

Air Actualités



LE MAGAZINE DE L'ARMÉE DE L'AIR

■ JUIN 90

LA BATAILLE DE FRANCE

50^e

anniversaire



M 3007 - 433 - 18,00 F



Directeur de la publication
Col. Rolland

Rédacteur en chef
Lcl Henri Guyot
Rédacteur en chef adjoint
et secrétaire général de la rédaction
Adc Christian Domergue
Reportages
Avt Fabrice Curlier
Avt Didier Collet
Conception graphique et chef de fabrication
Adc Thierry Romet
Conception graphique et adjoint au chef
de fabrication
Adj Christian Noël
Assistant de réalisation
Cic Eric Martin
Maquette et mise en pages
Avt Loïc Le Gall
Avt Joël Rey
Photographes
Adj Jean-Pierre Gauthier
Sgc Gilles Rolle
Sgt Xavier Pellizzari
Comité de rédaction
Col. Rolland
Lcl Lenne

Correspondance
Rédaction d'Air Actualités
Service d'information, de recrutement
et de presse de l'Armée de l'air
26, bd Victor, 00460 ARMÉES
Tél. : 45.52.30.30

Abonnements payants
Organisation Gestion Publipostage (OGP)
175-179, avenue Jean-Jaurès
75019 PARIS
Tél. : 42.41.30.10

Diffusion
Société nouvelle de distribution et de routage
11, rue de Cambrai, 75019 PARIS
Tél. : 40.36.34.81

Publicité
Graphic Communication (GC Conseils)
Danielle Abougit
74, avenue Marceau, 75008 PARIS
Tél. : 43.49.22.17 et 43.49.25.67

Photocomposition :
Média Informatique de Paris (MIP)
3-5, rue de l'Atlas, 75019 PARIS
Tél. : 42.02.29.16

Imprimerie SNIL
2, rue Jean-Chaptal, 93605 Aulnay-sous-Bois
Tirage 30 000 exemplaires
Commission paritaire n° 1467 AD
Dépôt n° 34319, 2^e trimestre 1990
TOUS DROITS DE REPRODUCTION RÉSERVÉS
Dépôt légal 1264

ISSN 0002-2152

*Les manuscrits et les photos non
insérés ne sont pas rendus. Sauf
mention spéciale, la reproduction
des articles est autorisée sous ré-
serve de mentionner l'origine.*

Illustrations :

Les aquarelles de Paul Lengellé, peintre de
l'air, ont été prêtées par le musée de l'Air et
de l'Espace (Le Bourget) grâce à l'aimable
autorisation de l'auteur. Elles illustrent :
La couverture et le poster, l'éditorial ;
les pages 19, 22, 41 et 44.
Les silhouettes de J.J. Petit illustrent
les pages 18, 19, 28, 30, 34, 36, 38, 42.
Les documents photographiques ont été
fournis par le Service historique de l'Armée
de l'air de Vincennes.

Couverture : Morane 406 du GC II/7
au combat en mai 1940

Poster : Léo 451 du GB II/12 sur
les Ardennes en mai 1940

Publicités :

Page 2 : Dassault
Page 4 : Air Actualités
Page 12 : Dakota Leathers
Page 13 : GMPA
Page 33 : ARTV
Page 45 : La boutique du pilote
Page 46 : La maison du livre-aviation
Page 48 : Minitel 36.14 Armée de l'air

Air Actualités

SOMMAIRE

- 5 **ÉDITORIAL**
L'Armée de l'air se souvient.
- 6 **ACTUALITÉS**
La vie des bases et des unités.
- 14 **LA VIE DES RÉSERVES**
LA BATAILLE DE FRANCE - 50^e ANNIVERSAIRE
- 16 *Pour l'honneur des ailes françaises*
- 18 *Combat inégal*
- 21 *Duel aérien au jour le jour.*
- 26 *L'as aux vingt victoires : Marin-la-Meslée.*
- 28 *La 18^e victoire de Camille Plubeau*
- 30 *Objectif : le pont de Maestricht*
- 34 *Morane Saulnier contre Panzer*
- 38 *Missions sur Breguet 693*
- 42 *Reconnaissance sur Reims.*
- 46 **RUBRIQUES**
Lu pour vous, courrier des lecteurs.

ABONNEMENT PAGE 37!

L'ARMÉE DE L'AIR SE SOUVIENT

10 mai... 25 juin 1940. C'était la bataille de France, il y a cinquante ans.

Où sont nos avions ? se demandait-on en ces jours tragiques sur la terre meurtrie de France.

L'écho indigné de cette simple question résonne encore après un demi-siècle d'oubli car la vérité de l'histoire n'appartient qu'aux initiés. Les témoignages de l'ardent combat de nos équipages dans cette fournaise n'ont jamais défrayé la chronique.

Pourtant ils se sont battus héroïquement.

La mémoire collective doit connaître et reconnaître ceux qui y étaient, ceux qui y sont restés.

Au-delà des souvenirs, pour comprendre ce que signifie amère victoire ou glorieuse défaite, il faut passer par le compte rébarbatif, mais combien édifiant, des forces en présence, des victoires et des morts au champ d'honneur. Il faut analyser les faits, comparer les matériels. Nous nous apercevons alors qu'il ne serait pas digne d'oublier l'anniversaire de cette bataille à la gloire de nos ailes et de nos anciens.

**Lcl Henri Guyot,
Rédacteur en chef.**



Les Curtiss H75 du GC II/5 La Fayette au combat

LA BATAILLE DE FRANCE

POUR L'HONNEUR DES AILES FRANÇAISES

Alors que l'action de la Royale Air Force durant la bataille d'Angleterre est honorée à la mesure de son éclat, « On » a oublié que l'Armée de l'air quelques mois auparavant, avec ses faibles moyens détruisait à elle seule le tiers du potentiel de la Luftwaffe.

Au procès de Riom en 1942, lors du jugement des responsables de la débâcle, l'Armée de l'air fait figure d'accusée. De là à décréter que le ciel de 1940 était vide,

le pas est vite franchi. C'est ce que retient en tous cas la mémoire collective. Pourtant, plus de 1300 avions à la croix noire sur les 3530 engagés initialement s'inscrivent en effet à son palmarès.

Les conséquences de ce bilan pour le moins inattendues pèseront lourd pour la suite des événements. La Luftwaffe a perdu son image d'invincibilité. A la reprise des combats face à la RAF, ses plaies ne sont pas complètement pansées et elle n'aligne plus que 2550 appareils.

733 victoires

L'action des ailes françaises en 1940, l'amère victoire de la chasse, le sacrifice vain du bombardement, de la



Pour des missions de sacrifice, le bombardement, la reconnaissance et l'observation perdirent de 30 à 40 % de leurs effectifs en 46 jours. Ici un équipage devant un Amiot 143.

reconnaissance et de l'observation ne doivent pas rester dans l'oubli.

Ainsi, malgré la disproportion des forces aériennes, l'Armée de l'air, grâce à la qualité de ses pilotes de chasse totalise 919 victoires pour la période du 2 septembre 1939 au 25 juin 1940. Entre le 10 mai et le 25 juin 1940 elle en remporte 733 en combat aérien et n'en concède que 410 à l'ennemi. 700 hommes, 24 groupes et 5 escadrilles biplaces se partagent ces succès. Le GC I/5 à lui seul totalise 111 victoires.

Le général d'Harcourt déclare le 20 juillet 1940. « A l'heure où l'aviation de chasse ferme ses ailes dans l'attente de jours meilleurs, elle peut être fière de la tâche accomplie. Il n'a pas dépendu d'elle que les événements trouvent une autre issue ».

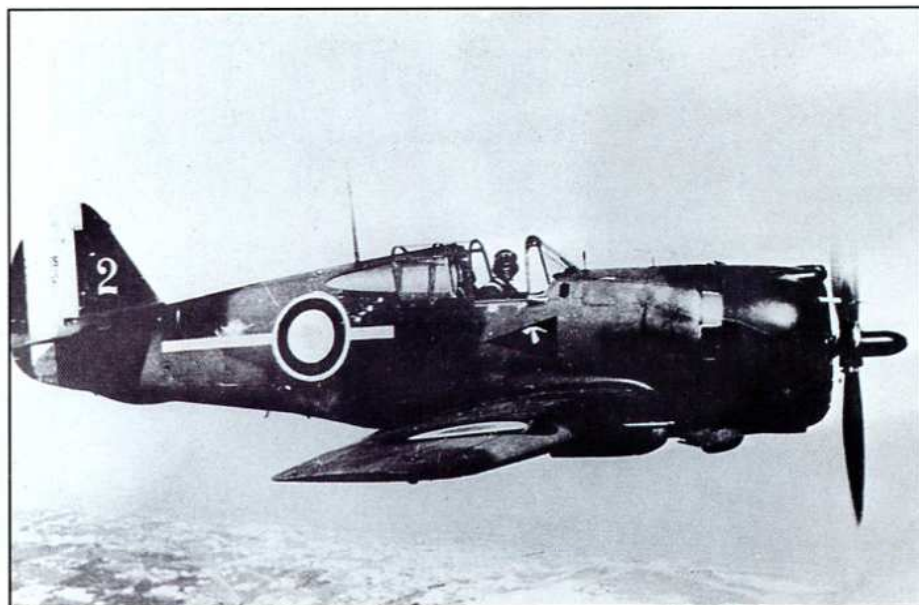
L'inspecteur général de la chasse de l'époque a mesuré avec quel ardeur et quel abnégation se sont battus ses pilotes ou ses équipages. Sur la longue liste des pertes, 194 tués, 188 blessés, 31 prisonniers figure le nom de son propre fils, mort au combat aérien le 22 mai, en forêt d'Halatte.

Il est difficile de rendre hommage à l'un de ses chasseurs sans prendre le risque d'en oublier tant d'autres. Le palmarès individuel de ceux ayant obtenu plus de dix victoires permet cependant de citer les plus valeureux (voir encadré page 27) et une mention particulière peut être faite pour rappeler l'engagement et la bravoure des Polonais et des Tchécoslovaques dans cette campagne.

A ces 733 victoires de la chasse, se rajoutent celles acquises par le bombardement, l'assaut, la reconnaissance ou l'observation. A titre d'exemple, le combat fatal livré par le Cne Berveiller et son équipage au-dessus de la forêt d'Epernay illustre trois d'entre elles (voir page 42). Avec les 120 appareils abattus par les forces terrestres anti-aériennes et les quelque 450 avions accidentés pour dommages de guerre la Luftwaffe perd effectivement 36,9 % de toute sa flotte de 1^{re} ligne. Autre fait significatif : sur les 1900 prisonniers allemands recensés durant cette campagne, plus de 700 appartiennent aux effectifs de la Luftwaffe.

Le désarroi des équipages

Si le bilan de l'aviation de chasse se révèle positif, celui du bombardement, comme celui de la reconnaissance et de l'observation se mesure aux sacrifices consentis : avec la perte de 30 à 40 % des effectifs. Ce pourcentage énorme pour une campagne qui ne dure que 46 jours discolpe à jamais l'Armée de l'air de toute accu-



La chasse obtient 733 victoires pendant cette bataille et n'en concède que 410 à l'ennemi. Un symbole, Marin-la-Meslée sur son Curtiss H75.

sation de passivité. Quant à l'absence de résultats probants, elle s'explique par la faiblesse numérique des appareils et la manière dont ils ont été utilisés.

La doctrine d'emploi pour les bombardiers devait les conduire à attaquer le déploiement aérien de l'ennemi et à détruire les communications sur ses arrières. Or ils sont jetés en vain sur les premières lignes pour retarder la progression des colonnes, dans les pires conditions, c'est-à-dire à basse altitude sous le feu de la Flak. Lorsqu'il n'y suffisent plus, ce sont alors les Morane qui assaillent les blindés

au canon de 20 mm. Et pendant ce temps là, la reconnaissance et l'observation manquent de protection pour aller quérir du renseignement en général mal exploité.

Le livre « Pilote de guerre » qui relate une mission de Saint-Exupéry du groupe II/33 à bord d'un Bloch 174 sur la ville d'Arras dépeint parfaitement le désarroi des équipages de la reconnaissance et le caractère vain de leur sacrifice.

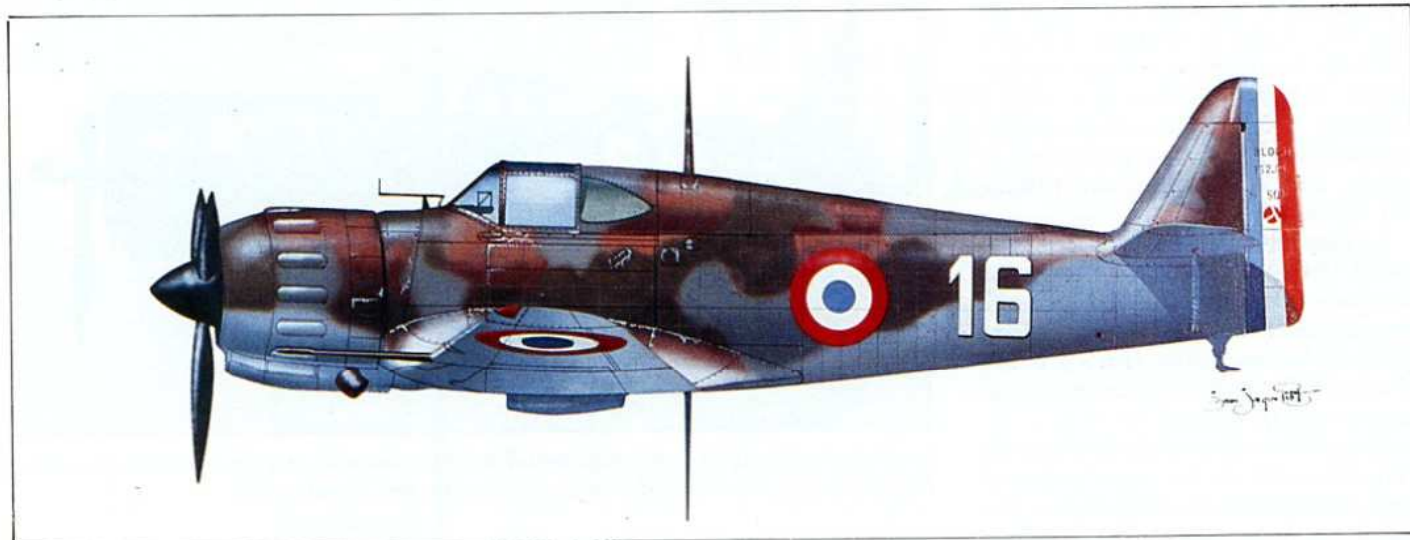
Telle est la physionomie de cette bataille qui doit être perdue de toutes manières avec ou sans la maîtrise du ciel d'une Armée de l'air courageuse.

