



Répertoire des aviateurs et des avions français abattus dans le Santerre en 1940

par **Eric ABADIE**

Beaucoup de témoignages de soldats insistent sur l'absence d'avions français dans le ciel au cours des combats des mois de mai et juin 1940, alors qu'ils sont bombardés et mitraillés par l'aviation allemande. La terreur du Stuka et ses piqués terrifiants ont hanté plus d'un fantassin au cours de cette période.

Et pourtant, les aviateurs ont payé un lourd tribut au cours des six semaines de la campagne de France. « Le taux d'attrition parmi les navigants est pour le moins impressionnant. L'armée de l'air compte, pour l'ensemble de la campagne, 541 tués, 364 blessés et 105 disparus, soit 40% des officiers et 20% des sous-officiers et hommes de troupe navigants aux armées. » (1)

Plusieurs études ont tenté de répertorier les aviateurs et avions français abattus en Picardie et particulièrement dans la Somme. Tout d'abord celle de Mme Germaine L'HERBIER-MONTAGNON dans son livre « Disparus dans le ciel » (2), puis Pierre VASSELLE dans « Les combats de 1940 18 mai-9 juin Haute-Somme et Santerre » (3), enfin Jean-Marc ENGRAND et Jean-Pierre DAVID, du Comité du Souvenir Français du canton de Montdidier dans « Mai-Juin 1940 Les aviateurs français dans le ciel de la Picardie », en 2000 (4).

En complément, les livres de Paul MARTIN « Invisibles vainqueurs » (5) et « Ils étaient là... » (6), avec la collaboration de Jacqueline MARTIN, nous serviront de référence tout au long de ce sujet. Le répertoire ci-dessous, limité à une large part de l'est du département de la Somme, le Santerre, a pour ambition de faire le point des connaissances sur cette question.

L'entrée (discutable) de ce répertoire se fera à partir de deux facteurs : la chronologie et les noms de lieux cités dans l'ordre alphabétique ; ce dernier choix avait été celui des deux premiers auteurs cités.

12 mai 1940

Montdidier

Le G.B.A. I/54 a reçu l'ordre d'attaquer des éléments motorisés et des colonnes blindées qui ont auparavant traversé la Meuse, dans la région de Tongres. L'attaque est décidée pour le milieu de la journée, sans protection de la chasse sur l'objectif. Le I/54 va payer très cher l'exécution de cet ordre suicidaire. A 12 heures, douze appareils Breguet 693 décollent du terrain de Montdidier. Peu après un appareil, en panne de moteur droit, doit rentrer à la base. A 12 h. 45, les onze Bréguet sont sur zone et attaquent. S'ils arrivent à bombarder, ils sont immédiatement encadrés par la Flak protégeant les colonnes blindées. C'est l'hécatombe ! Sept avions comportant chacun deux hommes d'équipage sont abattus au-dessus de Tongres. Quatre avions sortiront de la fournaise et pourront rallier les lignes françaises, criblés de balles et d'éclats d'obus ! Un s'écrasera sur le terrain de Bapaume (pilote indemne, mitrailleur grièvement blessé), le deuxième atterrira sur le terrain anglais de Berry-au-Bac (les deux navigants indemnes). Les deux derniers appareils rallient Montdidier le Bréguet presque intact du lieutenant Rivet et de l'adjudant-chef Houbert et le Bréguet 693 n°22 du sergent-chef NORMAND et du sergent VOIRGARD qui « offre l'aspect d'une véritable passoire. Il est inouï de constater que Normand et Voirgard sont encore là, qu'ils n'ont même reçu aucune blessure. Des centaines de balles venues de tous les sens, les ont cependant frôlés, caressés au passage de leur souffle de mort. » (7) L'appareil, inutilisable sera détruit par le groupe. (5)

16 mai 1940

Montdidier

Le G.B.A. I/54 bombarde une importante colonne de troupes et de chars ennemis, route de Mézières à Laon, issues N-E de Montcornet.

Le Bréguet 693 n° 15 gravement touché par la Flak est incendié dans la soirée par le groupe (5) sur le terrain de Montdidier (4).

17 mai 1940

Flamicourt/Péronne

Le GC III/2 est, ce matin-là, en mission de bombardement et de mitraillages du terrain de Cambrai-Niergnies. (5) Le Sgt LINARD est engagé dans le combat aérien qui en découle. Il se trouve aux commandes du Morane 406, numéro de série 709, matricule: L-738, appartenant à la 6^e escadrille de ce groupe. Contraint de se poser en catastrophe et il "casse" son appareil en se posant sur le terrain de Flamicourt près de Péronne.

18 mai 1940

Beuvraignes :

En fin de matinée, mission de surveillance pour le G.C. II/10 dans le secteur de St-Quentin, Le Cateau, Noyon ; au retour les 2 patrouilles simples de la 1^{ère} escadrille atterrissent sur le terrain de Roye pour se ravitailler en essence. Vers 14 h. 30, les bombardiers allemands attaquent la ville de Roye, du terrain militaire les pilotes décollent en catastrophe.

