



Le Ju 88 n° 15, avec au second plan un AAB-1, en bordure de la piste de Cazaux. Bien que perçu tardivement (7 avril), il n'en effectuera pas moins 12 missions (Collection J. Muriel)

Ju 88 français



elle doit être décommandée en raison d'un plafond insuffisant, mais aussi parce que le Ju 88A n° 1 est accidenté au décollage par l'adjudant Ader. L'appareil devra être radié. Deux autres avions (n° 3 et 4) sont pris en compte les 12 et 13 octobre et la première mission officielle se déroule le 19 (avions n° 2 et 4) au-dessus de Royan. Le commandant Dor, qui n'hésite pas à payer de sa personne, tient à conduire cette première mission à bord du n° 2. Les deux Junkers larguent chacun deux bombes de 250 kg et dix de 50 sur l'hôtel Océanic.

Pour éviter les énumérations longues et fastidieuses, nous ne

Périgori et les flottilles 3FB et 4FB de l'Aéronautique navale.

Le mauvais temps persistant empêche l'exécution de nouvelles missions (on ne compte que 16 sorties en décembre) et gêne les équipages dans leur entraînement. Une éclaircie dans l'après-midi du 7 décembre permet à trois Ju 88 de décoller. Les pilotes s'entraînent au vol en formation et les mitrailleurs-bombardiers se familiarisent avec le viseur. Malheureusement, le n° 4, qui semble avoir décollé normalement, bascule brutalement et percute en

bordure de piste une vieille maison que les Allemands avaient dynamitée. Les quatre membres de l'équipage (adjudant-chef Condoux, pilote,

Début janvier, tous les Ju 88 du 1/31 sont immobilisés par suite de pannes ou de pénurie de rechanges.

détaillerons pas toutes les missions réalisées par le groupe Dor; leurs statistiques sont reprises en annexe.

Onze sorties sont effectuées au cours du mois d'octobre, mais seulement sept le mois suivant. Le groupe est handicapé par le faible taux de disponibilité de ses avions, qui doivent également servir à la formation des équipages et aux liaisons avec les différents états-majors.

Le 13 novembre, le groupe est endeuillé par sa première perte. Peu après le décollage, pour une raison inconnue, le Ju 88 n° 6 décroche, racle le sol de l'aile gauche et percute le mur d'une ferme près de Colomiers, entraînant dans la mort les quatre membres de son équipage (capitaine Oberty, sergent-chef Mazières, adjudants Galland et Nicol).

Comme on l'a vu pour le groupe Doret, l'état-major général de l'armée de l'Air ne souhaite pas laisser le groupe Dor sous le commandement des FFI, mais désire le récupérer sans délai en son giron. C'est chose faite en date du 13 novembre, quand la décision ministérielle DM 649/EMGAA le rebaptise GB 1/31 *Amis* avec effet au 1^{er} décembre 1944. Entre ces deux dates, le commandant Dor est convoqué au ministère de l'Air à Paris pour y prendre ses ordres et le général de Vitrolles vient à Blagnac pour une inspection.

Le 1/31 dépend désormais des forces aériennes de l'Atlantique du général Corniglion-Molinier. Celles-ci regroupent les GB 1/18 *Pendève*, 1/34 *Béarn*, 3/33

sergent Bonnafius, mitrailleur-bombardier, adjudant-chef Reulet, radio, et sergent Lagrasselle, mécanicien) sont tués.

Le 15 décembre, le général Corniglion-Molinier débarque à Blagnac sans crier gare et exige de prendre part à une mission de bombardement. Le temps est exécrable, mais le commandant Dor s'exécute, emmenant avec lui son passager de marque à bord du n° 5. Il largue ses bombes au jugé dans la crasse au-dessus de Royan et ramène à Toulouse un général satisfait.

Malgré la livraison du n° 9 le 22 décembre, la dotation du 1/31 reste bien insuffisante : six avions seulement. Or, ceux-ci tombent de plus en plus fréquemment en panne, à tel point que le 2 janvier 1945, les six avions sont immobilisés par suite d'ennuis de moteur. Il s'agit, peut-être, du résultat de sabotages trop bien dissimulés, même si on a souvent exagéré l'ampleur du phénomène. Par ailleurs, le groupe commence à souffrir d'une pénurie de liquide de freins. Le général Bouscat, chef d'état-major de l'armée de l'Air, qui rend visite au 1/31 le 10 janvier s'émue de cette situation et promet de rééquiper le groupe en matériel plus moderne dès que possible. Ce ne sera qu'un vœu pieux, car les avions de combat performants sont réservés en priorité aux unités qui combattent au-dessus de l'Alsace et de l'Allemagne.

Le 11 janvier, le n° 10 qui vient juste d'arriver grille un moteur lors de son vol de centre-réception ! Le 16, le n° 3, qui a été équipé d'une caméra, est placé pendant six