Palmarès officiel des 24 groupes de chasse engagés

(entre le 2 septembre 1939 et le 25 juin 1940)

Groupe	Victoires sûres	Victoires probables	Palmarès
I/5	85	26	111
I/3	51	21	72
II/4	48	23	71
II/5	48	22	70
II/3	34	16	50
II/7	40	10	50
III/2	35	11	46
I/4	35	7	42
I/8	36	4	40
II/2	17	22	39
III/3	31	6	37
I/1	23	7	30
III/3	25	4	29
I/6	18	11	29
II/1	25	4	29
I/2	21	7	28
III/7	16	11	27
I/6	14	11	25
III/6	19	4	23
II/9	14	5	19
II/10	15	4	19
III/10	13	6	19
II/8	10	2	12
III/9	2		2
TOTAUX	675	244	919

COMBAT INEGAL



Le Bloch 152. Cet appareil robuste équipait 8 groupes de chasse (I/1, II/1, II/10, III/10, I/8, II/8, II/9 et III/9). Le N° 501 piloté par l'Adc Monchanin fut accidenté le 17 mars 1940 à Chantilly.

Le 10 mai 1940, l'Armée de l'air compte ses avions. Sa dotation initiale et la stratégie aérienne qui lui est imposée la condamnent d'avance à une aventure tragique. Dispersés dans leurs actions, les chasseurs entament le combat à 2 contre 5. Au moment où il faut engager tous les moyens de bombardement, seuls 39 appareils de jour peuvent partir à l'assaut des colonnes ennemies.

10 mai 1940. L'Armée de l'air n'a pas encore six ans. Sa prise d'identité remonte au 2 juillet 1934. Six années pendant lesquelles l'Allemagne prépare la guerre alors que la France en refuse obstinément l'idée, et se retranche derrière une politique de non-intervention.

Lorsque le conflit devient inévitable à l'invasion de la Pologne, il est déjà trop tard. La guerre est déclarée

mais même l'initiative de l'offensive appartient à l'adversaire.

Retard insurmontable

La jeune aviation allemande est puissante, riche de son expérience de la guerre d'Espagne. Goering a jugé que 3 530 avions étaient nécessaires pour l'exécution du Fall Gelb (plan jaune). A l'ouverture des hostilités, la

Luftwaffe aligne donc en avions disponibles 1 210 chasseurs modernes (Messerschmitt 109 E monoplaces, 110 C biplaces), 1 680 bombardiers (Heinkel 111, Dornier 17, Junkers 87 Stuka, Junkers 88, Henschel 123), et 640 appareils de reconnaissance (Dornier 17, Henschel 126). Bénéficiant de l'initiative de l'offensive, elle attaque avec la disponibilité maximum de ses forces.

L'Armée de l'air française, quant à elle, n'est pas prête : son chef d'Etat-major, le général Vuillemin ne se prive pas de le souligner depuis 1938. Elle compense hâtivement depuis quelques mois le retard insurmontable accumulé depuis des années. A l'heure des premiers combats, sa disponibilité est médiocre. Même les avions perdus ou endommagés durant la « drôle de guerre » ne sont pas forcément remplacés.

Au matin du 10 mai, l'Armée de l'air compte 1 368 avions disponibles en métropole : 637 chasseurs, 242 bombardiers, 489 appareils de reconnaissance et d'observation. En fait, ces chiffres, aussi faibles soient-ils (en particulier pour le bombardement) ne reflètent pas à eux seuls l'ampleur de l'infériorité numérique de l'aviation française.

Pour la chasse, élément clé du dispositif défensif, sur les 637 appareils comptabilisés, 542 se classent comme monoplaces modernes, 28 sont qualifiés de monoplaces anciens (Caudron 714, Dewoitine 501), les 67 restants sont les Potez 631 biplaces essentiellement réservés à la chasse de nuit et à la défense de Paris.



Le Dewoitine 520, arrive un peu tard. Le I/3 et le II/3 en transformation sur cet appareil n'interviendront qu'à partir du 13 mai.

Comme seules les zones d'opérations aériennes Nord et Est (ZOAN, ZOAE) prennent part, dans un premier temps, au combat (1), la chasse n'engage initialement dans la bataille que 438 appareils répartis dans 19 groupes et 5 escadrilles mixtes de jour.

Deux contre cinq

Ce sont donc 178 Morane Saulnier 406, 118 Bloch 152, 97 Curtiss H75 et 45 Potez 631 qui « ouvrent le bal » les premiers jours de l'offensive.

Guère plus rapides que les bombardiers adverses, tous ces appareils sont surclassés en moyenne de 100 km/h par les Messerschmitt 109 et 110. Certes, le Morane Saulnier possède un bon canon de 20 mm ; le Bloch 152 affirme une robustesse à toute épreuve et le Curtiss arrive à point nommé des Etats-Unis, mais le Dewoitine 520, l'unique appareil capable de rivaliser avec l'ennemi en matière de performance, a raté le rendez-vous. Deux groupes, le I/3 et le II/3 se transforment en tout hâte sur ce type d'appareil à Cannes et au Luc en zone opérationnelle aérienne des Alpes (ZOAA), et ils ne combattront avec cet appareil tant attendu qu'à partir du 13 mai.

« Deux contre cinq ». Telle est la gageure à surmonter par les pilotes de chasse qui abordent la « fournaise » de ce printemps 40. Si leur situation n'est guère reluisante, celle de leurs camarades du bombardement demeure encore plus préoccupante.

Élément aérien offensif largement négligé par la politique de l'entre-deux-guerres, les moyens de bombardement au 10 mai se révèlent plus que dérisoires. Sur les 400 appareils existants en métropole, 242 seulement sont donc disponibles. La moitié de



Avion de reconnaissance moderne, le Bloch 174. Ici un appareil de GR II/33 (Insigne La Hache).

cette flotte (Bloch 200, Bloch 210, Amiot 143 et Farman 221 ou 222) trop ancienne, trop lente, ne peut être utilisée que de nuit. Quant à l'autre moitié, (LeO 451, Amiot 351 - 354, Douglas DB 7, Martin 167, Potez 633, Breguet 691 - 693), elle n'est pas réellement opérationnelle. Le Douglas DB 7 poursuit son expérimentation. Le Martin 167, rapatrié en toute urgence d'Afrique du Nord, en l'absence d'adaptateur pour fixer les bombes, n'interviendra que le 22 mai.

Nombre des autres bombardiers servent à la transformation tardive des équipages au Groupement d'instruction de l'aviation de bombardement du Sud-Est.

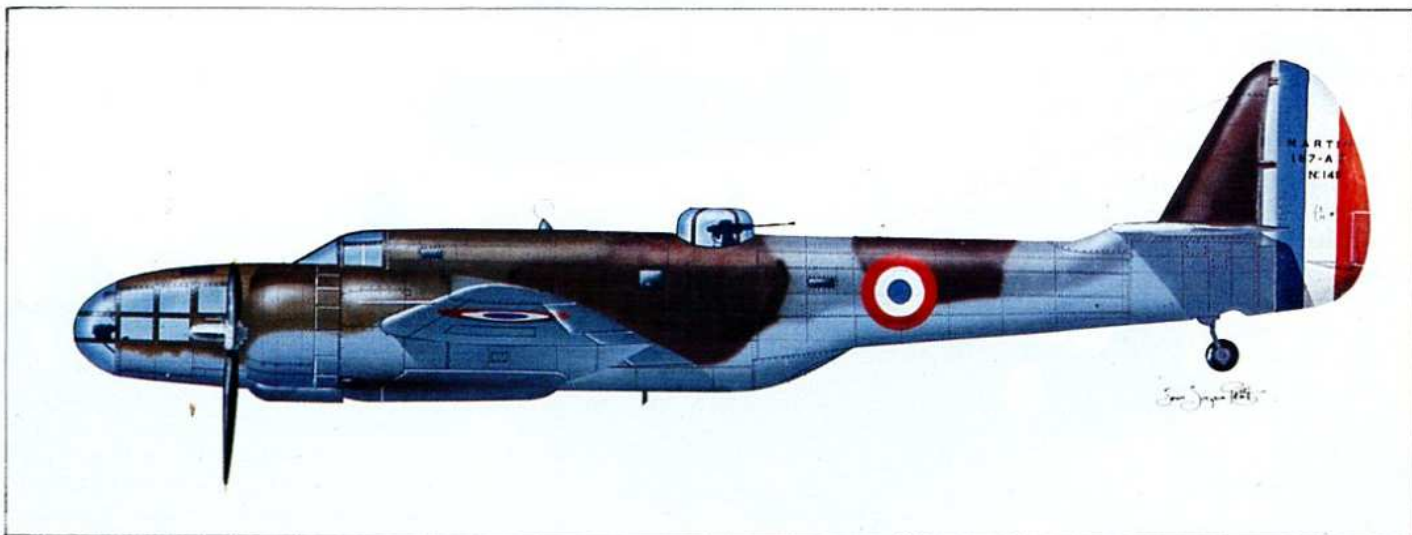
Aussi à l'offensive, seuls 54 LeO 451 et 35 Breguet 693 peuvent prétendre au label « bon de guerre » sur le

territoire. La dotation de l'Armée de l'air en Breguet 693 ne remonte qu'au 15 avril et la doctrine d'emploi de l'aviation d'assaut s'esquisse à peine.

Déséquilibre des forces

Lorsqu'il faudra engager le bombardement, le front Nord et Nord-Est ne disposera que de 14 LeO 451 et 25 Breguet 693 pour les opérations de jour, de 29 Amiot 143 et 6 Farman 221 et 222 pour les opérations de nuit, avec, en face, une Flak dense et 1 210 chasseurs pour s'opposer à leurs actions.

Ces chiffres expliquent que l'Armée de l'air, dans ce contexte, loin d'être capable de s'opposer au déferlement des panzerdivisions, ne pouvait même pas prétendre gêner un tant soit peu leurs progressions.



Le Glenn Martin 167. Ces bombardiers de fabrication américaine équipaient les GB I/62 et I/63. Ils n'intervinrent qu'à partir du 22 mai, le n° 140 fut abattu sur l'Aisne le 9 juin.



Pour les missions de nuit et la défense de Paris, l'armée de l'air disposait de 45 chasseurs multiplaces Potez 631.

Pour l'aviation de reconnaissance et d'observation, sur les 489 appareils répertoriés disponibles, seuls 24 Bloch 174, 19 Potez 637 et 238 Potez 63/11 sont aptes au combat. En excluant les Breguet 27 et les Potez 39 bien trop anciens, les avions de transition (Bloch 131, Potez 540, Mureaux 113, 115 et 117) se trouvent disqualifiés par rapport à la modernité de la Luftwaffe.

Le déséquilibre des forces en présence s'accroît encore avec le décompte des tubes tous calibres attribués à la DCA pour chacun des belligérants : 3 000 français pour 20 000 allemands. Cette disproportion s'aggrave un peu plus dans l'emploi de cette artillerie favorable à l'assaillant qui peut la concentrer sur ses axes d'effort.

Cependant, le premier choc n'est pas encaissé uniquement par les co-cordes françaises (Aéronavale comprise). La Royal Air Force aligne 26 squadrons (soit 400 appareils environ) sur le territoire national à l'ouverture des hostilités. En réunissant les moyens aériens de l'« Air Compo-

nent » et ceux de l'« Advanced Air Striking Force », cette flotte se décompose en six squadrons de chasse (Hurricane Gladiator), 12 squadrons de bombardement (Blenheim IV Battle), 3 squadrons de reconnaissance stratégique (Blenheim IV Spitfire PR), et 5 squadrons d'observation (Lysander). La force aérienne belge dispose globalement de 177 avions de 1^{re} ligne et la Luchtvaartafdeling (Hollande) de 124.

Mission de sacrifice

Pour le potentiel humain, sur les 2,7 millions de soldats français, 77 500 appartiennent à l'Armée de l'air et le personnel navigant représente 3 700 hommes. L'effectif des chasseurs est évalué à 800 (pour 700 pilotes), celui des bombardiers à 1 200 et celui de la reconnaissance et de l'observation à 1 700. L'insuffisance du nombre des équipages est relativement moins cruelle lorsque les avions manquent. Il n'empêche qu'avec l'arrivée tardive du matériel moderne, beaucoup de ses aviateurs sont à former ou en cours de

formation sur les avions nouveaux et en définitive, le poids de cette bataille aérienne éclair sera supporté par bien peu d'équipages. Depuis 1938, avec le plan V, un redressement s'amorce mais même si le 15 avril, 5 500 élèves pilotes sont en cours d'instruction, le stade de progression des premiers d'entre eux les condamne à ne pas arriver dans les unités opérationnelles avant le 15 juin.

L'organisation logistique, les transmissions et le guet aérien se révèlent raisonnablement adaptés sur le front Nord Est à la condition que les terrains restent abrités derrière la ligne Maginot.

Cet inventaire pessimiste des moyens ne suffit pas à lui seul pour craindre la défaite. La doctrine d'emploi de l'aviation est dictée par l'hégémonie du commandement de l'Armée de terre. Depuis sa naissance, la jeune Armée de l'air n'a pas su imposer sa stratégie spécifique. Dans ce conflit, elle restera donc pour la mission d'un bon nombre de ses groupes, « l'œil et la couverture » des unités terrestres. Cet état de fait l'empêchera de développer les concentrations de ses moyens et la condamnera à ne pas obtenir de résultats probants.

Cette doctrine d'emploi s'effondrera simultanément avec le système défensif terrestre, et comme l'écrivit un peu plus tard le général Vuillemin, l'aviation fut utilisée « non dans les conditions prévues par son emploi normal, mais bien dans des missions de sacrifice ».

(1) : L'ordre de bataille s'articule autour de quatre zones opérationnelles aériennes : Nord, Est, Sud et celle des Alpes tournée vers le danger potentiel que représente l'Italie (voir encadré).



Le Curtiss H75 équipait les groupes de chasse I/4, II/4, I/5, II/5. Ici une patrouille de la 2^e escadrille du I/4 (SPA 153).

DUEL AERIEN AU JOUR LE JOUR



Bloch 152

Non, le ciel n'est pas vide. Ces quelques faits aériens les plus caractéristiques parmi tant d'autres en attestent.

10 mai

A 5 h 35, la Wehrmacht pénètre en Hollande, en Belgique et au Luxembourg. Simultanément, 400 Heinkel 111, Dornier 17 et Junker 88 attaquent 47 terrains du Nord de la France détruisant ou endommageant une soixantaine d'avions de l'Armée de l'air.

Les Armées du Nord marchent sur la Belgique selon la manœuvre « Dyle ».

11 Amiot 143 et des Farman 222 bombardent de nuit quelques terrains allemands.

Action de la chasse française le 10 mai : 445 sorties, 49 victoires, 4 pi-

lotes tués, 5 grièvement blessés et 5 parachutés indemnes (1).

11 mai

A 18 h, les LeO 45 sont envoyés sur le pont de Maestricht. Suite à un engagement violent avec les Messerschmitt 109 et 110, 5 avions ennemis sont abattus mais un LeO 451 et 4 Morane ne rentrent pas. Les autres bombardiers sont tellement endommagés par la Flak qu'un seul d'entre eux pourra reprendre les vols le lendemain.

12 mai

L'offensive sur Sedan est repérée par les unités de reconnaissance mais la priorité du bombardement reste attribuée à Maestricht.

A 13h30, 18 Breguet 693 du groupement 18 attaquent les colonnes dans cette région. Malgré la protection de 18 MS 406 du III/3, 8 ne rentrent pas.

