a les camions prêts à partir dans le camp de la 1^e D.C.
1) Fausse alerte donnée par les goumiers du champ de tir. Le 3^e peloton démarre aussitôt vers la Baleine qu'il doit protéger en attendant l'arrivée de la 7^e Cie. Les 1^{er} et 2^e pelotons se rendent au terrain d'aviation.
2) Deuxième fausse alerte causée par la 1^e. Le goumier du Bili a vu des camions sur le terrain d'aviation. La 7^e Cie rejoint ses emplacements au bout de 20 minutes. Le 3^e peloton file au terrain d'aviation derrière les alvéoles.
3) Alerte véritable vers 15h. Même mise en place qui se termine au terrain d'aviation. Le Cap Duault chargé de la défense envoie les 1^{er} et 2^e pelotons vers Kour Kour pour contre-attaquer la 2^e D.C qui s'avance derrière les dunes. Le 1^{er} peloton file par le Rocher de Mao et tombe sur les derrières de la 2^e D.C qui aurait perdu pas mal de monde. Le 2^e peloton fait de même. Le 3^e reste en réserve au T.A et ne participe pas à la manœuvre.
Le canon de 75 placé aux soutes à essence prend sous son feu les camions ensablés de la 2^e D.C.

Conclusion

Mise en place rapide de la défense mobile (1^e D.C) mais nécessité de faire donner l'alerte par des gens compétents et non par des goumiers qui n'y comprennent rien.

L'attaque de l'ennemi aurait sûrement échouée. Aucun élément n'a pu pénétrer dans Faya ni même s'approcher du garage.

Comme d'habitude, grosse discussion entre les gens des 1^e et 2^e D.C au sujet de la manœuvre. Tout le monde veut avoir raison !!
Nécessité d'entraîner les patrouilles à faire des reconnaissances assez lointaines (2 ou 3 voitures à 5 ou 10 km). Obliger les E à faire attention aux traces et à tous les indices pouvant signaler l'ennemi.

- Mercredi 15 Oct. Garde. Sports avec les E.
- Jeudi 16 Oct. Tirs au F.M et Mit. Yogué et Nendolum B. Nenguena A.B. Mit : Goudja T.B. Les tireurs de Fiat tirent avec les Hotchkiss. Guigon B. Pointel Mal. Tirailleurs : passable. Dans l'ensemble bon résultat pour un premier tir.
- Vendredi 17 Oct. Exercice de combat Sud du terrain d'aviation. Marche d'approche et prise de contact des 2 patrouilles.
1^{ère} patrouille part du rocher Signal vers le S.O. La 2^e patrouille marche en sens inverse en partant 1km plus loin.
Réaction un peu lente des tirailleurs et des E en apercevant l'ennemi. Quelques-uns se planquent bêtement le long d'un rocher, sûrement visibles de très loin. Personne ne pense à mettre en batterie les F.M ou mitrailleuses avant que l'ordre ne soit effectivement donné par le chef de patrouille. Après cette mise en train pénible, le reste de la manœuvre est bon. Le F.M du 2^e peloton opère un débordement sur la droite bien réussi, bien qu'un peu vaste pour une seule arme. Par contre le F.M Cartelem Cap Gakoutou qui ne fonctionne pas bien est pris d'assaut par le F.M Giot. Cet assaut d'une petite résistance manque un peu de rapidité. Trop de temps perdu pour le lancement des grenades, temps qui aurait permis à l'ennemi de réagir.
2ème exercice du même genre. 1^{ère} patrouille avance, 2^e patrouille sur la défensive. Progression à travers les coulées de sable et le banco. Les tirailleurs ont toujours tendance à rester trop groupés et à passer tous au même endroit. Nous sommes pris sous le feu d'un tir lointain de la 2^e D.C. Réactions diverses. Les tirailleurs utilisent aussitôt beaucoup mieux le terrain. Les gradés (E et I) oublient un peu trop de s'occuper des gens placés sous leurs ordres. Presque tous se mettent à courir sans savoir pourquoi.
Travaux sur les camions.
- Samedi 18 Oct. Sports. Progrès des E à la grenade. Presque tous arrivent aux 40 m sauf ~~Jouret et~~ Giot 40.10, Colloch 40.60, Deraedt 43, Girault 40.
Ind : Ganguinam 70. Dadbdougou, Djinegar, Gakoutou, Goudja, Matingar 60m.
- Lundi 20 Oct. Exercice de combat par patrouille. Progression en terrain varié, mises en batterie. Emploi du F.M sans la béquille.
- Mardi 21 Oct. Garde. Sports avec les Européens puis travaux aux voitures. Aménagement des camions 13,2.
- Mercredi 22 Oct. Tir au FM et Mit de combat Sud T.A. Mises en batterie sur terrain varié, progression, nouveau tir. Objectifs : touques d'essence dispersées dans les rochers.