Le sergent-chef CARLETTI se porte au-devant de bombardiers He 111, touché mortellement dès le début de l'action, il s'écrase en flammes à bord de son Bloch 152 n° 129 à Beuvraignes (8 km de Roye). (5) (6)

20 mai 1940

Rosières-en-Santerre :

Le Morane 406 n° 404 piloté par le lieutenant LECHAT, appartenant au G.C. III/2, participe à une patrouille double ce 20 mai avec mission de destruction dans le secteur Péronne/Ham en fin de matinée. La patrouille se heurte à la chasse allemande. Le MS 406 du lieutenant Lechat, touché, est en feu suite au combat. Le pilote est obligé de se parachuter et atterrit à Rosières-en-Santerre à 14 km au N.O. de Roye. Il rejoindra son groupe quelques jours plus tard. (5)

21 mai 1940

Fonches-Fonchette :

Le Dewoitine 520 codé 15 de la 2^e Escadrille du G.C. I/3, numéro de série inconnu à ce jour, piloté par le sous-lieutenant Jean Georges PARISSE, est en mission vers le secteur de Cambrai en compagnie des capitaines Pape et Schneider, du lieutenant Thierry, du sous-lieutenant Silvan et de l'adjudant Octave. Soudain, après avoir passé Compiègne et avoir pris la direction de Roye, le groupe est surpris par des Me 109. Les chasseurs français se dispersent immédiatement. Le sous-lieutenant Parisse est touché ; il reçoit une balle dans un poumon mais a encore la force de poser son appareil sur le ventre dans un champ près du Chemin de Punchy, sur le territoire de la commune de Fonches-Fonchette (Somme). Il se déboucle, descend de son avion et s'effondre. Personne ne pouvant lui porter secours car les habitants du village sont partis en exode depuis le 17 mai, il décède suite à une hémorragie. Enterré hâtivement par un soldat d'un corps franc, il sera inhumé dans le cimetière du village au retour des habitants après l'exode. (9)

Péronne :

Le G.C. II/8 est en mission de couverture, ce même jour, dans le secteur d'Arras/Cambrai. Un combat aérien s'engage entre les neuf chasseurs français et une importante formation de Me 109. Le sergent-chef PETITJEAN lutte contre plusieurs chasseurs ennemis. Son appareil s'enflamme. Petitjean, grièvement blessé et brûlé, à bout de forces, s'extrait de son Bloch 152 et se parachute. Il perd connaissance. Heureusement, son parachute branché en automatique,

s'ouvre et le sauve (environs de Péronne). (5) Plusieurs aviateurs du G.C. II/8 revendiqueront deux victoires sur les Me 109 au-dessus de Péronne.

25 mai 1940

Ennemain :

En début de soirée, six Bréguet 693 du G.B.A. I/51 sont envoyés en mission de bombardement contre des rassemblements ennemis dans le secteur La Fère/Saint-Quentin/Ham. Le Bréguet 693 n° 39 est abattu en flammes par cinq Me 109, l'appareil s'écrase à Ennemain (Somme) à 9 km au sud de Péronne. Le sous-lieutenant DROUELLE (pilote) est tué lors de sa descente en parachute alors que le sergent CARQUIN (mitrailleur), parachuté lui aussi, et fait prisonnier.

Guerbigny :

Ce même-jour, le G.B.A. II/54 a pour mission de bombarder des éléments motorisés sur la route de Saint-Quentin à Cambrai. Le Bréguet 693 n° 13 est abattu par quatre Messerschmitt 109. Le bombardier s'écrase entre Erches et Guerbigny, à 10 km à l'ouest de Roye, l'appareil est détruit. Quant à l'équipage, l'adjudant MITTON (pilote) est indemne, alors que le sergent-chef BADEL (mitrailleur) est légèrement blessé. (5)

27 mai 1940

Le Quesnel :

Au cours d'une mission de protection de deux Potez 63, les 9 avions de chasse du G.C. I/8 sont surpris par un groupe de Me 109 profitant du soleil pour arriver dans leur dos.

Le caporal-chef Antoine KRALIK, né le 16 juin 1916 à Aranice en Tchécoslovaquie, pilote ce jour-là un Bloch 152, n° 555. Il est abattu par le Hauptmann Molders dont c'est la vingtième victoire. Le Bloch 152 explose en vol, le pilote tchèque ne survit évidemment pas. Il sera retrouvé carbonisé. C'est en se rendant au Quesnel pour une enquête sur un autre pilote que Mme L'HERBIER-MONTAGNON découvre par hasard la tombe d'Antoine Kralik, que lui a signalé le maire, dans le cimetière du village. (2)

Un autre Bloch 152 de ce groupe, n° 236, piloté par l'adjudant Henri CASTEL, au cours du même combat est descendu en flammes. Castel grièvement blessé (le nez traversé par une balle) et sérieusement brûlé aux mains et au visage, réussit à se détacher et saute en parachute. Sauvé, il est hospitalisé par la suite à Montpellier. (2) (5)

30 mai 1940

Rollot :

Trois Bréguet 693 ont décollé du terrain de Pithiviers-Bléville, vers 15 h. 30. Ils appartiennent au G.B.A. I/51. Ils se joignent à cinq autres bombardiers du G.B.A II/51 (4 Bréguet et 1 Potez 633). Leur mission est de bombarder au nord de la Somme les sorties d'Abbeville, d'Amiens et de Corbie. L'unité de frappe aérienne se heurte à la chasse ennemie. Le Breguet 693 n° 74 du G.B.A. I/51 est abattu en flammes par 5 Me 109. L'appareil s'écrase Rollot à 9 km au S.-E. de Montdidier. Le pilote, le capitaine HALLOPEAU, meurt carbonisé aux commandes de son avion alors que le mitrailleur, le sergent-chef EUGÈNE est grièvement blessé. (5)