A 18 h, les LeO 451 (Groupement



Messerschmitt 109

de bombardement n°6/G6) intervient dans le même secteur, escorté par 12 Morane du III/2. L'action est poursuivie en nocturne par 12 Amiot 143 (G9).

Action de la chasse les 11 et 12 mai : 665 sorties, 106 victoires, 8 pilotes tués, 16 blessés dont 1 prisonnier, 9 parachutés indemnes.

13 mai

Percée de Sedan. Les Dewoitine 520 entrent en scène. 18 appareils du I/3 abattent sans perte 3 Henschel 126 et 1 Heinkel 111 dans le secteur de la Semois.

9 LeO 451 (G6) protégés par 27 Bloch 152 (I/1, I/8) attaquent des ponts de bateaux, des colonnes sur l'axe Dinant Rochefort et des blindés dans le ravin de Givonne. La moitié de ceux-ci seront rendus indisponibles par la Flak.

De nuit, 24 Amiot 143 (tous les moyens des G9 et 10) bombardent les arrières.



Bloch 174 au sol. L'aviation de reconnaissance effectua plus de 2 500 sorties

14 mai

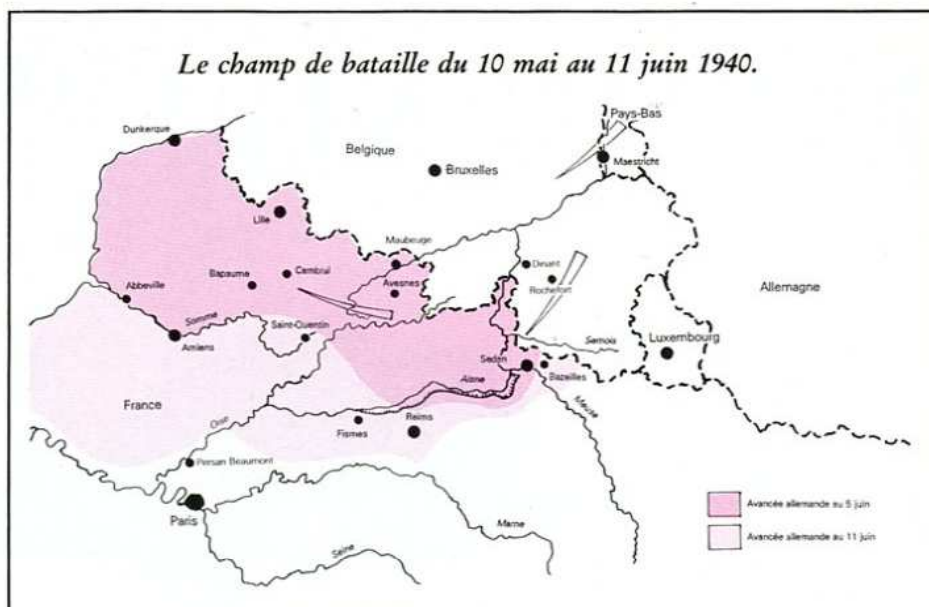
29 bombardiers : c'est le maximum des moyens disponibles que l'Armée de l'air peut jeter dans la bataille sur Bazeille, en utilisant suicidairement 13 Amiot 143 de jour. Quatre d'entre eux sont abattus.

15 mai

La Hollande capitule. Action de la chasse pour les trois derniers jours : 854 sorties, 143 victoires dont 63 pour la journée du 14, 24 pilotes tués, 23 grièvement blessés dont 2 prisonniers et 21 parachutés indemnes.

16 mai

Les blindés de Guderian se dirigent plein ouest vers la Somme.



Farman 222 du groupement 15 à Reims

A Maubeuge, les 30 Morane 406 du II/6 se font surprendre au sol par 18 Dornier 17. Au bilan, 2 avions intacts. Le groupe se replie sur Châteauroux pour se transformer sur Bloch 152, il ne reprendra le combat que le 5 juin.

17 mai

L'ennemi franchit l'Oise. 18 Potez 631 des escadrilles de la défense de Paris attaquent les routes du secteur d'Avesnes avec leurs armes de bord. Deux sont abattus, quatre autres ne

rejoignent pas leur terrain. 4 LEO 451 sur 12 sont sacrifiés sur le même objectif.

Action de la chasse pour les 16 et 17 mai : 40 victoires, 18 pilotes tués, 11 blessés, 5 parachutés indemnes.

18 mai

Le sergent-chef François Morel du I/5 sur Curtiss (10 victoires) est abattu sur Fismes après avoir descendu 3 adversaires.

12 LeO 451 et 8 Breguet 693 assaillent les colonnes sur Avesnes. 4 Breguet sont perdus.

19 mai

Les LeO 451 des GB I/12, II/12 et I/31 imprudemment regroupés sur le terrain de Persan Beaumont sont pris à partie par 12 Heinkel 111. 4 appareils seulement échappent à la destruction.

20 mai

14 Breguet 693 (G18) s'attaquent aux blindés dans l'axe Cambrai Saint-Quentin, 3 sont abattus.

22 mai

A 17 h, 18 Dewoitine du GC II/3 abattent 11 Stuka à Bapaume (région de Cambrai).

Action de la chasse du 17 au 22 mai : 1360 sorties, 128 avions abattus, 17 tués, 20 blessés, 24 parachutés indemnes, dont 7 prisonniers.

23 mai

Les armées du nord sont coupées du reste du dispositif établi le long de la Seine.

24 mai

11 Curtiss du GC II/5 emmenés par le lieutenant Houzé abattent 5 Messerschmitt 109 sans perte.



Amiot 143 du GB I/38 en bombardement la nuit du 10 au 11 mai

26 mai

Début de l'opération Dynamo (réembarquement du corps expéditionnaire à Dunkerque). L'Armée de l'air est déployée trop au sud. Seuls les Bloch du II/8, les Potez 63/11 du GR II/14 et 2 Martin 167 du GB I/63 opèrent depuis la Grande-Bretagne.

28 mai**Capitulation de la Belgique.**

Action de la chasse du 24 au 27 juin : 1331 sorties, 66 victoires, 22 tués, 15 blessés dont 4 prisonniers, 4 parachutés indemnes.

31 mai

Lille tombe. 57 bombardiers (G1, 2, 6 et 8) assaillent les colonnes autour d'Amiens, d'Abbeville et de Saint-Quentin. 13 d'entre eux sont perdus.

1^{er} et 2 juin

Raid de la Luftwaffe sur Marseille et sur Lyon.

3 juin

L'opération Paula prévoit l'anéantissement au sol de l'aviation française autour de Paris. Tous les groupes de chasse sont prêts, mais le message d'alerte transmis depuis la Tour Eiffel est brouillé. Dans la confusion, nombre de pilotes français sont coiffés au décollage par la chasse ennemie sur leur terrain en cours de bombardement. Les pertes en combat s'équilibrent à 30 avions perdus de part et d'autre, et quelques appareils sont détruits au sol. Ce n'est pas un franc succès pour la Luftwaffe.

5 juin

Début de la bataille de la Somme. Avec 66 victoires, les 19 groupes de chasse établissent, ce jour, un palmarès qui ne sera jamais égalé au plus fort de la bataille d'Angleterre (56 victoires le 15 septembre).



Pilotes de la 4^e escadrille « Morietur » du GC II/9 sur le terrain de Connantre (Marne) en juin 1940. 2^e à gauche, le Cne Delfino.

Sur les ponts de la Somme les actions du bombardement se succèdent. Les pertes sont sévères (5 Breguet 693, 2 Martin 167, 4 Douglas DB7 et 7 LeO 451).

« C'est pour l'aviation le moment de tous les sacrifices. On lui demande de se substituer aux réserves absentes, aux armes défaillantes ».

Vers 16 h 30, l'ordre est donné aux pilotes de Morane 406 d'attaquer les chars allemands au canon.

6 et 7 juin

Action de la chasse : 560 sorties, 65 avions abattus, 16 pilotes perdus, 10 blessés graves.

8 juin**L'Italie déclare la guerre.**

Le repli des unités vers le sud provoque la concentration anormale d'appareils sur les terrains encore praticables et l'insuffisance de ravitaille-

ment en essence et en munitions. Les échelons roulants ne suivent plus et les réseaux de guêt aérien sont déficients.

15 juin

Le sous-lieutenant Le Gloan du GC III/6 abat 5 avions italiens en 40 minutes à St-Raphaël.

16 juin

Le transfert des unités vers l'Afrique du nord est programmé. La confusion sur le champ de bataille est telle avec l'enchevêtrement des unités que l'action du bombardement est proscrite à quelques exceptions près.

17 juin

Le gouvernement français demande l'armistice.

18 juin

Les premiers groupes rallient l'Afrique du Nord.

24 juin

Dernières patrouilles du I/2 et du II/2 sur Grenoble.

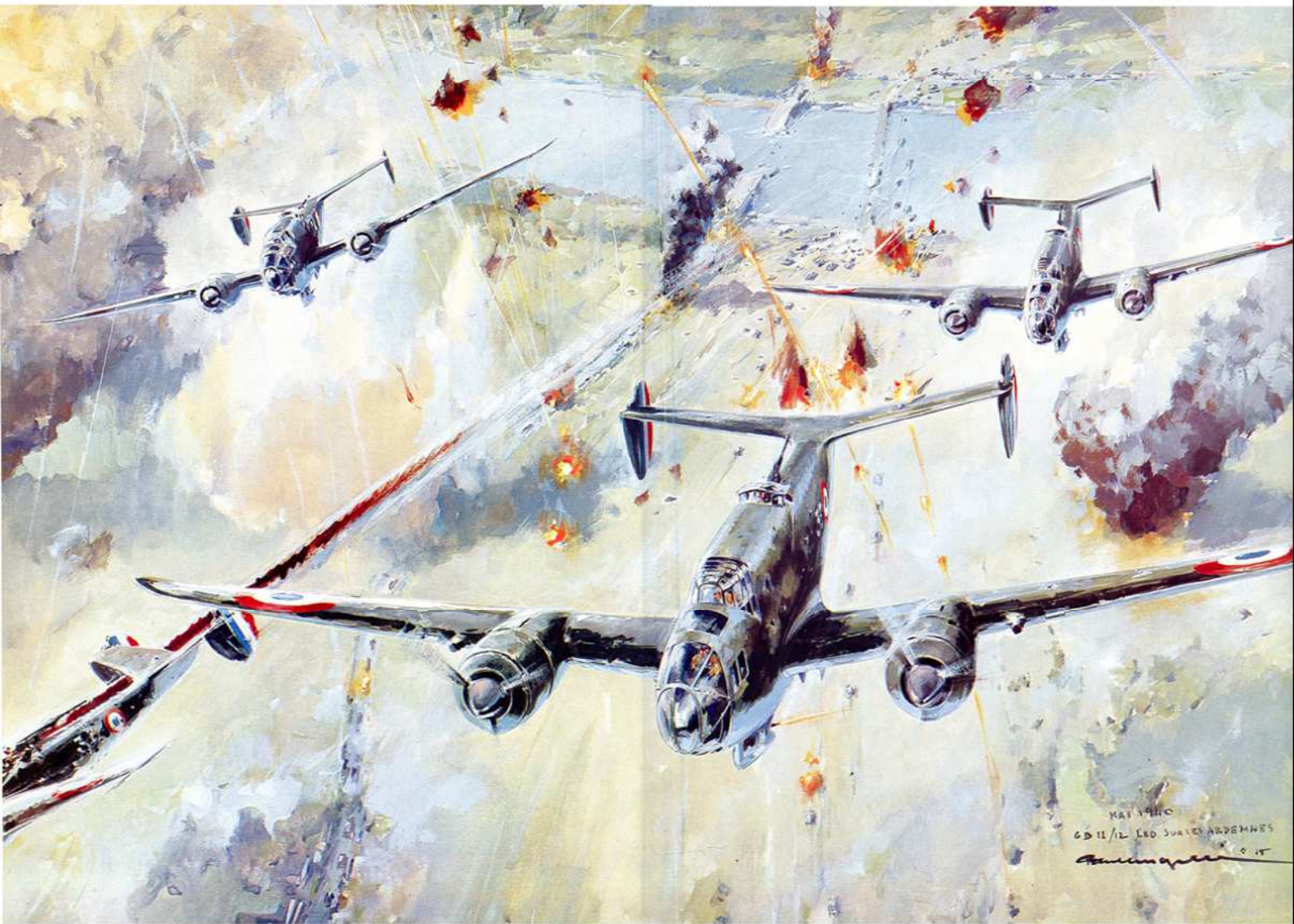
Le sous-lieutenant Marchelidon aperçoit un Henschel 126 du côté de Valence. C'est la dernière victoire. Un peu plus tard, 4 Morane du I/6 décollent de Marignane pour attaquer des Panzer au canon du côté de Romans. L'avion de Raphenne (6 victoires) est touché de plein fouet par un obus et explose. C'est le dernier tué de la bataille de France.

Articles conçus et rédigés par le lieutenant-colonel Henri Guyot.

(1) : Les sorties, victoires et pertes de la chasse dans cet article sont tirés du livre de Jean Gisclon : « Ils ouvrirent le bal ». Cet auteur participa lui-même à cette campagne au GC II/5 et remporta 4 victoires.



1 142 sorties de jour, 788 sorties de nuit pour l'ensemble du bombardement pendant la campagne de France.



MAY 1940
GS 11/12 LES SARTRES ARDENNES
G. H.

L'as aux vingt victoires MARIN-LA-MESLÉE

Une promotion de l'école de l'Air (1945) porte son nom. Il est le « parrain » de la base de Reims. Le commandant Edmond Marin-la-Meslée demeure l'as aux vingt victoires de la Bataille de France.

Edmond Marin-la-Meslée est né le 5 février 1912, à Valenciennes. Son père, ingénieur des Arts et Métiers, lui communique sa passion : l'aviation. Il construit des planeurs, crée des aéro-clubs, et cela, à une époque où c'était une folie héroïque que de se passionner pour la conquête de l'air.

Toute l'enfance de « l'as aux vingt victoires » est marquée par son en-

thousiasme pour l'aviation. Bachelier, Edmond Marin-la-Meslée hésite sur la carrière à suivre. Il commence des études de droit. Mais la passion est la plus forte et, au bout de quelques semaines, il demande une bourse de pilotage chez Morane.

Il est breveté pilote en 1931. C'est à ce moment qu'il s'engage par avancement d'appel. Il est admis à l'école de l'Air en 1936. Il en sort, en octobre



Le lieutenant Marin-la-Meslée termine la Bataille de France avec 106 missions de chasse durant lesquelles il a abattu 20 avions ennemis.

1937, avec le grade de sous-lieutenant et le brevet d'observateur. Il est affecté à la 5^e Escadre aérienne.

Nommé lieutenant le 1^{er} octobre 1939, il termine la Campagne de France au groupe I/5, avec 106 missions de chasse, 20 avions ennemis abattus, dont 15 au-dessus du territoire français et 5 au-dessus de l'Allemagne. A l'Armistice, son unité est repliée en Afrique du Nord. Il prend le commandement de son groupe quelques semaines après. Le 15 décembre 1941, il est nommé capitaine, à titre exceptionnel, avec la proposition suivante : « Officier pilote de chasse aux qualités exceptionnelles de chef et d'exécutant qui, parmi ses 20 victoires et ses 10 citations à l'Ordre de l'Armée, a attaché à son nom le prestige qui revient au premier des combattants aériens de la guerre 1939-1940 ».