F.M Girault : mauvais réglage, a presque tout tiré trop bas. Jouret : A.B quelques rafales trop haut. Giot, Ahmet B. Yogué, trop bas. Mit Djakna, ne fonctionne pas.

Gakoutou T.B. Mac excellent fonctionnement. Hausse à régler.

Les patrouilles tirent successivement. Pendant le tir de l'une, l'autre va se placer derrière les rochers, sous la trajectoire pour familiariser les tirailleurs avec les sifflements, claquements et ricochets.

- Jeudi 23 Oct. Garde. Travaux sur les voitures.
Exercice de nuit : marche convergente des trois pelotons vers la région Nord de Kour Kour. 1^{er} peloton part du Bili, le 2^e de la Cie, le 3^e par Kour Kour Az 10°. Marche à travers les Thalas (splendides au clair de lune) puis sur un terrain assez mouvementé. A 10h le 2^e peloton lance une fusée sur laquelle nous nous dirigeons. A minuit, retour à la Cie.
- Vendredi 24 Oct. Travaux sur les voitures l'après-midi.
- Samedi 25 Oct. Sports. E et I.
- Lundi 27 Oct. Arrivée de la mission américaine (Colonel Cunningham) avec Colonel Marchand, Cdt Diot et un colonel anglais. Colonel Carretier. Dégagement au terrain d'aviation. Le « Lockheed » qui a eu des ennuis à Moussoro n'arrive que l'après-midi.
- Mardi 28 Oct. Présentation au colonel américain des 3 pelotons Bedford. Démonstration de mise en batterie et combat à pied par le 1^{er} peloton. Le colonel américain s'intéresse à tout. Il repart le lendemain pour Zouar et Fort-Lamy.
- Mercredi 29 Oct. Garde. Travaux sur les voitures.
- Jeudi 30 Oct. Exercices de mise en batterie. (F.M. Mit.) Cap Kemadjitoli manque vraiment de nerfs.
- Vendredi 31 Oct. Paiement du prêt. E et I. Travaux sur les voitures.

Notations des Européens du 3^{ème} Peloton de la 1^{ère} D.C

par le lieutenant Abel Tommy-Martin

Faya, le 29 septembre 1941

Lévy, Aspirant

Compétent et sérieux.

Kirsch, Adjudant

Excellent sous-officier à tous les points de vue, connaissant parfaitement les indigènes (affecté à Fort Lamy).

Diop, Sergent-chef

Très bon sous-officier, spécialiste de 13,2. Energique et sportif. Chef de voiture 13,2. (en permission).

Rousseau, Sergent

Chef de pièce 13,2. Vieux sous-officier un peu fatigué, mettant de la bonne volonté dans son travail.

Laumonnier, Sergent

Chef de voiture Fiat. Très jeune sergent manquant d'expérience, un peu fumiste. Beaucoup d'ardeur. Bonne présentation. (en permission)

Priez, Brig.chef

Chef de voiture Hotchkiss. Très bon gradé, sachant commander et instruire ses tirailleurs. Très travailleur et consciencieux.

Pflieger, Brig.chef

Orienteur d'une pièce de 13,2. Connaît bien sa spécialité, mais ne possède, à part cela, aucune qualité militaire (Gérant du Foyer du soldat)

Deraedt, Caporal

Chef de pièce. Mit. M.A.C. M^{le} 31. Très bon gradé, énergique et travailleur.