Deux appareils du G.B.A. II/51 seront descendus dans cette opération – un Bréguet à Dury (Somme) et le Potez à Sacy-le-Grand (Oise) (5)

31 mai 1940

Le Plessier-Rozainvillers :

Dans la soirée, une mission périlleuse est confiée à quatre équipages de Leo 451 du G.B. I/11. Ils ont reçu la mission de bombarder les entrées N.-E. d'Amiens... mais sans protection de chasse. Sur zone, ils s'attendent à trouver une force opposition tant de la Flak que de la chasse allemande. Aucun des quatre appareils ne rentrera. Les Messerschmitt ne laisseront que peu de chance aux LeO qui s'abattront le premier (n° 3001) à Sains-en-Amiénois (Somme), le deuxième (n° 116) à Grattepanche (Somme), le troisième (n° 133) à Ressons-sur-Matz (Oise) (10) non sans avoir abattu un Me 109 pour ce dernier.

Le dernier appareil le Leo 451 n° 56 s'écrase au Plessier-Rozainvillers (Somme), à 16 km au N.-E. de Montdidier. Les quatre membres d'équipage sont tués : le sous-lieutenant DEBROCQ (C.A.), l'adjudant-chef ALLAIRE, pilote, l'adjudant BLANQUART, canonnier, le sergent-chef THOURON, radio-mitrailleur. (5)

5 juin 1940

Davenescourt :

Le Bréguet 693 n° 78 du G.B.A. I/51, qui a décollé vers 9 heures, pour une mission de bombardement dans la région située entre Chaulnes et Péronne. L'équipage est formé des sergents Jacques André LEFROID et Erick Grégoire Jules de CATALANO. L'appareil est abattu par la chasse ennemie à Davenescourt à 8 km au nord de Montdidier. (5) Les deux aviateurs sont tués. Le crash de l'avion se situe au nord du village dans le parc du château. Les corps sont inhumés dans un premier temps dans le cimetière communal. (11)

Domart-sur-la-Luce :

Le Bréguet 693 n° 86 du G.B.A. I/51, est un des cinq appareils envoyés sur la même mission que le précédent. A son bord, le capitaine Paul Marie Jean CHOCHÉPRAT, pilote, sous-lieutenant Robert Charles Henri PASCALY, mitrailleur. (5) L'avion est abattu par la chasse près de Domart-sur-la-Luce dans les lignes françaises à 15 km E.S.-E. d'Amiens. Les deux officiers sont tués. Les 2 aviateurs sont inhumés par les troupes coloniales du 12^{ème} RAC avant leur retraite. (6)

Hattencourt

Le Bréguet 693 n° 5 du G.B.A. II/54, comme trois autres appareils de ce groupe, décolle vers 9 heures pour une mission de bombardement en vol rasant de colonnes de chars entre Amiens et Saint-Quentin. L'équipage se compose du sous-lieutenant Raymond Marius BRUNET, pilote, et du sergent-chef Jean Julien MATUCHET, mitrailleur. Le Bréguet est abattu en flammes par quatre Me 109. L'appareil va s'écraser à Hattencourt à 8 km au nord de Roye. (4) Cependant le S/Lt BRUNET réussit à s'extraire de son avion. Il n'est pourtant pas sauvé car il est tué au bout de ses suspentes par les chasseurs allemands... Quant au sergent-chef MATUCHET, il sera également tué.

Herbécourt :

En fin d'après-midi, trois patrouilles (deux du G.C. II/2 et une du G.C. I/6) effectuent une mission d'attaque au sol de blindés dans la région au nord de la ligne Chaulnes/Nesle, vers Berny-en-Santerre et Marchélepot.

Le Morane 406 n° 249 du sous-lieutenant MILHIET du G.C. II/2 est mis en flammes par la Flak. Le pilote saute en parachute au-dessus de nos lignes, il arrive au sol à Herbécourt (Somme), à 6 km à l'ouest de Péronne, grièvement brûlé au visage et aux mains. (5) (6)

Marchélepot

L'adjudant-chef SENET du G.C. I/6 à bord du Morane 406 n° 464 attaque les colonnes allemandes, adversaires du 22^e R.M.V.E. dans le secteur de Marchélepot. Alors qu'il vole à une hauteur de 10 mètres, il est pris à partie par la Flak allemande. Son réservoir d'essence est touché et prend feu. (5) Le pilote [...] faisant preuve d'autant de courage que de présence d'esprit, fit remonter son avion en flammes jusqu'à la hauteur suffisante pour que la descente en parachute soit possible. (3) A 150 mètres d'altitude, il évacue son avion et saute dans le vide. Il se pose dans un champ grièvement brûlé près de Marchélepot. (5) Il est immédiatement fait prisonnier par les Allemands. L'adjudant-chef Senet sera évacué vers l'hôpital de Marcoing où il sera soigné des très graves brûlures qu'il a subies à la face. (5)

Sans complaisance, Mme Germaine L'HERBIER-MONTAGNON consacre deux pages au combat puis au récit d'une visite en sa compagnie sur les lieux du drame.