En novembre 1942, il reprend la lutte et participe à la Bataille de Tunisie. Il effectue personnellement 105 missions de « Coastal Command », toujours en tête de son groupe qui remporte 4 victoires au large des côtes africaines.

En juin 1944, il est promu au grade de commandant. Son groupe revient en France : basé dans l'Est, il assure l'appui le plus efficace aux troupes de la 1^{re} Armée française.

Le 4 février 1945, le commandant Marin-la-Meslée part pour une mission d'appui des forces terrestres qui libèrent l'Alsace. Alors qu'il effectue un audacieux piqué, il est touché à la tête par des éclats d'obus, perd le contrôle de son P 47 et s'écrase au sol, dans un champ de la commune de Dessenheim.



Le groupe I/5 remporte à lui seul 111 victoires durant la bataille de France. L'EC 2/3 « Champagne » de Nancy, aujourd'hui sur Mirage III E, a hérité de ses traditions.

Palmarès de pilotes ayant obtenu plus de dix victoires

(entre le 2 septembre 1939 et le 25 juin 1940)

Victoires remportées seul ou en participation avec d'autres pilotes (*)

	Homologués	Probables	Total
1. Lieutenant Marin-la-Meslée	16	04	20
2. Sous-lieutenant Plubeau	14	04	18
3. Lieutenant Dorance	14	03	17
4. Capitaine Accart	12	04	16
5. Capitaine Vatsako (Tchèque)	12	02	14
6. Sergent Le Nigen	12	01	13
7. Lieutenant Périna (Tchèque)	11	02	13
8. Sous-lieutenant Le Gloan	11	01	12
9. Sergent-chef Tallent	11	01	12
10. Sous-lieutenant Lefol	11	00	11
11. Sergent-chef Morel	10	03	13
12. Sous-lieutenant Baptizet	09	04	13
13. Adjudant Tesseraud	07	04	11
14. Sous-lieutenant Madon	07	03	10
15. Adjudant Paulhan	07	03	10

* Annexe du livre de Jean Giclon « Ils ouvrirent le bal ».

Marin-la-Meslée au Groupe de chasse I/5



Quelques pilotes du I/5, à Suippes : sergents Muselli, Vuillemin, Périna (Tchèque, 13 victoires), capitaine Accart (16 dont 12 homologuées), sous-lieutenant Rouquette (16 dont 10 homologuées pour la période 39-45).

Le 10 mai 1940, le général Accart, alors capitaine, commandait le groupe de chasse I/5. Le sous-lieutenant Marin-la-Meslée fut son second pendant trois ans.

« Lorsque je vis arriver à la SPA 67 en 1937, sur le terrain de Reims, le sous-lieutenant Edmond Marin-la-Meslée, je fus séduit par ce grand garçon racé, aux yeux francs, au regard direct, ses gestes pleins d'aisance et son élégance naturelle traduisaient un équilibre de bon augure pour un chasseur, et la finesse de son esprit en faisait un officier brillant.

Il fut mon second pendant trois ans, mais nous ne mîmes pas trois ans à devenir deux amis. Très vite, il fut mon alter-ego, m'aidant avec une classe inégalable à préparer notre escadrille. L'orage déjà noircissait l'horizon.

Septembre 1939 : l'orage crève.

« Marin-la-Meslée a bientôt l'occasion de prendre ailleurs le commandement d'une escadrille. Il refuse pour rester mon second et me succéder si la fortune des combats aériens m'est défavorable.

C'est à sa présence sans doute que je dois une grande part de mes succès : le sentant derrière moi, je n'ai aucune crainte pour l'avenir de mon unité au cas où je disparaîtrais, et peux ainsi m'engager à fond.

Puis ce sont les combats du tragique mois de mai qui cimentent nos amitiés par les victoires et les disparitions. A l'aube du sinistre mois de juin 1940, une balle du Heinkel 111 me frappe.

Sur le lit blanc de l'hôpital, je suis tranquille pour l'escadrille : Marin-la-Meslée m'a remplacé et la mènera de victoires en victoires. Il m'apparaît soudain venu d'un coup d'aile entre deux missions, je le revois au pied du lit, portant sur le bras ma veste d'uniforme accrochée dans mon bureau avant le dernier envol. Il me regarde, sans chercher à me cacher ses pensées. Il répète interdit : « Mon pauvre vieux... Mon pauvre vieux, ils vous ont bien arrangé. » Jamais il ne m'a appelé ainsi ; il est ému, bouleversé de me retrouver en un tel état, et je sens toute son amitié à la manière dont il étreint ma main valide.

Derniers jours de juin : Marin-la-Meslée, grandi par ses vingt victoires, a passé la Méditerranée à la tête des Curtiss de l'escadrille. Il m'écrit, souvent. J'ai sur ma table, son paquet de lettres ardentes et sobres où il conte la vie de l'escadrille et exprime son espoir de ciels moins sombres que le cocardes sillonneront de nouveau à la poursuite des croix gammées...

Témoignage extrait de la revue aéronautique « Les vieilles tiges »
Pionniers n° 103 (janvier 90)

Pour le 2^e Colonel Guyot

LA 18^e VICTOIRE

DE CAMILLE PLUBEAU

Pour la division air actualité du SIRPAA

avec l'expression de mes très bons sentiments



Le Curtiss H75. Le premier « 6 mitrailleuses » du GC II/4, fut affecté à l'Adj Plubeau

Avec 14 victoires homologuées et 4 probables, le sous-lieutenant Plubeau se place second derrière le lieutenant Marin-la-Meslée dans le palmarès des pilotes ayant obtenu plus de 10 victoires entre le 2 septembre 1939 et le 25 juin 1940. Ce pilote appartenant à la 3^e escadrille du groupe de chasse II/4 « Les petits poucets » relate dans cet article, le récit de sa 18^e victoire, le 9 juin 1940.

quand j'entend le crépitement désagréable des balles dans mon avion. Je crois d'abord que c'est le mitrailleur du Heinkel mais je ne vois pas de leur de départ. Je glisse légèrement

Le 9 juin 1940 vers 17 heures, 18 Curtiss du 2/4 conduits par le commandant Rozanoff (tous les appareils disponibles ce jour-là) décollèrent d'Orconde.

Dès leur arrivée sur l'Aisne, les chasseurs aperçurent plusieurs pelotons de Heinkel 111 qui y naviguaient comme chez eux, coiffés par des patrouilles de ME 110.

Le sous-lieutenant Plubeau, l'as du 2/4, déjà titulaire de 17 victoires, leader des 9 Curtiss de la patrouille de protection de son groupe, eut son attention attirée par un ensemble de 36 Heinkel articulés en deux étages entre 3 000 et 3 500 mètres. Un Hein-

kel se promenait tout seul entre ses deux dispositifs. Plubeau pensa qu'il pouvait y avoir à bord des personnages d'un rang élevé de la Luftwaffe.

Et soudain, le feu

« Je le choisis pour cible. Je bats des plans et me retourne ; le dispositif suit. mes équipiers, le lieutenant Lhobil, un Tchèque et le sous-lieutenant Cordier tout près. Le Heinkel vire en piquant pour se placer sous la protection d'un peloton de 9. Je suis dans sa queue, tirant plusieurs rafales, tant dans les moteurs que dans le fuselage, visant la tourelle inférieure du mitrailleur de défense. Je crois qu'il est bien atteint



Le lieutenant Camille Plubeau (18 victoires)

pour me dégager de ce champ de tir supposé, tout en restant en bonne position de tir. J'appuie sur le bowden. Mes balles arrivent dans le fuselage du bombardier... et le crépitement reprend dans mon Curtiss. Je comprend hélas trop tard que je suis tiré par derrière. Trop confiant en mes équipiers, j'ai oublié, contrairement à mes habitudes, de surveiller mes arrières.

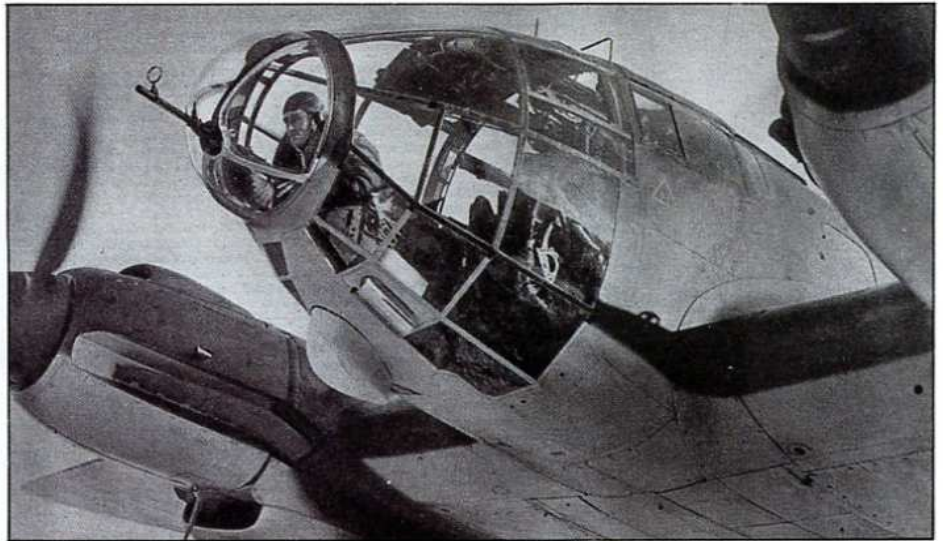
Je vire sec à gauche. Mon moteur s'arrête. Je suis face au sud : lueur d'espoir, fugitive... Je me poserai dans nos lignes... Et soudain, le feu... Les flammes m'environnent et montent jusqu'en haut de mon habitacle. J'ouvre ma cabine et me détache de l'avion (j'aurais dû inverser l'ordre des manœuvres afin d'éviter le courant d'air qui aspire et fait monter les flammes). Puis, profitant de l'expérience faite le matin même par mon camarade Blanc, je me lève et me fait éjecter... je suis en chute libre. Pour éviter que les 109 me tirent au bout des suspentes (je revois le capitaine Claude le 25 septembre) j'attends avant de l'ouvrir... Je compte 20 secondes, comme les photographes de l'air : 300... 301... 302... jusqu'à 320.

Je tourne sans voir le sol. Je dois ressembler à une poulie décentrée. A 320, je tire sur la commande d'ouverture. Un peu d'hésitation de la part du parachute extracteur qui doit éprouver des difficultés pour vaincre la pression de l'air. Un petit choc et me voici suspendu, je dirais même assis sous un joli et bien agréable parapluie blanc... Un grand merci à mon ami Tesseraud qui l'a plié.

Je suis à 600 ou 700 mètres environ et je descends lentement, pendant que les gens du sol, Français et Allemands, me tirent dessus. Heureusement, ils sont maladroits et ne réussissent qu'à m'érafler une jambe... Mais quel sifflement désagréable que celui des balles qui passent !... Mon avion est déjà arrivé au sol. Il brûle en bordure de la Retourne, un affluent de l'Aisne. Où vais-je tomber ?

**« Ne tirez pas,
je suis Français »**

J'approche du sol qui « monte » maintenant très vite. Je me prépare à me recevoir en souplesse et je fais un superbe roulé-boulé... Je suis dans un champ, tout près des blés pas encore mûrs. Je dégrafe rapidement mon parachute. Une seule pensée à l'esprit ne pas être prisonnier. Rien ne bouge. En rampant et à quatre pattes, je me dirige vers les lignes françaises. Ma peau cuite pend lamentablement de ma figure et de mes poignets. Mon œil



La dernière victoire de Camille Plubeau, un Heinkel 111

gauche se ferme ; des pieds à la ceinture, ma combinaison de vol n'existe plus. Après avoir parcouru 200 mètres environ, j'ai le plaisir de voir arriver, sur une moto, deux soldats qui me prenant pour un parachutiste ennemi, me mettent en joue : « Ne tirez pas, je suis Français ».

Ils insistent, car j'ai oublié de lever les bras et de jeter ce que j'ai dans la main droite (mon gant qu'ils ont pris pour une arme). Tout s'arrange. Je monte sur la moto. Nous avons fait 500 mètres à peine lorsqu'un caporal, accompagné de quelques hommes sortis de derrière une meule de foin, nous somme de nous arrêter. Malgré la présence de mes papiers, je suis suspect et baïonnettes aux fesses, je suis conduit au PC du bataillon où le

commandant me libère de mes trop zélés gardiens et me fait évacuer par voiture sanitaire.

Extrait de la revue aéronautique
« Les Vieilles Tiges ».
Pionniers. Avril 90, n° 104



Insigne de la 3^e escadrille du GC II/4
(Les Petits Poucets)

CINQ VICTOIRES DANS LE MEME COMBAT



Cette aquarelle de Paul Lengellé, peintre de l'air, illustre l'exploit de l'adjudant Pierre Le Gloan du III/6 sur Dewoitine 520. Le 15 juin 1940 décollant du Luc ce pilote abat 5 Fiat CR 42 et 1 Fiat RB 20 dans la région de Saint-Raphaël en moins de quarante minutes. Le sous-lieutenant Le Gloan termine la Bataille de France avec 12 victoires.

OBJECTIF : LE PONT DE MAESTRICHT



LeO 451 n° 42 du II/12. Touché par un obus, il se pose en catastrophe le 16 mai à Persan-Beaumont et emboutit un autre appareil.

Le 11 mai 1940, la 12^e escadre reçoit l'ordre de bombarder le pont de Maestricht, situé à l'ouest de cette ville hollandaise, sur le canal Albert, et d'attaquer les colonnes motorisées allemandes qui débouchent sur la route vers Tongres, en Belgique.

Tous les équipages du I/12 se disputent l'honneur de faire la première mission de bombardement du pont sur le canal Albert et des colonnes motorisées sur la route de Tongres à Maestricht.

Après un quart d'heure de route, les premiers indices du champ de bataille apparaissent dans le lointain, sous la forme de colonnes de fumées, particulièrement importantes sur la droite, dans la vallée de la Meuse. Les nombreux convois de réfugiés déjà identifiés sur les routes, nous indiquent hélas, que l'ennemi poursuit son action offensive.