Campilango, Caporal

Chef de voiture Hotchkiss. Très bon caporal débrouillard.

Giot, Brig

Chef de voiture F.M. Bon gradé. Calme et sérieux, ayant besoin de prendre de l'assurance.

Girault, 2^{ème} cl

Chef de pièce F.M. Jeune soldat ayant de l'allant et de l'entrain.

Guigon, 1^{ère} c

Chef de voiture Fiat. Très travailleur et débrouillard

Pointel, 1^{ère} cl

Chef de pièce Fiat. Jeune et manquant d'expérience. Beaucoup de bonne volonté.

Jouret, 2^{ème} cl

Chef de voiture Mortier. Intelligent et travailleur. Pourra faire plus tard un bon gradé.

Colloch, 2^{ème} cl

Conducteur voiture 13,2. Très bon conducteur. Robuste et travailleur.

Eaurin, 2^{ème} cl

Chef de voiture Ravitaillement. Munitions. Beaucoup de bonne volonté dans tous les travaux qui lui sont confiés.

Faya, le 29 septembre 1941
Le Lieutenant commandant le 3^{ème} Peloton
A. Tommy Martin

Notes des Indigènes du 3^{ème} Peloton 1941/3

- Sgt. Dongous :** Jeune sergent, chef de pièce F.M. Très énergique et discipliné. A de l'autorité sur les tirailleurs.
Bonne instruction militaire, très bon tireur au fusil et F.M. Parle et comprend bien le français.
Sportif. Conduite, présentation excellente.
- Sgt. Natarla :** Jeune sergent, chef de pièce Mit. Fiat. Manque un peu d'expérience.
Beaucoup de bonne volonté mais pas d'autorité sur les tirailleurs. Bonne instruction militaire. Très bon tireur au fusil et Mit. Fiat.
Parle et comprend bien le français.
Sportif. Conduite, présentation très bonnes.
- Sgt. Nobangar :** Chef de pièce mortier 81. A, malgré sa bonne volonté, mis du temps à comprendre l'appareil de pointage. Beaucoup trop nonchalant pour avoir de l'autorité sur les tirailleurs.
Bonne instruction militaire. Très bon tireur au fusil et F.M.
Parle et comprend bien le français.
Conduite, présentation très bonnes.
- Sgt. Moudtainan :** Instructeur aux Pelotons I. indigènes.

- Cap. Balaye :** Chef de pièce F.M. Très bon exécutant, énergique et travailleur, mais manquant d'expérience comme caporal.
Assez bonne instruction militaire. Tireur irrégulier.
Parle et comprend assez bien le français.
Très robuste et sportif. Conduite, présentation très bonnes.
- Cap. Djakna :** Chef de pièce Mit. Hotchkiss. Bon caporal connaissant bien son métier de mitrailleur.
Bonne instruction militaire. Très bon tireur à la mitrailleuse, moyen au fusil.
Parle et comprend bien le français.
Très robuste et sportif. Conduite très bonne. Présentation impeccable.
- Cap. Djinegar :** En permission une partie du trimestre. Bon caporal ayant de l'autorité sur les tirailleurs. Caractère assez difficile.
Assez bonne instruction militaire. Assez bon tireur au fusil et à la mitrailleuse.
Ne peut tirer au F.M. étant borgne.
Parle et comprend bien le français.
Extrêmement vigoureux. Grenadier d'élite.
Conduite et présentation très bonnes.
- Cap. Gakoutou :** Chef de pièce mitrailleuse Hotchkiss. Connaît bien son métier de mitrailleur.
Bonne instruction militaire.
Intelligent, peut très bien faire quand il le veut, mais manque totalement de conscience. A surveiller de très près.
Très bon tireur au fusil et à la mitrailleuse.
Très vigoureux et sportif.
- Cap. Kemadjitoli :** Chef de pièce Mit. Fiat. Jeune caporal manquant d'expérience, qui aura besoin de faire beaucoup de progrès pour devenir un bon gradé.
Assez bonne instruction militaire.
Bon tireur au fusil et à la mitrailleuse.
Parle et comprend assez bien le français.
Tenue et conduite très bonnes.