« Adjudant-Chef Henri SENET, groupe de chasse 1/6

Le 5 juin 1940, en fin de journée, l'adjudant-chef SENET qui avait déjà fait une rude patrouille le matin, était à nouveau en mission sur son Morane 406. Il attaquait, au canon, les

colonnes motorisées allemandes qui déferlaient vers Chaulnes. La D.C.A. ennemie réagissait violemment, les balles traçantes des canons de 20 millimètres encadraient l'héroïque chasseur. Alors qu'il était en piqué, vers 10 mètres d'altitude seulement, et qu'il manœuvrait pour échapper au tir, son réservoir d'essence fut touché et prit feu. Immédiatement le Morane ne fut plus qu'un brasier. Avec un sang-froid extraordinaire, SENET fit une foudroyante « ressource » pour atteindre l'altitude où le saut en parachute est possible, sans être meurtrier. A 150 mètres, il évacua. Torche vivante il s'abattit dans un champ. Les Allemands bondirent vers lui, le mettant en joue ; mais ils rengainèrent aussitôt leurs revolvers, quand ils virent les affreuses brûlures du pilote.

SENET fut évacué sur l'hôpital de Marcoing, et commença la vie de martyr des grands brûlés. Vie qui compte double, comme l'un d'eux me l'avoua, car l'insomnie des nuits fait les jours de 24 heures...

La chirurgie fit des miracles pour SENET, et lui redonna un visage possible par des greffes successives. L'une des paupières est encore soudée, et l'autre béante laisse constamment échapper des larmes, mais la vue est miraculeusement sauvée.

Ce chasseur, valeureux possède tant d'énergie profonde et de foi en son avenir, qu'il espère pouvoir piloter à nouveau un jour.

*

* *

SENET se souvenait qu'il avait dû tomber vers Chaulnes, sans plus de précisions.

Ayant trouvé un Morane 406 n° 464 écrasé carbonisé à Marchélepot, à 8 kilomètres de Chaulnes, sans que j'aie pu connaître le sort du pilote car la population avait été évacuée le 17 mai, je supposais que cet appareil était celui de SENET.

Un jour de printemps où j'avais à enquêter dans la Somme, j'emmenais SENET sur les lieux faire, comme nous le disions en riant, « la reconstitution du crime ».

Hélas, au fond cette expression pouvait bien s'appliquer tragiquement aux opérations aériennes de mai et juin 1940.

La 5 CV grignotait la route.

Il faisait adorablement beau. Nous étions gais, savourant la douceur du renouveau après le rude et triste hiver.

Tout au long de notre itinéraire, les agglomérations, comme Roye, étalaient leurs ruines, mais la terre avait pansé ses blessures, et retrouvé son aspect éternellement renaissant.

A Marchélepot, SENET reconnut aussitôt la route qu'il avait mitraillée, la haie où se dissimulaient les soldats ennemis, le champ où il était tombé, le petit chemin creux où il avait été emporté, souffrant terriblement.

Le propriétaire du terrain, M. Compère, nous accompagnait dans ce pèlerinage, et manifestait une admiration amicale à l'aviateur tombé pour la défense de son pays. SENET expliquant le combat, le cultivateur lui dit :

- Ben vous savez, faut être courageux pour attaquer comme cela !

SENET eut cette simple réponse :

- C'était mon métier. » (2)

6 juin

Arvillers :

Le Bréguet 693 n° 27 du G.B.A. I/51, qui a décollé à 14 h. 30, participe à une attaque de blindés au nord de Chaulnes sur un total de 8 appareils engagés. A son bord, le sergent LE COQ de KERLAND, pilote, et Sergent-chef Léon Georges BOUSQUET, mitrailleur, natif d'Amiens. L'avion est abattu en flammes par la chasse allemande et s'écrase à Arvillers, à 12 km au N.-O. de Roye. Le pilote est blessé tandis que le sergent-chef mitrailleur Georges BOUSQUET est tué (5). Ce dernier fut, en premier lieu, inhumé dans le cimetière du village. (2)

Assainvillers :

Le Bloch 152 n° 303 du G.C. I/8 du capitaine Marcel PEYRÈGNE en mission de chasse au-dessus du secteur Roye, Chaulnes, Noyon, est abattu en combat aérien. « Son appareil percute

le sol à Assainvillers à 6 km au S-E de Montdidier, le pilote est carbonisé. Le corps de l'officier fut retrouvé à près de 2 mètres de profondeur parmi les débris de l'avion. » (5)

« Le capitaine Marcel PEYRÈGNE, du groupe de chasse 1/8, pilotant le Bloch 152 n° 303, avait participé le 6 juin après-midi au violent et très long engagement contre les chasseurs et des bombardiers ennemis dans le secteur Roye, Chaulnes, Noyon. Depuis, sa trace était perdue.

Or, j'appris qu'un appareil avait été abattu à Assainvillers, à 6 km S-E de Montdidier, le 6 juin, vers 16 heures, mais lorsque je vins enquêter sur les lieux, les débris de l'avion avaient été emportés et la cavité de percussion comblée. Nulle trace ne demeurait de cette tragédie dans la pièce où les blés dorés oscillaient, mollement. Frappée par la coïncidence de lieu, de jour et d'heure, je fis procéder [...] à des fouilles dans la partie du champ marquée par un léger affaissement de terrain. A deux mètres de profondeur, des ferrailles commencèrent à apparaître, puis une pale d'hélice, des éléments d'un moteur Gnôme-Rhône, des soies de parachute, enfin le corps calciné, mais identifiable, de l'héroïne capitaine Marcel PEYRÈGNE. » (Germaine L'Herbier-Montagnon, p. 269) (2)

Beuvraignes :

Le LeO 451 n° 271 du G.B. II/31, en mission de bombardement d'éléments blindés dans le secteur Chaulnes, Pressoir, Vermandovillers, Lihons, au sein d'une formation de 14 appareils (G.B. I/12, II/12, I/31, II/31) est abattu par la chasse ennemie (deux formations de Bf 109 et de Bf 110). L'appareil s'écrase dans nos lignes sur le territoire de Beuvraignes à six kilomètres au sud de Roye. C'est la seconde fois que l'équipage est abattu.