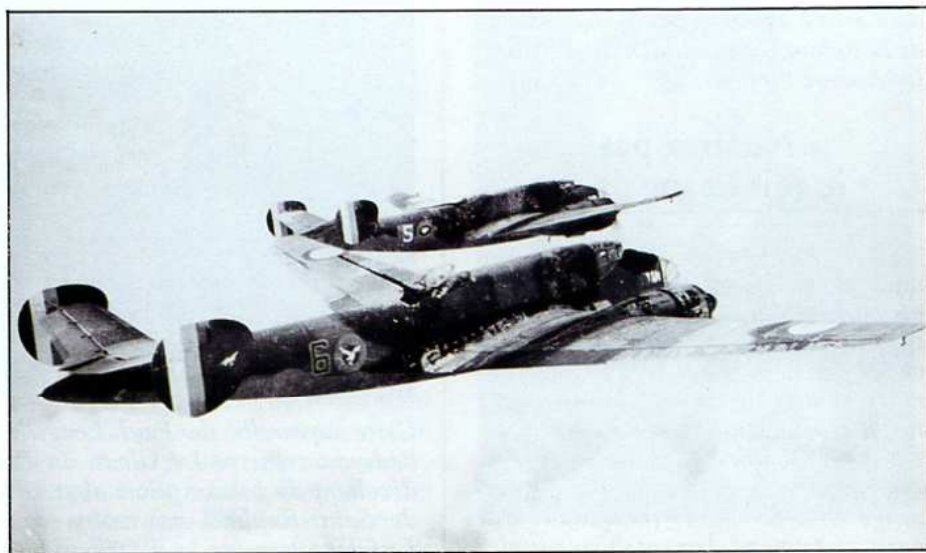
Voici Tongres dévorée par des in-

cendies et tout près des feux d'armes automatiques. Le radio m'assure que ceux-ci nous sont destinés. Il me montre des colonnes de chenillettes et de camions arrivant à Tongres. Je m'éloigne de l'axe dangereux.

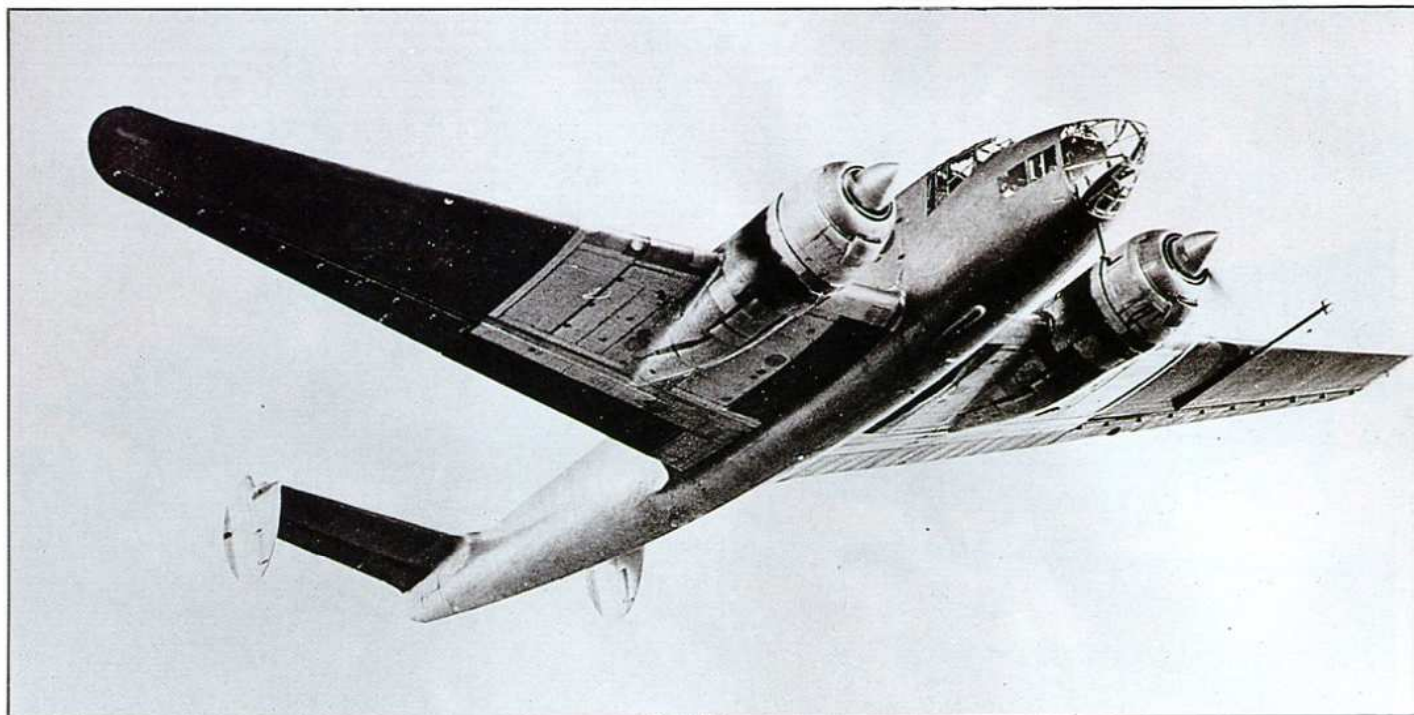
« Le voilà »

A moins de 20 km de l'objectif, je prend le cap de bombardement. Le

bombardier vient vérifier les dernières indications de mes instruments : altimètre à 500 mètres, indicateur de vitesse à 200 km/h ; les fumées au sol nous montrent que nous sommes près du vent debout. La formation vole dans un ordre impeccable. Les patrouilles latérales de chasse prennent une légère avance pour accentuer leur action, mais je n'aperçois aucun avion ennemi.



Deux LeO 451 de la 2^e escadrille du GB I/12 en formation



A 5 000 m, le LeO 451 volait à 480 km/h et pouvait en léger piqué échapper aux chasseurs. Il ne fut utilisé qu'en basse altitude.

Un grand cri dans le téléphone : « Le voilà » et le bombardier me montre à travers les glaces avant, le bel arc clair qui enjambe majestueusement le canal. Pourquoi est-il si beau sous le soleil couchant ? Est-ce un orgueil narquois ou une suprême coquetterie devant nos prétentions destructrices ? Trois degrés à gauche me crie le bombardier, et je me répète en moi-même : tout droit, 500 mètres à l'altimètre, 220 au badin. Les aiguilles sont immobiles, seul le beau pont blanc se rapproche lentement. Tel un pêcheur sur le point de lever sa ligne, je pense : « nous le tenons » quand la minute inoubliable commence...

L'arc du pont vient d'échapper à ma vue en s'enfuyant sous la coque de l'avion. « Terminé » me crie le capitaine bombardier en me regardant avec un grand sourire. Mission faite par notre avion, mais à faire encore par ceux qui nous suivent. Mon rôle de commandant du groupe est maintenant de les guider dans la poursuite de leur ligne droite.

Combat suprême

30 secondes secondes sont nécessaires et je compte : 101, 102, 103... ce malheureux nombre déclenche le feu d'artifice. 105... des traînées lumineuses incandescentes rouges, verdâtres, montent du sol et environnent l'avion de toutes parts. Les unes apparaissent sur les rives mêmes du fleuve, d'autres arrivent en oblique de collines plus éloignées, d'autres surgissent des angles cachés par l'avion.

108, 109... un remous soulève l'ap-

pareil. Des flocons blancs nous entourent. A droite, à l'Est de la Meuse, le coup de balai de nos chasseurs est déjà transformé en un combat suprême.

115, 116, 117... 121... un choc bru-

tal sous la coque vers la droite, l'impression d'une flamme, un inconnu invisible entré dans la maison, des grondements sourds au sol qui dominent les moteurs.

La fin du LeO 451 n° 46

Equipage :
Adjudant-chef Moquelet, cdt d'avion
Sous-lieutenant Morel, pilote
Sous-lieutenant Jacquet, canonnier
Adjudant Natta, radio-mitrailleur

Devant nous, à quelques kilomètres, nous voyons Maestricht et nous nous dirigeons vers le côté ouest, vers le pont de cette ville, notre prochain objectif ; nous survolons le pont à la verticale et nous larguons nos bombes de 100 kg, en trainée.

L'appareil, ainsi délesté de ses dernières bombes, devient plus maniable, et c'est alors que nous sommes pris dans un véritable feu d'artifice d'obus tirés par la DCA allemande, leur fameuse et terrible Flak : les obus éclatent juste à notre hauteur et nous plongeons dans un véritable enfer meurtrier d'explosions ; un obus vient nous percuter en plein sous le moteur droit qui est stoppé net et se détache par endroits de son bâti moteur, ce qui engendre de fortes vibrations dans l'appareil ; de ce fait, notre avion devient très difficile à tenir en ligne de vol.

Nous nous écartons aussi vite que possible de cette DCA avec tous ses obus éclatant à notre altitude. Enfin, nous arrivons à nous en sortir avec un moteur en moins et nous nous dirigeons vers la Belgique avec un appareil en piteux état.

C'est alors que nous sommes pris à parti par les Messerschmitt 109, venus précipiter notre agonie : ils sont partout, par derrière, par devant, sur les côtés, par en-dessous, nous nous défendons avec nos faibles moyens, canon, mitrailleuses, je tire avec ma mitrailleuse sous le fuselage, tout à coup, un bruit à l'arrière, le feu a pris à l'arrière du fuselage ; le sous-lieutenant Jacquet, fauché par une rafale de balles, s'écroule vers moi ; le feu est à bord.

Plein de sang du pauvre Jacquet, les cheveux et le visage brûlés par les particules de ces petits foyers de feu émis par les balles incendiaires, je suis complètement aveuglé. Moquelet me fait signe de sauter en parachute ; ayant ouvert la porte avant droite, je saute dans le vide. Nous n'étions pas très haut, 150 m environ ; à peine mon parachute s'est-il ouvert que je me retrouve au sol, traîné par le vent. Je tombe dans un trou d'obus et peux enfin me libérer de mon parachute ; j'entends alors des jeunes soldats me demander si je suis français ou anglais.

Il m'emmènent alors près du corps du malheureux Moquelet dont le parachute ne s'était pas ouvert, puis vers Morel qui avait réussi à poser son avion en flammes à proximité et à s'en extirper malgré ses graves brûlures dont il devait mourir 15 jours plus tard à l'hôpital de Maestricht.

C'est dans ce même hôpital que je suis conduit, prisonnier des allemands. J'avais le visage criblé de points noirs, les cheveux brûlés, la vue atteinte. Après huit jours dans une chambre noire et des soins journaliers, je récupère peu à peu la vue de l'œil gauche, mon œil droit étant définitivement perdu.

L'équipage est décimé, l'appareil détruit, moi-même je suis un miraculé : j'ai voulu écrire ce récit à la mémoire de mes camarades d'équipage disparus.

Récit de l'adjudant Maurice Natta
(Radio-mitrailleur)

Le LeO 451



Ce bombardier moyen moderne, avec une envergure de 22,50 m peut croiser à 480 km/h à 5 000 m sur 1 000 kilomètres. Il est équipé de deux moteurs Gnome-Rhône 14N de 1060 CV. Masse à vide 7 500 kg, capacité de carburant 1 800 litres normaux, 3 200 litres possibles ; bombes : une tonne dans le fuselage, plus deux bombes de 500 kg dans les racines d'aile. Masse totale possible 12 000 kg. Défense : une mitrailleuse fixe avant, un jumelage dans la cuve radio sur ascenseur, un canon de 20 sur tourelle-servo de Boysson à l'arrière.

124, 125, 126... que de flocons ? Que de traînées qui ont l'air de nous poursuivre ? Je passe suralimentation, surpression et plein gaz : je mets du pied à gauche, manche à gauche et en avant. Le sol se rapproche, le sifflement de l'air s'accroît, l'atmosphère de feux disparaît en même temps que le triple fuseau clair d'un ME 110, venu l'on ne sait d'où et rentrant dans ses lignes.

Dans ce retour au calme un peu particulier, nos ailes se dandinent à quelque 500 km/heure et la sarabande des aiguilles commence. Derrière nous et au-dessus, les gros flocons soigneusement constitués en nappe cumuliforme disparaissent.

Comme un diable dans sa boîte

« Attention, on nous tire » me crie



1^{re} escadrille du GB



2^e escadrille du GB I/12



Insigne du GB II/12

le bombardier. Diversion à gauche, puis à droite. Pas de silhouette inquiétante sur l'avant ni au-dessus. Mais les moteurs s'affolent et les compte-tours ne sont pas raisonnables... Vite un coup de grand pas aux hélices. Une lampe rouge s'allume et le compte-tours droit maintient sa position.

Et nos camarades ? Sont-ils toujours dans notre sillage ? Délibérément, après un dernier coup d'œil méfiant, je libère les manettes et modère la fougue de l'appareil. Voici, Laon, Saint-Gobain : encore une aiguille à zéro, plus de pression d'air, plus de frein à l'atterrissage me dit la petite aiguille !... L'Aisne, le terrain : je déverrouille le train d'atterrissage ; celui-ci sort comme un diable de sa boîte... Quelle surprise !

L'avion roule sur le gazon et le train ne fléchit pas ; sans freins, il s'assagit de lui-même, à ma grande

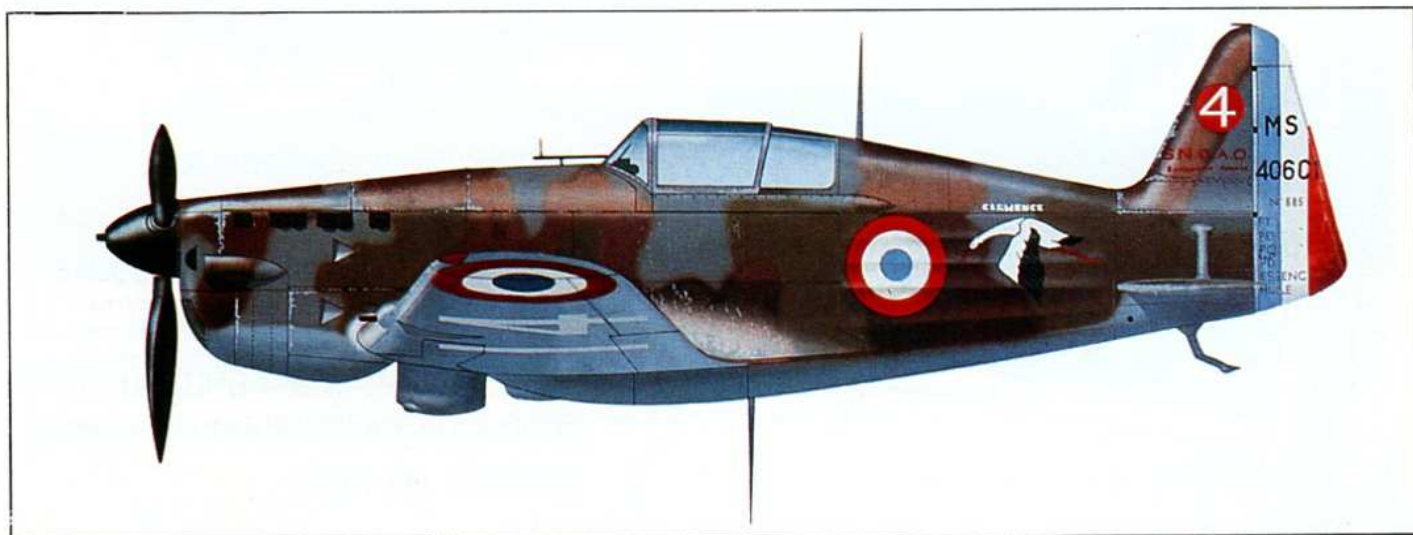
satisfaction, car mon brave mécanicien se précipite au devant avec de grands gestes, ne comprenant pas que l'appareil manque de ses moyens de manœuvre.

C'est un plaisir extrême de fouler à notre tour l'herbe verte. Le personnel s'accumulant devant l'aile droite, nous constatons avec lui qu'un obus de petit calibre a éclaté dans le bord d'attaque, entre le moteur et la coque, et a cisailé les canalisations. La plupart des avions sont criblés de balles ou d'éclats d'obus. De plus, le soir, réunis à la popote, nous connaissons cette terrible chose, les places vides à table !

La bataille va être dure, il va falloir serrer les dents.

Témoignage extrait de la plaquette historique de l'EB 2/94 « Marne » (dissous le 1^{er} juillet 1988)

MORANE SAULNIER CONTRE PANZER



Morane Saulnier 406. Cet appareil, le n° 685, baptisé « Clémence » était piloté par le sous-lieutenant de la Bretonnière du groupe I/2, SPA3.

5 juin 1940, c'est pour l'aviation le moment de tous les sacrifices. On lui demande de se substituer aux réserves absentes, aux armes défailiantes.

Vers 16 h 30 l'ordre est donné aux pilotes de Morane 406, des groupes de chasse I/6, II/2, III/7, d'attaquer au canon les chars allemands.

Libéré dans les Flandres par la disparition définitive du groupe des Armées du Nord, l'ennemi lança dès les premières heures ses divisions blindées et motorisées, afin de réaliser la rupture complète du front.

L'aviation de chasse qui fut mise, à cette date, à la disposition du commandement des Forces Aériennes du Nord-Est, comprenait 340 avions disponibles (310 monoplaces et 30 Potez 63 de chasse multiplace). Au cours de la période de vingt-six jours qui venait

de s'écouler, elle avait effectué 6 500 sorties, remporté 549 victoires. Ses pertes s'élevaient à 94 pilotes tués, 93 blessés en combat aérien et 8 prisonniers.

3 500 bombardiers et 1 500 chasseurs

L'aviation de chasse britannique basée en France se réduisait, le 31 mai, à 40 avions (3 squadrons). A la demande de renfort formulée par l'état-major français, le commandement anglais répondit par l'envoi de 2 squadrons de Hurricane, le 6 juin, à Rouen. Ils effectuèrent une mission et repartirent le soir même pour l'Angleterre. Le 8 juin, un autre squadron atterrit au Mans. Il n'y demeura que quarante-huit heures. Douze squadrons devaient participer à l'action depuis leurs bases anglaises. Le 16 juin, il n'y aura plus de chasse britannique en France.

Mais le 5 juin, 19 groupes seulement, avec leurs faibles moyens, furent contraints de faire face à l'action de 3 500 bombardiers et 1 500 chasseurs.

La Luftwaffe va lancer toutes ses forces dans cette bataille! Pendant les

jours qui suivront, nos chasseurs tiendront l'air en permanence, avec des dispositifs de moins en moins étoffés, de 9 ou 6 avions, toujours dominés à l'altitude supérieure par les formations de Me 109 ou Me 110, trois fois plus nombreuses. La chasse prodiguera ses efforts dans cette lutte de plus en plus disproportionnée, multipliant les sorties, malgré l'épuisement du personnel pilotes et mécaniciens.

A chaque mission, les patrouilles si « légères » éclateront vite pour se livrer à ces duels acharnés dans lesquels les équipiers se perdront, pour se retrouver deux minutes après le début de cette « grande fête », tout seuls dans le ciel. Un isolement qui sera chaque fois de courte durée, car le ciel se repeuplera à nouveau, aussi vite qu'il aura paru se vider.

A chaque sortie, le combat prendra les proportions d'une véritable bataille aérienne où nos pilotes devront faire face à un nombre croissant d'adversaires. Mêlées tournoyantes, faites d'attaques brutales, de dérobades, de poursuites, chacun décochant une courte rafale sur l'adversaire qui se présentera devant lui. La seconde suivante, il en retrouvera plusieurs qui se relayeront pour s'acharner à sa perte. Bagarre confuse, tou-



Le 10 mai, 10 groupes de chasse sur les 24 existants étaient équipés de Morane Saulnier 406 (III/1, I/2, II/2, III/2, III/3, I/6, II/6, III/6, II/7, III/7).

jours pareille depuis le 10 mai, où seule la chance pouvait aider la virtuosité du combattant à se sortir de cette impasse.

Manœuvre périlleuse

Le 5 juin fut un jour particulièrement faste en victoires : soixante-six ; le tableau de chasse le plus élevé de la bataille de France. Un score obtenu au prix de 10 tués, 9 blessés et 5 parachutés indemnes.

Ce jour-là, le Haut Commandement, pour essayer de remédier à l'infériorité numérique de notre artillerie dont la plus grande partie avait été engloutie dans la retraite de Belgique et le désastre des Flandres, n'hésita pas à faire appel à la chasse, dont les canons de 20 mm seraient susceptibles, tout au moins il l'espérait, d'opposer un barrage efficace à la progression des blindés.

Cette mission fut exécutée pendant quatre jours consécutifs par les Morane du groupe I/6, renforcés par des éléments des II/2 et III/7. Jamais les moyens mis à la disposition du commandant Tricaud, chargé de diriger cette opération particulière, ne dépassèrent 36 appareils.

Les Morane 406, malgré l'héroïsme et l'esprit de sacrifice de leurs pilotes, n'étaient pas armés pour effectuer ce genre d'attaques. Leurs mitrailleuses furent sans effet sur les blindages des chars. Quant à leur unique canon de 20 mm, il ne pouvait avoir d'efficacité réelle, même avec des obus perforants, qu'en tir à bout portant, à la dernière fraction de seconde précédant la ressource. Manœuvre périlleuse, surtout contre des chars en colonne de route ou au stationnement, et particulièrement bien couverte contre les attaques aériennes.

Dès l'aurore de cette journée, un spectacle d'une sauvage grandeur attendait les pilotes à leur arrivée sur le secteur de la bataille. Aussi loin que la vue pouvait s'étendre, la ligne de

front, jalonnée par le cours de la Somme, se dessinait à travers un léger voile de brume, sous la forme d'une longue et large traînée de fumées blanches et noires. Des volcans de flammes jaillissaient aux emplacements des villages. L'ensemble était strié par des milliers d'éclairs : coups de départ et éclatement des obus. Sur les arrières du front français, les villages flambaient. Les bombardiers étaient déjà passés. Une terrible bataille venait de s'engager. Elle durera cinq jours.

Les pilotes du I/6 furent renforcés, dans la matinée, par treize Morane du II/2 commandés par le capitaine

d'Abbadie d'Arrast. Ils accueillirent avec joie ce renfort inappréciable.

A 10 heures, douze Morane des deux unités, envoyés pour une mission de destruction sur le secteur Chaulnes-Roye, aperçurent une trentaine d'étranges appareils de type archaïque. Des biplans à train fixe, inconnus des pilotes, et que semblaient protéger, à haute altitude, des Me 109. Ces avions étaient des Henschel 123, chasseurs bombardiers en piqué de modèle ancien, classés dans la Luftwaffe comme appareils de deuxième ligne. Tandis que les deux patrouilles du II/2 s'occupaient des 109, celles du I/6 mirent à mal trois Henschel. Deux 109 furent abattus par les pilotes du II/2.

La Flak réagit

La patrouille double du I/6 reprit le chemin du retour, alors que celle du II/2 terminait son explication avec « les Messer ». Elle rencontra, entre Mont-Didier et Creil, une formation de 109. Au cours du combat très bref qui s'en suivit, le sergent tchèque Hranicka se dégagna de ses adversaires, avec un commencement d'incendie qu'il parut maîtriser. Il rejoignit le dispositif des Morane qui s'étaient regroupés, se rapprocha de son chef de patrouille et lui adressa



1 canon de 20 mm et des mitrailleuses de 7,5 mm, tel était l'armement des « 406 » pour affronter les blindés.

quelques signes incompréhensibles. Puis, il battit des plans pour signaler son départ, effectua un retournement très sec, et plongea vers le sol où il explosa.

Vers 17 heures, six Morane décollèrent pour attaquer au canon un rassemblement de chars dans la région de Chaulnes-Machelepot. Ils arrivèrent à basse altitude, et un premier passage leur permit d'identifier avec certitude leur objectif : un groupe d'environ 70 chars, au repos sur la route.

Un rapide demi-tour et, par avions successifs, la patrouille attaqua à moins de cinquante mètres d'altitude. Les obus encadrèrent les chars et les impacts furent très visibles des pilotes. L'un des blindés fut incendié et la Flak réagit à coups de canon de

petit calibre. Tous les avions rentrèrent, mais deux furent sérieusement endommagés et leurs pilotes blessés.

Criblés de balles

A 19 heures, la mission fut reprise avec trois patrouilles. Mais les blindés ennemis, avertis par les attaques précédentes, reçurent les visiteurs par un ouragan de feu.

L'adjudant-chef Senet, leader de la formation, eut les honneurs de l'accueil. A dix mètres du sol, son réservoir d'essence s'enflamma, et le Morane ne fut rapidement plus qu'un brasier. Suffoqué au milieu de ce brûlot, Senet ne perdit pas son sang froid, et cabra son avion pour une chandelle désespérée. Au sommet, il

évacua, non sans peine, ne ressentant pas encore les souffrances de ses multiples brûlures...

Les Allemands se précipitèrent vers son point de chute et, devant son état, le dirigèrent sur l'hôpital de Marcoing où il commença son interminable calvaire de grand brûlé.

Le sous-lieutenant Milhet, mis en flammes, eut le temps de rejoindre nos lignes, où il sauta à son tour, grièvement brûlé au visage et aux mains.

Les autres avions rentrèrent au terrain, criblés de balles et d'éclats d'obus. Deux Morane du I/6 étaient irrécupérables. Le sergent Jicha ramena le sien, avec le tiers de sa dérive verticale emportée et le bord d'attaque de son aile gauche en accordéon.

Pommier-Layrargues, le vainqueur de Mölders



Le sous-lieutenant Pommier-Layrargues du GC II/7.

Le Dewoitine 520 (n° 266) avec lequel Pommier-Layrargues obtint ces victoires. Il fut lui-même abattu quelques minutes après.

Les Me 109 se montrèrent ce jour-là très mordants. Ils poussèrent le « sans-gêne » jusqu'à venir attendre nos dispositifs à la verticale des terrains de la région parisienne.

Le II/7 fut mis, avec ses Dewoitine, à la disposition du groupement 23. Tout son échelon volant disponible arriva à Meaux dans la matinée. Il y restera jusqu'au 9 juin et vivra, pendant ce court séjour, dans des conditions déplorables, avec un personnel mécanicien réduit.

Lorsque le II/7 atterrit à Meaux, le I/3 était engagé depuis l'aube. Le groupe avait perdu le sous-lieutenant Koreck et comptait quelques avions endommagés. Le renfort du 2/7, avec ses 25 Dewoitine, fut apprécié par les pilotes du I/3, car les demandes de missions se succédaient au PC de la base.

Au cours de l'après-midi, le II/7 fut engagé à trois reprises différentes, et chacune d'elles vit « fondre » le nombre des disponibilités.

A 17 heures, une patrouille triple de huit appareils, emmenée par le capitaine Hugo, décolla pour une couverture du secteur Athis-Péronne. Moins d'un quart d'heure après, elle fut attaquée, entre Compiègne et Estrée-Saint-Denis. Quinze Me 109, bien dans le soleil et piquant de très haut, s'abattirent sur la formation française. Un autre dispositif plus important de 109 protégeait les premiers. La patrouille haute des 520, composée de deux avions seulement, fut anéantie au passage par les 109, qui piquaient à 700 km/h.

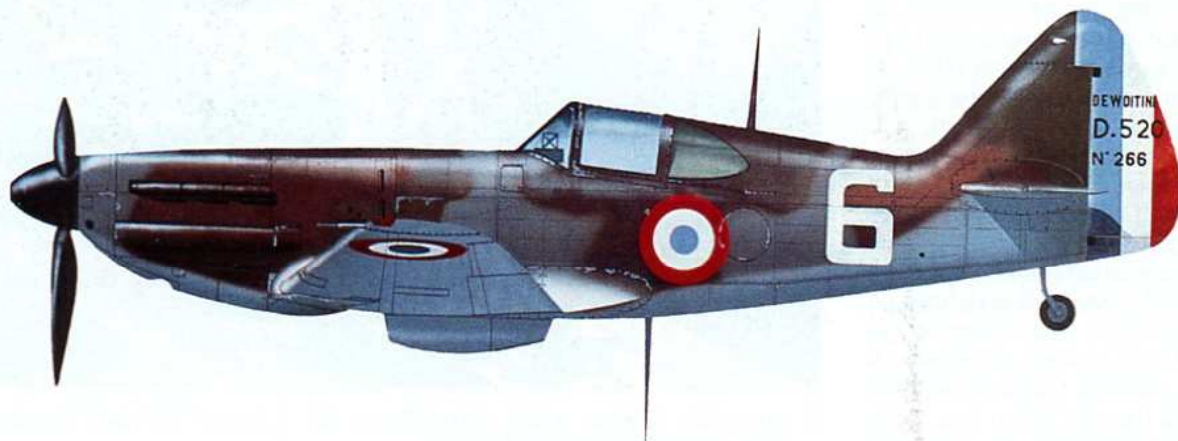
L'adjudant-chef Pontains, en flammes, se parachuta blessé et fut recueilli au nord de Compiègne. Le sergent Bret, à la suite d'une manœuvre de dégagement trop brutale, « se sonna ». Il rejoignit Meaux, avec difficulté, pour être évacué avec une grave lésion au cœur.

Poursuivant leur piqué, les 109 descendirent le sous-lieutenant Louis, qui tomba en flammes près de Quesnel. La patrouille Hugo échappa à « cette tornade » de feu. Le sous-lieutenant Pommier-Layrargues, en position de cabré léger, ajusta le leader du dispositif ennemi et lui expédia une rafale, de trois quart avant. Aussitôt en flammes, le 109 laissa « échapper quelques tôles » tandis que le pilote se parachutait. C'était Mölders...

Capitaine, Mölders avait 27 ans et comptait trente-quatre victoires, dont huit remportées sur le front français. Les autres, il les avait acquises en Espagne, dans la Légion Condor et en Pologne.

Pommier-Layrargues ne sut jamais quel adversaire il avait eu dans son collimateur. Quelques instants après l'entrée en lice des chasseurs allemands, le dispositif de 520 « éclata ». Pommier-Layrargues, aux prises avec trois 109, en abattit un autre, puis, probablement à bout de munitions, il succomba après une défense acharnée qui s'acheva au ras des toits de Beauvais. Il percuta dans une maison de banlieue, à Marissel.

Pommier-Layrargues, avait 24 ans. Il appartenait à la promotion de l'Ecole de l'Air de 1937-39.



Les pilotes, trop préoccupés par l'exécution de leur « ressource » au ras des objectifs et par les gerbes de projectiles traçants qui les environnaient, ne purent observer les résultats de leurs tirs.