Lieutenant MILLET (C.A.) indemne

Adjudant-chef MAGNAN (pilote) indemne

Adjudant-chef PROTEAU (canonnier) indemne

Sergent-chef CAUDRY (radio) grièvement blessé. (5)

Fransart :

Le LeO 451 n° 3007 du G.B. I/11 participe à une mission de bombardement d'une concentration de chars dans le voisinage de Chaulnes, Lihons, Ablaincourt, sur un effectif de sept Lioré-Olivier 451 engagés (4 du GB I/11). A son bord, le lieutenant Raymond PUECH, chef de bord, l'adjudant Joseph COLOMER, pilote, l'adjudant-chef Pierre LABICHE, canonnier, sergent André DARTIGE, radio.

La chasse ennemie est au rendez-vous. Le LEO n° 3007 est abattu. Il pique vers le sol. Avant que l'équipage ait pu se servir de ses parachutes, l'appareil percute le sol et explose avec ses bombes sur le territoire de Fransart, à 8 km au nord de Roye. Les quatre membres d'équipage sont tués et sont inhumés dans un premier temps dans le cimetière du village. (5) De nos jours, l'adjudant pilote Joseph COLOMER et le sergent radio André Robert DARTIGE reposent dans la Nécropole nationale de Condé-Folie dans la tombe collective n° 800.

Fut-il une des victimes du Major Wilhelm BALTHASAR du 1./JG 1 qui enregistre ce jour-là quatre victoires confirmées peut-être cinq ? (13)

Remaugies :

Le LeO 451 n° 150 du G.B. I/11 participe à la même mission de bombardement que le précédent. A son bord, le sous-lieutenant Georges PAULET, chef de bord, l'adjudant GATINOIS, pilote, le sergent LABERTY, canonnier, sergent-chef René MIDONNET, radio.

Il est également abattu par la chasse allemande. L'appareil s'écrase et explose à Remaugies à 7 km à l'est de Montdidier, tuant ses quatre occupants. (5) (13)

Mézières-en-Santerre et Beaucourt-en-Santerre (entre) :

Le LeO 451 n° 38 du G.B. II/12 fait partie d'une force des treize avions du Groupe de Bombardement 6, dont quatre du G.B. II/12, envoyés attaquer les blindés allemands dans le secteur de Chaulnes. Dans la carlingue, ont pris place le lieutenant Yves SAUSSINE, chef de bord, le sergent-chef Alphonse PAUMIER, pilote, le sergent Maurice ARACHEQUESNE, canonnier, le sergent Maurice GENTIER, radio mitrailleur. (5)

Sur zone, la chasse ennemie tente de protéger les chars. Trois LeO 451 sont abattus dont le n° 38 qui s'écrase en flammes et explose entre Mézières-en-Santerre et Beaucourt-en-Santerre, près de la côte Saint-Christophe. (2) Plus tard, on saura que le sergent GENTIER est mort dans l'explosion de l'appareil, tandis que le sergent ARACHEQUESNE est retrouvé enterré près de l'appareil. Aucune trace ne fut retrouvée du lieutenant SAUSSINE. « On apprit que le sergent-chef pilote PAUMIER avait sauté en parachute de l'avion en perdition. La voilure salvatrice se balançait au-dessus de lui, descendait lentement. Mais hélas ! il fut mitraillé et s'abattit, agonisant. Il mourut auprès de l'abbé MANDRIN de la 7° D.I.N.A. et du médecin-chef GASLONDE du 31e Tunisien. Son cadavre fut emporté vers Hangest, mis dans une ambulance en repli, et inhumé au cimetière de Sains-Morainvillers, dans l'Oise. » (Germaine L'Herbier-Montagnon, p. 64) (2) (14)

Braches :

Au cours de la même mission, le LeO 451 n° 151 du G.B. II/12 est touché par les Me 109. Il est 16 h. 15. A son bord, le lieutenant GENTY, chef de bord, le sergent-chef PETIT, pilote. Tous deux, bien que blessés, arrivent à sauter en parachute. L'appareil tombe en flammes et s'écrase à Braches, à 6 km au S.-E. de Moreuil. Malheureusement, les deux autres membres d'équipage, les sergents Charles Marius JACQUOT, radio-mitrailleur, et Lucien Léon CAILLET, canonnier, sont tués. (5)

Gruny :

Le 6 juin 1940, le groupe effectue sa première mission de bombardement sur les colonnes motorisées, situées dans la région Roye – Chaulnes. Trois équipages du GB II/23 décollent de l'aérodrome d'Oisonville-Gondreville en début de soirée. Ce sont les Léo 451 portant les numéros 204, 214 et 260. Seul l'équipage du 204 pourra rentrer.