Contre les blindés

Une journée harassante s'acheva pour le I/6 et leurs camarades du II/2. Décevante également, et elle justifia l'impression donnée par le commandant Tricaud : « Il semble que les résultats obtenus aient été bien incertains et hors de proportions avec les pertes subies en matériel et en personnel. »

Depuis son entrée en campagne, le I/6 avait été particulièrement éprouvé. Plusieurs pilotes avaient dû être hospitalisés à la suite de blessures, bénignes au départ, qu'une extrême fatigue avait aggravées.

Le 5 juin au soir, le groupe ne comptait plus que 18 pilotes. Le général d'Harcourt, inspecteur de la chasse, décida de remanier l'organisation de l'unité du commandant Tricaud, composée d'un fort pourcentage de pilotes tchécoslovaques. La



Le MS 406 : 2 435 kg, puissance moteur 960 CV, vitesse de croisière 400 km/h

première escadrille fut confiée au sous-lieutenant Raphenne. Ancien sous-officier, promu au début de la guerre, celui-ci était, à 29 ans, un pilote de haute valeur morale et professionnelle, toujours volontaire pour les missions les plus périlleuses. Le capitaine Kulhaneck prit le commandement de la seconde escadrille, constituée par 8 pilotes tchèques.

Le 6 juin, le groupe poursuivit son effort contre les blindés, qui accueillirent les Morane par un feu nourri. Fait extraordinaire, aucun appareil ne

fut atteint. Le général d'Astier de la Vigerie, qui vint le soir féliciter les pilotes pour leur brillante conduite, leur laissa entendre que d'autres missions de ce genre allaient être demandées les jours suivants. Une perspective flatteuse qui n'enthousiasma pas outre mesure des pilotes qui se battaient avec du matériel de plus en plus mal en point, et désuet. Ah ! si on les avait équipés avec des Dewoitine, les résultats eussent été tout autres.

Extraits du livre de Jean Gisclon
« Ils ouvrirent le bal »



Air Actualités



LE MAGAZINE DE L'ARMÉE DE L'AIR

MENSUEL 18 F

POUR LES PASSIONNES D'AVIATION MILITAIRE

ABONNEMENT

Nom (1) _____

Prénoms _____

Adresse (1) _____

Code postal _____

Ville _____

Tarifs : pour un an (10 numéros) :

France 140 F

Etranger 180 F

A partir du mois de : _____

paiement sous forme (2)

• d'un chèque de virement postal

• d'un chèque bancaire à l'ordre de
OGP - Air Actualités

Toute correspondance relative aux
abonnements à adresser à :

Organisation Gestion Publipostage
(OGP)

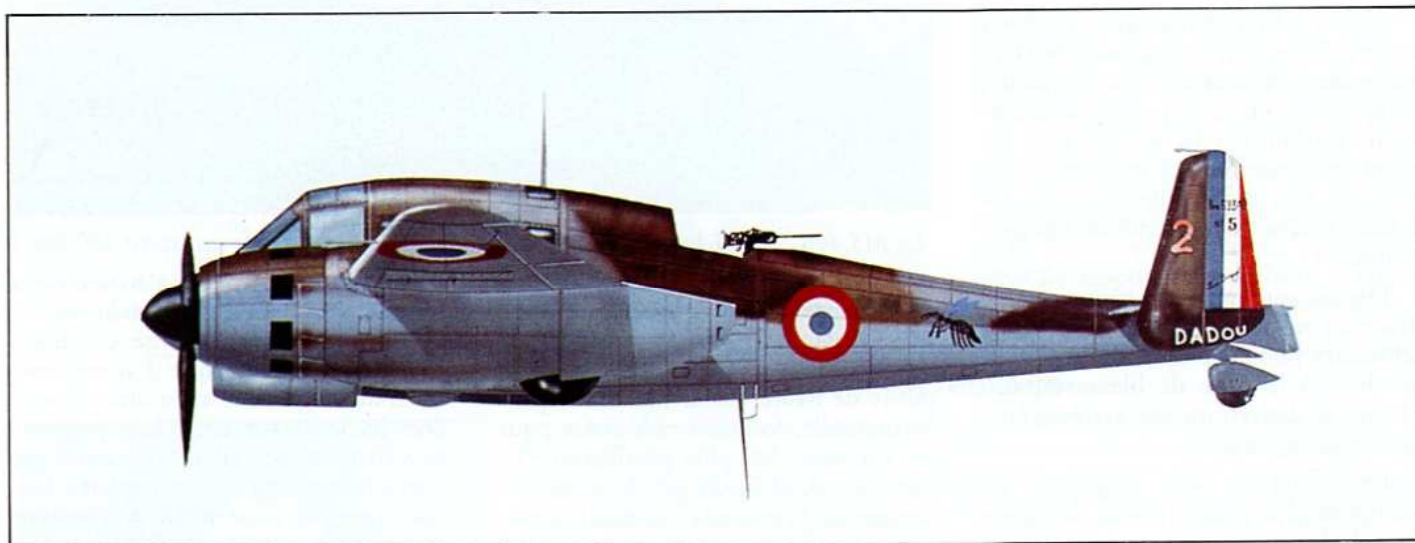
175-179, avenue Jean-Jaurès

75019 PARIS

(1) en capitales d'imprimerie.

(2) rayer la mention inutile.

MISSIONS SUR BRÉGUET 693



Le Breguet 693. Le n° 5 représenté ci-dessus (pilote Slt Brunet, mitrailleur Sgc Matuchet) fut abattu le 5 juin par 4 Messerschmitt 109 à Hattencourt (Somme)

L'aviation d'assaut a lourdement payé son engagement dans la Bataille de France. Survivant de cette épopée, Guy Perrot de Thannberg. Abattu à trois reprises, il se souvient de ces missions périlleuses où jeune sergent-chef, il s'envolait à la rencontre d'un adversaire hégémonique et maître de la bataille. Un face à face disproportionné où la bravoure le disputait à l'abnégation.

Les sombres journées de mai-juin 1940 resteront à jamais gravées dans la mémoire de Guy Perrot de Thannberg alors âgé de 25 ans. Comme des milliers d'hommes de sa génération, son existence fut précipitée par les événements dans les bourrasques meurtrières de la blitzkrieg (1). Une blitzkrieg dont il aura vécu les combats aux commandes du Bréguet 693. Boursier pilote militaire à l'école d'Angers, il s'est engagé dans l'Armée de l'air en 1935. Après avoir effectué un tour d'opération en territoire d'Outre-Mer, il est affecté au groupe II/54, lequel relevait du groupement d'aviation d'assaut 18.

Contraint au vol à très basse altitude afin de pouvoir pilonner les dispositifs terrestres ennemis, l'aviation d'assaut et l'aviation de bombardement a payé un lourd tribut à son engagement dans la bataille de France. En nombre nettement insuffisant (le 10 mai, l'Armée de l'air alignait

242 bombardiers disponibles contre 1 680 à Luftwaffe), elle offrait une cible de choix aux artilleurs d'une Flak allemande omniprésente et qui possédait, elle, « six fois le nombre de pièces que nous avions en DCA ». Un combat perdu d'avance.

Duo sur Bréguet 693

Ce déséquilibre des forces ne parvenait cependant pas à semer le trouble dans l'esprit de Perrot de Thannberg, solide gaillard de 1,85 m soutenu par une profonde et inébranlable sérénité et qui totalisait au 10 mai 1940, 900 heures de vol. « Certes, quand on voyait que de huit appareils, il n'en rentrait plus que six ; de six, il n'en rentrait plus que quatre, on se disait bien que prochainement, ce serait notre tour. Mais je n'avais pas peur, car dès que j'étais aux commandes, je baignais dans un état second, je ne pensais qu'à mon boulot. »

Et de confier la « griserie » qui l'envahissait lorsqu'il respirait l'odeur de la poudre se dégageant des champs de bataille qu'il survolait.

Les champs de bataille, Perrot de Thannberg dut attendre cinq longues journées avant de pouvoir les survoler, cinq journées interminables où l'envie d'en découdre le rongait de « l'intérieur ». Mais comment en aurait-il pu être autrement alors qu'à l'aube du 10 mai 1940, le groupement 18 ne pouvait aligner que 25 avions disponibles. Ce n'est que le 15 mai qu'il s'envola enfin pour son baptême du feu, première mission d'une série de sept toutes effectuées sur Breguet 693.



Perrot de Thannberg témoigne cinquante ans après.

« Pour l'époque, le Breguet 693 était un avion de pointe, se souvient de Thannberg. La machine était facile à piloter et se prêtait facilement aux tonneaux. Cet avion, il n'en existe aujourd'hui plus aucun exemplaire, même pas au Musée de l'air. Si ce n'est qu'une maquette dans une vitrine. » Pas un Breguet 693 ne devait, en effet, survivre à la campagne de 1940. « On les a tous cassés au combat. D'ailleurs, saviez-vous que la durée de vie moyenne d'un de ces appareils employé pendant la bataille de France n'excédait pas 5 h 30 minutes ? »

Pilote et mitrailleur formaient le binôme qui unissait sa vie à celle du Breguet 693. « Le premier se voyait confier le rôle le plus important puisqu'il était pilote, bombardier et navigateur. Le mitrailleur, lui, servait à la protection arrière, affichait les temps de traînées pour le largage des bombes. On doit les saluer bien bas puisqu'au fond, ce sont eux qui ont le plus dégusté. » Lorsque les appareils ennemis arrivaient par l'arrière pour accomplir leur triste besogne, les mi-



La doctrine pour l'aviation d'assaut était le vol rasant. Dès les premières sorties ce fut l'hécatombe.

traillleurs étaient en effet plus que jamais exposés aux rafales meurtrières.

Vol rasant : L'hécatombe

Le potentiel offensif et défensif du Breguet était cependant loin d'être négligeable. A l'arrière, deux mitrailleuses dont l'une pour la protection et l'attaque ventrale ; deux autres à

l'avant. L'appareil pouvait emporter 8 bombes de 50 kilos chacune et le pilote disposait également d'un canon de 20 mm alimenté par un chargeur de 60 obus. Si les bombes donnaient entière satisfaction à de Thannberg (« une seule suffisait à traiter 150 mètre de terrain »), celui-ci aurait préféré avoir sous les gants des mitrailleuses d'un calibre supérieur à celui dont il disposait : du 12,7 au lieu du 7,5. Et l'on comprend pourquoi lorsque l'on sait qu'avec un projectile de ce calibre, « Il est possible de mettre le feu à une traverse de chemin de fer. »

Mais cela n'aurait nullement permis à l'aviation d'assaut d'endiguer le flot irrésistible des meutes germaniques. « Je me souviens d'une mission à deux appareils en vol rasant où nous sommes tombés sur un nid de flak. Il y avait deux jumelages de quatre tubes à gauche de la route et deux jumelages de quatre tubes à droite. Et tous ces tubes crépitaient. Calculez ! Cela faisait 16 tubes qui crachaient à 600 coups minute soit 160 projectiles par seconde. Qu'est-ce que vous voulez que l'on fasse ? » Une situation d'autant plus grave que la doctrine alors enseignée pour l'aviation d'assaut était le vol rasant. Et le résultat ne s'est pas fait attendre. Pour la première sortie du groupe I/54, le 12 mai, le bilan s'est soldé par un carnage : sur les onze équipages engagés, sept ne devaient pas rentrer. En catastrophe, les pilotes ont alors dû repenser une doctrine mise en pièce par l'hécatombe du 12 mai. La formule retenue fut le semi-piqué à 45° mais face à la supériorité de la flak et à sa concentration, la quête d'une tactique sécuritaire relevait de la mission impossible et la mort était bien souvent au rendez-vous.

Un long serpent noir

La mort, Guy Perrot de Thannberg l'a frôlée à plusieurs reprises mais à chaque fois, la chance alliée à son



Le Sgc Perrot de Thannberg au printemps 40 : 7 missions de guerre, trois fois descendu.



Un Breguet 693 du GBA II/54 aux couleurs de la 4^e escadrille à laquelle appartenait Perrot de Thannberg.

expérience de pilote chevronné lui ont permis de l'esquiver.

Pour lui, la Bataille de France s'est achevée le 9 juin 1940 dans un arbre de la forêt de Villers-Cotterêts. « Ce jour-là, nous étions partis avec six avions bombarder la région sud de Soissons. Parvenus à quelques kilomètres de cette ville, notre appareil a encaissé soudain deux obus de 88 : l'un a défoncé le plan droit, arrachant la verrière, l'autre a atteint l'empennage arrière. » Ce coup était d'autant plus grave qu'il allait provoquer la vaporisation de l'essence mais il en fallait beaucoup plus pour destabiliser le sergent chef de Thannberg. Pas question de revenir au bercail ! « Si on s'envole, c'est pour faire quelque chose. De toutes façon, avec l'essence qui se volatilisait, j'étais persuadé de ne pouvoir rentrer à bon port. » Alors, autant quitter la scène en beauté...

C'est à ce moment-là que survolant la route de Coucy-le-Château, au nord de Soissons, il aperçut « un long serpent noir bien visible sur ces routes blanches et crayeuses ». Il n'en croyait pas ses yeux. Devant lui, sur 400 mètres, progressait une colonne d'infanterie allemande. Son sang n'a fait qu'un tour. « Nous sommes descendus en rase motte et nous avons arrosé tout le dispositif au canon, à la

mitrailleuse, sans oublier les bombes dont l'une d'elles est tombée sur un camion rempli de munitions. Nous avons fait demi-tour pour remonter le dispositif puis nous avons dégagé vers la forêt de Villers-Cotterêts. » C'est alors que survint la panne d'essence, mais il sut négocier avec maestria cette situation que d'aucuns auraient

trouvé désespérée. « A l'approche de la vitesse de décrochage, le manche devient mou. A ce moment-là, j'ai rendu brutalement la main et l'appareil a plongé en douceur pour terminer sa course dans un arbre, à trois mètres du sol. Croyez-moi que sans cette manœuvre, on nous aurait ramassés avec du papier-buvard ! »



L'armement du Breguet 693 : 1 canon de 20 mm, 4 mitrailleuses de 7,5 mm et 8 bombes de 50 kg.

Par deux fois auparavant, les 6 et 7 juin, ses missions s'étaient déjà mal terminées. L'alerte la plus chaude survint le 6, dans la région de Roye. « Je m'étais attardé sur le terrain où nous venions d'attaquer un dispositif d'environ 250 chars. Une lueur est soudainement apparue devant moi et simultanément, je me suis retrouvé avec un corps étranger dans la bouche. Deux projectiles, l'un sur la gauche, l'autre sur la droite, m'avaient effleuré le visage. »

Une vague métallique

L'une des balles avait scié la jambe du collimateur alors que la seconde avait pulvérisé son tableau de bord, propulsant dans sa bouche un éclat de verre et cela, sans la moindre égratignure. Criblé d'une vingtaine d'autres balles, l'appareil après un début d'incendie maîtrisé se posa néanmoins sans dommage quelque cent kilomètres plus loin. Le lendemain, il avait été contraint à un autre atterrissage mouvementé dans un champ de Saint-André-de-l'Eure.