L'équipage du LeO 451 n° 260 du G.B. II/23 se compose du capitaine BIENVENU, pilote, de l'adjudant-chef CANAUX, bombardier, de l'adjudant-chef JEAN, canonnier, et de l'adjudant FAVRE-BULLE, radio. L'avion est abattu par la Flak et s'écrase sur le territoire de Gruny. Seul l'adjudant FAVRE-BULLE réussit à se parachuter bien que grièvement blessé, les trois autres membres d'équipage sont tués. (5)

De nos jours, le capitaine BIENVENU et l'adjudant-chef JEAN sont enterrés dans la nécropole militaire de Condé-Folie dans la Somme, respectivement tombes n° 324 et 325. L'adjudant-chef CANAUX, fut dans un premier temps inhumé avec ses deux compagnons dans l'allée transversale du cimetière de Gruny. En 1948, le corps fut restitué à sa famille et il repose depuis dans le cimetière de Saint-Simon non loin de la base 101 de Franczal (Haute-Garonne). Quant à l'adjudant FAVRE-BULLE, qui, comme on l'a vu, a réussi à sauter en parachute mais sérieusement blessé, il est fait prisonnier par les Allemands. Il s'agit de l'adjudant Jean FAVRE-BULLE, né le 12 avril 1911 à Besançon. Au début de sa captivité, il passera par le Stalag VII A de Mossburg Obb., au nord-est de Munich, en Bavière comme l'indique la liste officielle N° 90 de prisonniers français du 11 avril 1941.

Également touché par la Flak au-dessus de Roye (Somme), le LeO 451 n° 214 du même groupe s'écrase dans l'Oise, entre Beaulieu et Campagne. A son bord, le capitaine MARCHAND, chef de bord, le sergent DEFENDINI, pilote, l'adjudant MARIANI, radio, le caporal-chef BOILEAU, canonnier. Le capitaine MARCHAND et le caporal-chef BOILEAU bien que grièvement blessés, arriveront à se parachuter, malheureusement le sergent DEFENDINI et l'adjudant MARIANI seront tués. (5)

7 juin

Saint-Mard :

Le Douglas DB7 n° 33 du G.B. I/19 participe à une attaque de blindés allemands dans la région de Roye. A son bord, le sous-lieutenant BELLIN, observateur, le sergent LE GOFF, pilote, et le sergent-chef DECAMPS, radio-mitrailleur. L'appareil est abattu en flammes par la Flak et s'écrase à Saint-Mard à 1 km au S.-O. de Roye. (5) Les trois membres d'équipage sont tués. Si deux corps furent récupérés et identifiés, le troisième celui du sous-lieutenant BELLIN ne fut jamais retrouvé.

Laucourt :

Le Glenn-Martin n° 26 du G.B. II/63 décolle en soirée (18 h. 30) de Droisy pour une mission de bombardement dans la région de Roye. L'équipage se compose du sous-lieutenant LE MARCHANT DE TRIGON, observateur, du sergent-chef BUFFERNE, pilote, et du sergent CHOMMELOUX, mitrailleur. La chasse allemande est au rendez-vous et l'abat en flammes. L'avion s'écrase à Laucourt à 4 km au sud de Roye. Les trois hommes sont tués. (5)
Depuis lors, ils reposent au cimetière communal de Laucourt.

Roye :

A bord du Potez 63-11, n° 827, appartenant au Groupe de Reconnaissance I/35, basé à Mantes, le Lieutenant Pierre-Marie RÉGIS, officier observateur, le Sergent Marc Joanny PRINI, pilote, et le Sergent Roger Claude MATHELIN, mitrailleur. Ils ont pour mission la reconnaissance et l'observation de la progression des colonnes allemandes dans la région de Roye, en ce matin du 7 juin 1940. C'est une mission de sacrifice. Ils savent qu'ils ne pourront compter sur aucune protection de la chasse française sur zone et que la maîtrise du ciel de Picardie sera entièrement du côté de la chasse allemande. Rien n'y fait, malgré plusieurs incidents, l'avion s'envole de la base de Mantes et met le cap sur Roye.

Au-dessus de la ville, seul face aux Messerschmitt, l'appareil est une cible facile. Les trois hommes ont compris que leur fin est proche. Mais ils se battent dans un dernier baroud d'honneur avant de s'écraser dans les marais Demouy près de l'Avre (rivière). Il semble que l'appareil de reconnaissance ait été abattu par le feldwebel Werner Kauffmann du 4./JG 53. En effet, ce dernier revendique une victoire sur un Potez au dessus de Roye ce jour-là vers 11 h. 05.

Si les corps des deux compagnons du lieutenant Régis, les sergents Prini et Mathelin, seront rapidement récupérés carbonisés près de l'appareil qui a percuté l'angle de la tannerie DEMOUY rue Saint-Gilles, mettant le feu au bâtiment, ce ne sera qu'à l'automne 1940 que le corps du Lieutenant Régis sera retrouvé. En l'absence de nouvelles, la famille de Pierre Régis délègue l'oncle du défunt lieutenant dans la région de Roye où le peu de renseignements rassemblés portent à croire que l'appareil a disparu. Après plusieurs jours de recherches, c'est celui-ci qui finit par découvrir la carlingue de l'appareil. Il faut imaginer la ville de Roye détruite, les rues encombrées de gravas. Personne n'a pensé à s'intéresser à cette carcasse d'avion, ni à savoir le nombre précis des membres d'équipage du Potez.

Avec l'aide de M. Demouy propriétaire de la tannerie et de plusieurs personnes, l'avion fut sorti de l'Avre et le corps de Pierre Régis fut découvert dans la rivière avec son parachute. Il put être identifié grâce à son alliance et sa carte d'identité miraculeusement conservée. Inhumé dans un premier temps à Roye, il fut après guerre ramené dans son pays natal.