Alors qu'il fonçait en semi-piqué sur des colonnes blindées, le Breguet reçut de plein fouet un obus de 88 mm dont les éclats criblèrent les jambes du mitrailleur. Bien entendu, cela n'empêcha pas l'équipage de larguer ses bombes sur le dispositif avec passage au ras des tourelles. Un spectacle impressionnant : « Il y avait environ 800 chars disposés sur un front de 3,5 km. Et lorsque nous survolions les tourelles à une altitude n'excédant pas 3 mètres, tous les tubes se levaient les uns après les autres dans notre direction puis tout repartait dans l'autre sens quand nous faisons demi-tour. On aurait dit une vague métallique. C'était extraordinaire. »

Après son troisième crash, le 9 juin, Guy Perrot de Thannberg n'aura plus l'occasion de reprendre l'air pour croiser le fer avec l'agresseur nazi. « Dès les 11-12 juin, l'aviation d'assaut en était réduite à des vols de reconnaissance. Il n'y avait plus d'engagement sérieux. Nous étions submergés. Pour nous, la bataille était finie. »

Totalisant sept missions de guerre

pour onze heures trente de vol, il reconnaît avoir eu « une baraka du tonnerre ». Une baraka qu'il explique en se référant à sa date de naissance : « Je suis né un 6 février, sous le signe du verseau. » Et d'ajouter malicieusement : « Une date prédestinée puisque le verseau n'est-il pas en effet le signe de l'air ? »

Témoignage recueilli
par l'aviateur
Fabrice Curlier

(1) Guerre éclair.



Insigne de la 4^e escadrille du GBA II/54.



« Lorsque nous survolions les tourelles, l'altitude n'excédait pas 3 m »

RECONNAISSANCE SUR REIMS



Le Potez 63-11. Cet appareil, le n° 388, appartenait au GAO 504

Le 9 juin, l'armée allemande déplace son pivot de Sedan à Verdun et attaque la coupure de l'Aisne dans son élan irrésistible vers le Sud. L'état-major fait appel à l'aviation d'observation qui seule pourra dire ce qui se passe...

Le VII^e corps d'armée sous les ordres du général de La Porte du Theil monte la garde devant Reims. La journée va être déci-

sive. A midi, déjà manquent les premiers renseignements, la poussée augmente d'heure en heure et les transmissions ne fonctionnent plus. Depuis longtemps, le Groupe aérien d'observation n° 543 travaille avec le VII^e CA.

L'ordre de mission sera bref : « Reconnaître les positions des premières lignes amies. Attaque ennemie : importance, composition, direction. Origine des renforts. Points de passage sur l'Aisne. Compte rendu téléphoné dès l'atterrissage ».

Or, il n'y a pas trente-six moyens d'effectuer ce genre de travail : c'est bel et bien en rase-mottes permanent,

sinon à partir de cent mètres, on devient un menteur.

« Asmodée » ne volera plus

Hier, à la même heure, pour une mission identique à celle d'aujourd'hui, l'avion d'observation Potez 63/11 n° 336 est revenu bien mal en point : l'observateur en a pris « un grand coup » dans la cuisse et le mollet, les tuyauteries d'air comprimé ont été cisailées : plus de volets d'intrados, plus de frein, impossible de changer l'incidence des hélices, la commande de palonnier tenant par miracle et se cassant au sol. « Asmodée » (1) c'est le nom du 336 ne volera plus : dans l'état du ravitaillement, il est irréparable.

Le chef d'escadrille, le capitaine Berveiller, alerté par son commandant de groupe était le pilote d'« Asmodée ». Il a vingt-cinq ans et tout de suite, il a reformé son équipage, avec l'observateur le plus ancien du groupe, le lieutenant Gonzalez et le mitrailleur le plus jeune, le caporal-chef Delorme.

Le parc vient de livrer un nouvel avion. Maintenant, il n'y a plus qu'une heure pour se préparer et déjà les moteurs tournent, mécaniciens d'armement, d'équipement, mécaniciens-photographes s'affairent : il faut tout revoir en un instant.



L'équipage du Potez 63-11 se composait de trois hommes : le pilote, l'observateur et le mitrailleur.

Le corps d'armée s'impatiente : ça ne va plus bien du tout, là-bas. Il faut même que ça n'aille plus bien du tout puisque la protection de chasse est accordée à l'avion d'observation...

De Villeuneuve-les-Vertus s'élève le Potez de renseignement et du sud de Châlons monte la patrouille de ses anges gardiens qui ne vont plus le quitter des yeux. Le soleil a légèrement basculé sur le champ de bataille qui s'étend après la montagne de Reims. A gauche, là-bas, c'est Soissons.

L'observateur, chef de bord, a donné l'alerte : « Attention, nous entrons dans le secteur ». C'est le moment où chacun entend dans ses écouteurs se contracter un peu la gorge de son coéquipier dans un imperceptible claquement transmis par les pastilles microphoniques appliquées sur la gorge. Les oreilles serrées dans la coque ajustée du casque, les trois hommes n'en font plus qu'un, tendu dans une attention triplée et dans une angoisse silencieuse scandée par le ronronnement sourd des moteurs et que ne doivent plus rompre que les ordres ou alerte.

Le pilote, lui, regarde le ciel, sans cesser de lire l'office du bord sur les cadres de verre. Le mitrailleur repointe sans arrêt l'arme qui suit le mouvement de la tête. Le collimateur est déjà allumé, prêt à saisir dans ses cercles de visée lumineux, le premier assaillant venu.

Des Français résistent encore !

« Essai des armes » a transmis le téléphone de bord. Un bref crépitement succède aussitôt, les huit mitrailleuses ont tiré et bien tiré, à l'avant, à l'arrière, en dessus, en dessous. Tout va bien.

L'avion, après la Marne, a piqué pour prendre son altitude de travail, celle des arbres. Là-haut, très haut, les Curtiss ont pris la veille et fixent de leur mieux le fuseau d'argent qui traverse en zigzag le fond sombre des forêts et commence à tisser les premières mailles de sa mission.

Et voici le drame. Sur l'Aisne, les passerelles légères livrent passage à des colonnes de fantassins allemands qui lèvent à peine la tête vers l'avion. Sur la rive nord, les camions se vident sans arrêt et alimentent la monstrueuse consommation d'hommes.

L'infanterie française semble bien accrochée et résister, mais partout l'infiltration gagne et s'étend comme une inondation. Des hauteurs, l'artillerie ennemie s'acharne sur les villages en flammes.



Le 10 mai, l'Armée de l'Air disposait de 238 Potez 63-11 répartis dans les groupes de reconnaissance et d'observation.

Coupés de leur unité, des Français résistent encore.

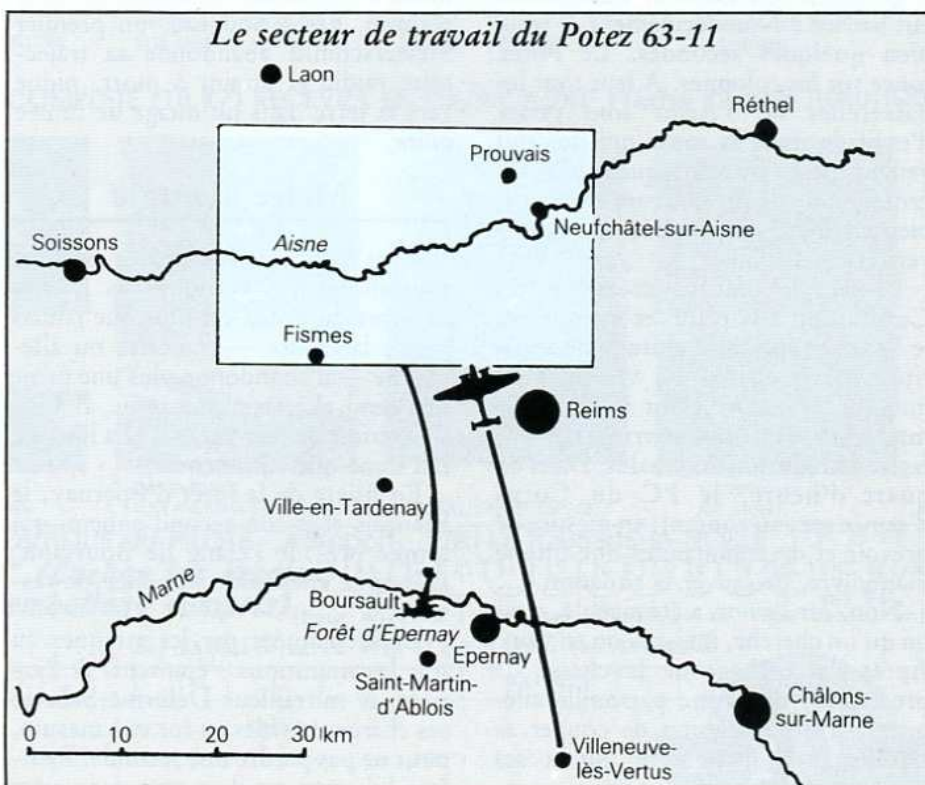
Peu à peu, sur la carte, se rectifie la ligne supposée du contact — bien trop optimiste — telle qu'elle fut communiquée au départ par l'état-major. Les lignes de pénétration s'ajoutent, les points d'appui qui résistent encore çà et là. Peu à peu le dessin de la catastrophe irrémédiable sera bientôt terminé.

Partout, l'Allemand progresse victorieusement. Pour savoir, pour voir, il faut passer, repasser, revenir au-dessus du terrifiant spectacle. Dans l'affolement de la bataille, les mitrail-

leuses Hotchkiss prennent aussi à partie l'avion. Mais les balles de maillechort qui se tordent sur la cellule d'acier, ça ne fait pas de mal à côté de la morsure goulue des Bofors de 20 dont dispose la « Flak » allemande, qui ne chôme pas elle non plus.

Un long pointillé sinistre

Reste un petit détail, examiner l'arrière immédiat, le fameux bois de Prouvais, au nord de Neufchâtel. La « Panzerdivision », découverte par d'autres missions, y est-elle encore parquée ? L'objet précieux est diabo-



liquement protégé. A la sortie du bois, survolé aux travers des cimes, follement, l'avion ressort cisailé aux bords de fuite. Mais ceci valait bien cela.

« Mission terminée » lance l'observateur. Il s'est retourné vers le pilote. Il hoche la tête. Les deux hommes se regardent, l'effarement peint sur le visage. Le commentaire n'ira pas plus loin. Une voix a éclaté au micro, une voix d'enfant terrorisée à la fois et comme ravie. Pas un mot de compréhensible. C'est le petit mitrailleur qui a donné l'alerte. Combien sont-ils là-bas, qui arrivent ? Dix ? Vingt ? Trente ? Un long pointillé sinistre monte dans le ciel... Les Curtiss ont déjà tout vu et la patrouille basse vient de piquer de 3000 mètres pour donner au Potez, comme convenu, l'ordre de retraite.

On ne reste pas impunément plus d'une demi-heure dans le ciel de France qui lui aussi vous échappe. De leur mieux, les chasseurs français vont essayer de fixer sur eux l'essentiel de la lutte. C'est la tâche décevante, un peu amère de l'aviation de renseignements de fuir le combat. Elle doit ramener comme un dépôt sacré ce qu'elle a vu et constaté ; il faut bien obéir et tout de suite.

« Asmodée » sera vengé

Le Français filera à 300 kilomètres-heure. Il devrait le faire sans tarder. Les Messerschmitt arrivent à 500 kilomètres-heure. C'est la retraite.

Mais comment résister en se repliant à ne pas intervenir dans la bagarre où une division française se fait hacher ? Non décidément, il reste bien quelques secondes. Le Potez fonce sur les colonnes. A leur tour les passerelles sur l'Aisne sont prises d'enfilade, puis la route qui descend vers Fismes, à côté de laquelle hier, un groupe noir de Stoss Truppen a su si bien atteindre « Asmodée », qui sera vengé aujourd'hui.

Là-haut, le combat s'est engagé : les Curtiss sont aux prises et maintenant le Potez a repris son altitude de sécurité : il fait chaud, les visages sont inondés de sueur. C'est la fin de la merveilleuse mission, derrière la montagne de Reims, c'est le salut. Dans un quart d'heure, le PC du Corps d'armée sera au courant, en mesure de prévoir et de commander une ultime manœuvre, de sauver la situation ?...

Non, car l'avion a été signalé, c'est lui qu'on cherche, lui à qui on en veut. Après l'accrochage de la chasse de protection, une autre patrouille allemande a pour mission de couper sa retraite et de l'atteindre, lui et ses renseignements.



Potez 63-11 du GR II/33 pris sous le feu de la Flak

Devant Epernay, avant lui, « elle » est là, avant sa proie. Et ils sont sept qui se précipitent. A l'avance, l'équipage français se sait perdu. Cette semaine, trop de camarades des groupes voisins ne sont pas rentrés ! Seul contre sept, le miracle n'est pas possible. Pourtant, rien n'est encore dit. Le terrain n'est-il pas à quelques minutes de là ? Il faut durer... quelques centaines de secondes.

Le capitaine François Berveiller va se défendre avec l'énergie du désespoir, à l'exemple de ses camarades fantassins qu'il vient de quitter. L'inspéré se produit ; fonçant à son tour derrière le dernier assaillant, à la limite extrême de l'effort. Il vise, tire, réajuste, tire à nouveau, un premier Messerschmitt abandonne sa trajectoire raidie et atteint à mort, pique vers la terre dans un nuage de fumée noire.

Mêlée aveugle

Dans le ciel, c'est la mêlée aveugle, tourbillonnante, vertigineuse. L'arrêt de mort du Potez est plus que jamais signé, la chasse — française ou allemande — n'abandonne plus une proie qui vend chèrement sa peau. Il y va d'un crime de lèse-majesté. La lutte ne fait donc que commencer.

En lisière de la forêt d'Epernay, le Français abat son second ennemi qui tombe près de l'étang de Boursault. L'étreinte allemande stupéfiée, se resserre.

Déjà entamées par les attaques au sol, les munitions s'épuisent. A l'arrière, le mitrailleur Delorme balance ses chargeurs vides au fur et à mesure, pour ne pas perdre une seconde. Peut-être lui aussi a-t-il sa part dans cette

incroyable défense. Les coups annoncent les dernières rafales possibles, deux ou trois peut-être contre les cinq attaquants.

Encore une passe meurtrière, qui lacère les tôles et les chairs. Un troisième allemand descend en flammes, près de Saint-Martin d'Ablois. D'un coup sec, les culasses mobiles se sont refermées pour la dernière fois sur les canons vides et fumants. Les mitrailleuses se sont tues. La fuite même est impossible. Le supplice du mitraillage à bout portant n'a pas eu à durer longtemps, le long fuseau pique vers le sol et entre de front dans une vallée de chênes qu'il va décapiter sur cinquante mètres.

Près de la maison forestière dite « Pavillon Hervé », au cœur de la forêt d'Epernay, l'avion a pris feu.

Témoignage de Jacques Faugeras
GAO 543



Insigne du GAO 543
(Armoiries de la ville de Besançon)

(1) Asmodée : démon des plaisirs impurs. Dans le livre de Tobie, Lesage en a fait le héros de son « Diable boiteux ». Titre d'une pièce de théâtre écrite en 1938 par François Mauriac.