Deux citations furent accordées au Lieutenant Pierre RÉGIS dont voici la teneur :

CITATION A L'ORDRE DE L'ESCADRE AERIENNE

«REGIS (Pierre), lieutenant, groupe de reconnaissance 1/35 : officier observateur, calme et réfléchi. A accompli brillamment le 27 mai -1940 une reconnaissance à basse altitude dans les lignes ennemies. Bien que son avion ait été endommagé par les tirs de la D.C.A. ennemie, a continué sa mission jusqu'au bout, ramenant les renseignements les plus précieux.

Cette citation comporte la croix de guerre avec étoile de bronze».

Extrait du JOURNAL OFFICIEL du 8 Mars 1941

«REGIS (Pierre), lieutenant, groupe de reconnaissance 1/35 : officier observateur calme, courageux et sûr. A fait preuve des plus belles qualités d'activité réfléchie et de cœur, notamment au cours du bombardement aérien du terrain de Mantes, le 3 juin 1940. Tombé glorieusement au champ d'honneur, le 7 juin, au cours d'une reconnaissance aérienne à l'intérieur des lignes ennemies. Déjà cité.

Cette citation comporte l'attribution de la croix de guerre avec palme.»

Pour compléter ce dossier, voici le texte d'une plaquette dédiée à cet équipage qui montre le sacrifice de ces trois aviateurs. Il faut prendre évidemment du recul avec la fin du récit car nul ne peut témoigner objectivement des derniers instants des aviateurs et du Potez en ce matin du 7 juin 1940.

« In Memoriam

Pierre REGIS

Mort pour la France

C'était une force de la nature une sorte de faucon à l'œil perçant, au corps agile, à la décision rapide et d'une sûreté d'action merveilleuse. La mer, la montagne n'avaient pour lui que des appels : toute crainte lui était parfaitement étrangère. En société il en était de même. Tel il était lorsque je l'ai connu : ce n'étaient que les étincelles d'un feu, que la guerre devait rendre éblouissant. La jeunesse d'un héros ne fait-elle pas souvent deviner ce que l'homme sera plus tard ?

Son service militaire fut retardé du fait d'un terrible accident dû à son audace et qui faillit lui coûter un bras. On l'ajourna, on l'aurait même réformé sans son insistance. Il avait trop pratiqué l'aviation pour ne pas choisir cette arme à laquelle tous ses instincts le conviaient ; mais c'est comme observateur et non comme pilote, comme il l'eût désiré, qu'il servit en 1939 ; c'est d'observateurs que l'on manquait surtout.

On sait l'inaction dans laquelle se passèrent les premiers mois de cette guerre ; et les exercices préliminaires auxquels on se livrait à l'arrière, se faisaient sans le matériel suffisant. Brusquement rappelé de permission, comme tant d'autres, lors de l'invasion du 10 mai, il commença par une reconnaissance en terrain ennemi, où sa carlingue reçut un obus qui, par chance, n'éclata pas, et dont il revint sain et sauf avec les clichés désirés.

Puis c'est un épisode autrement tragique : dans le repli général, la préservation sous les bombardements célestes, à Mantes, de tout le personnel et de tout le matériel aérien possible, menacés d'anéantissement. Le calme et le sang-froid furent à la hauteur du courage, car cette âme ardente savait conserver à l'occasion le flegme d'un tempérament tranquille.

Des citations bien naturelles reconnurent en lui ces rares qualités. Mais voici la journée épique, celle où nous devons laisser la parole au rapport de son frère Jacques Régis : «Puis vint l'aube du 7 juin. Equipage d'alerte de nuit sur le terrain ; ils sont commandés pour aller survoler la région de Roye où les blindés allemands semblent opérer une concentration massive. Il s'agit de survoler les lignes à basse altitude, de s'enfoncer au-dessus du secteur de Roye pour dénombrer au ras du sol, dès le point du jour, les unités ennemies qui se préparent à l'offensive. Le renseignement est urgent, on a demandé un équipage d'élite qui, la mission remplie, doit se diriger à toute vitesse vers Chantilly où se trouve le G.Q.G., y jeter un message qui sera attendu depuis l'aube sur une pelouse balisée à cet effet, afin que le résultat soit connu directement et sans retard, puis rejoindre le terrain.

Avant l'aube, ils mettent les moteurs en route, mais l'un d'eux refuse de partir, tous les efforts sont vains, une demi-heure est perdue ainsi. Pierre, voyant que l'heure passe et de précieuses minutes perdues, fait avancer un autre appareil dont les moteurs partent bien. Le temps de les chauffer et de décapoter l'appareil, de le débarrasser de son camouflage nocturne, encore une demi-heure de perdue.

Le jour n'est pas loin maintenant et le risque de la mission augmente à chaque minute, car la chasse ennemie prend l'air dès le lever du jour et Pierre sait qu'il n'aura pas de chasse française pour le protéger ; enfin l'appareil est prêt, calmement il donne l'ordre du départ. L'appareil roule, accélère sa course, puis bascule et s'effondre dans un trou de bombe mal comblé, du bombardement de l'avant-veille, écrasant son train d'atterrissage dans la profonde cuvette.

On se précipite, l'appareil est remorqué hors de piste pendant que les mécaniciens s'affairent à préparer un troisième Potez. Il fait presque jour maintenant et, quand ce dernier est prêt, c'est dans la clarté du soleil levant que l'équipage décolle en trombe. Mais hélas ! les minutes perdues vont leur être fatales. Ceux qui sont restés sur le terrain et qui savent le terrible danger que ce retard leur fait courir, ont le cœur serré.

Dans l'émotion de ces minutes tragiques, Pierre reste toujours d'un calme serein, comme il va le rester un peu plus tard dans un ciel de bataille. En effet, l'appareil fonce maintenant à 350 km. à l'heure vers Roye. Mais il fait grand jour ; le bimoteur essaie de se faufiler à basse altitude et aborde les lignes où ce qu'il en reste, car la percée allemande a disloqué notre front depuis quelques jours. Mais là-haut, les Messerschmitt qui veillent, ont vu l'appareil et une nuée de chasseurs ennemis foncent de plusieurs milliers de mètres. S'échapper, il n'en est pas

question, bien qu'ils aient une chance en faisant demi-tour tout de suite ; mais il y a la mission. Alors ils continuent et leurs malheureux 350 km/h sont submergés par les chasseurs ennemis qui foncent en piqué à plus de 600 km à l'heure. Ils sont au-dessus de Roye. Le mitrailleur d'arrière, Mathelin, un as du tir, plein de calme et de sang-froid, tire, tire sur les Messerschmitt qui le mitraillent par derrière. Il en abat un. Mais ils sont vingt, et plus peut-être, et les Français sont touchés. L'appareil prend feu. Mathelin, certainement, a été tué dès le premier engagement.

L'appareil pique au sol, poursuivi par les chasseurs, mais l'équipage de Pierre n'a pas dit son dernier mot. Quel est celui qui reste vivant à bord ? Est-ce Prini, le pilote sûr et adroit ? Est-ce Pierre lui-même qui, avec la double commande, aura tenté l'ultime manœuvre ? On ne le saura jamais. Quoi qu'il en soit, un témoin oculaire de qui nous tenons ces détails, nous dit : «Ils semblaient s'abattre, l'appareil flambait ; tout à coup, ils redressèrent dans un dernier sursaut et firent feu de leurs mitrailleuses d'avant sur un appareil allemand trop imprudemment rapproché et l'abattirent, puis le Potez piqua et s'écrasa sur les bords de l'Avre, aux portes de Roye.»

Et c'est là, plus de quatre mois après, le 18 octobre, que par les soins d'un oncle affectionné, M. Emile Régis, le corps de Pierre fut retrouvé, la face contre terre et les bras en croix. La veille de sa mort, il avait communié dans la cathédrale de Chartres. Gabriel Ancy. »

Quant à ses compagnons, lors de l'exhumation des corps, malgré l'état des corps carbonisés, on parvint tout de même à identifier le sergent Prini et par déduction le sergent Mathelin. (15)

- - - - -

Un grand merci à Éric FARDEL pour les informations ou les correctifs apportés à ce répertoire.

- (1) Patrick FACON, L'armée de l'air dans la tourmente, La bataille de France 1939-1940, Éditions ECONOMICA, 2005
- (2) L'HERBIER-MONTAGNON Germaine, Disparus dans le ciel, Fasquelle Editeurs, 1944.
- (3) VASSELLE Pierre, Les combats de 1940, 18 mai - 9 juin, Haute-Somme et Santerre, Ligne de l'Avre et de l'Ailette, Imprimerie Carpentier Montdidier, 1970.
- (4) DAVID Jean-Pierre & ENGRAND Jean-Marc, Comité du Souvenir Français du canton de Montdidier, cahier N° 4, « Mai-Juin 1940 Les aviateurs français dans le ciel de la Picardie », Montdidier 1^{er} octobre 2000.
- (5) MARTIN Paul, Invisibles vainqueurs, Yves Michelet éditeur, 1990.
- (6) MARTIN Jacqueline et Paul, Ils étaient là, L'Armée de l'Air septembre 39 - juin 40, AéroÉditions, 2001.
- (7) CHAMBE René, Équipages dans la fournaise, Éditions Flammarion, 1945.
- (8) Équipe rédactionnelle d'AVIONS, le Morane-Saulnier MS 406, Éditions LELA PRESSE, 2002.
- (9) Sur le GC I/3, voir : Les rois du Dewoitine 520, « Avions » Hors-série N° 14, sans date, pages 67 et 68, et page 96 (avec portrait)
- (10) MAVRÉ Marcel La guerre 39-45 dans le ciel de l'Oise, Editions Delattre, 2006.
- (11) Davenescourt, Les cahiers du Comité du Souvenir Français du canton de Montdidier n° 3, 1998. Historique du groupe de bombardement 1/51, pages 41 à 55.
- (12) Le N° 10 des « Batailles Aériennes », 4^e trimestre 1999, pages 12 et 13. Le Hors-série N° 34 « Arme Militaria Magazine, 4^e trimestre 1999, page 111, profil couleur du Bréguet 693 n° 5 « Dadou ».
- (13) Les cahiers du Comité du Souvenir Français du canton de Montdidier : La drôle de guerre dans la Somme septembre 39 – juin 40, Remaugies, 6 juin 40 – 6 juin 96, 1996.
- (14) BAYNAST (de) Philippe, Alphonse Paumier 1914 1940 Mort pour la France dans le ciel de Picardie, Cercle Maurice-Blanchard, Montdidier, novembre 2001.
- (15) Renseignements fournis par Franck Poiré.