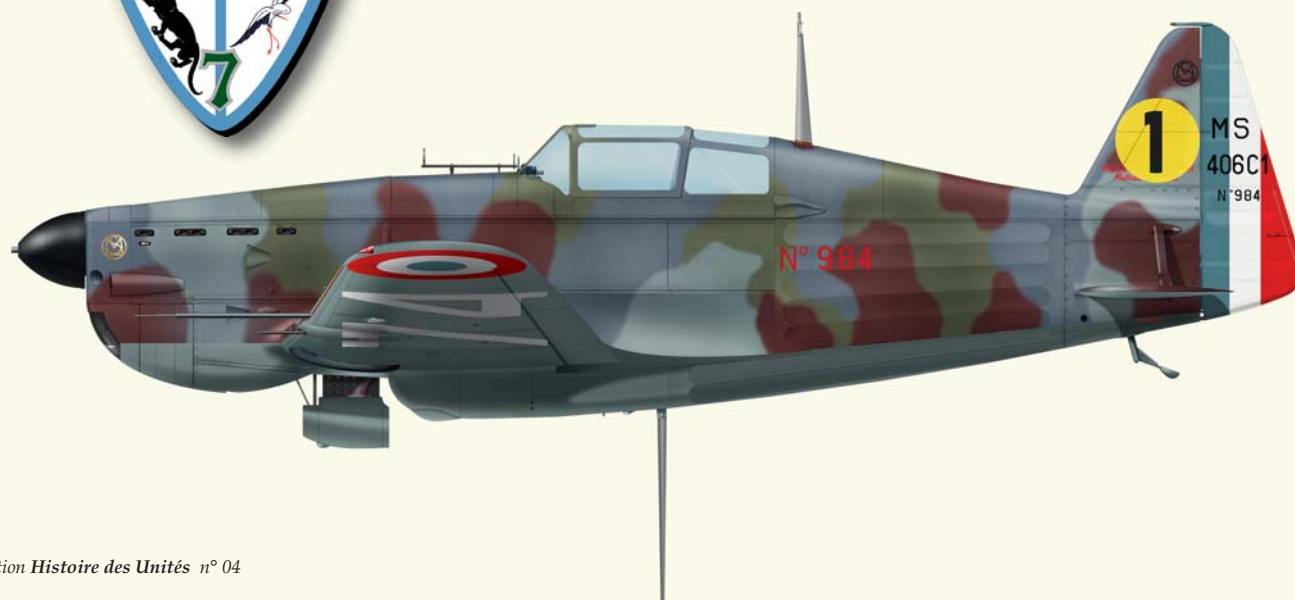
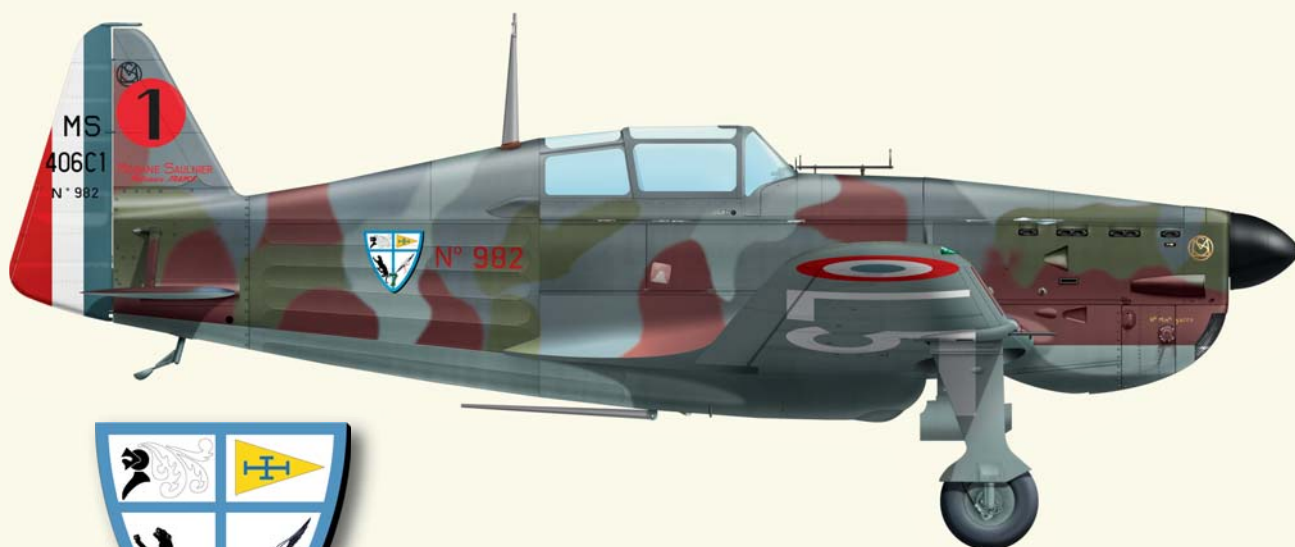




Le Lt Lacombe, patron de la 5^e escadrille, devant le Morane n° 982. L'écusson sur le fuselage porte les quatre insignes des escadrilles de la 7^e escadre de chasse de Dijon. En haut le "Casque Bayard" et la "Croix de Jérusalem", respectivement 1^{re} et 2^e escadrilles du GC I/7, en bas la "Cigogne en virage" et la "Panthère noire", 3^e et 4^e escadrilles du GC II/7. La 7^e escadre ayant été dissoute au moment de la mobilisation, cet appareil fut en fait utilisé par la 5^e escadrille du GC III/7. Produits par l'usine Morane de Puteaux, tous les éléments qui caractérisent cette petite série sont bien visibles sur cet avion : camouflage à petites taches, inscription « Morane Saulnier, Puteaux France » en rouge sur la dérive, monogramme de la marque en métal nu sur le capotage moteur et à la peinture en noir sur le haut de la dérive. Les graphismes des inscriptions (MS.406 C1 n° 982 sur le gouvernail et numéro de série sur le fuselage) sont différents de ceux des appareils produits par la SNCAO à Nantes. L'antenne d'émission sur le dos du fuselage nettement plus large, correspondant à un poste radio Thomson-Ducetret, est aussi caractéristique de la série produite à Puteaux. Le code 1 noir sur le disque rouge peint sur la dérive est à peine visible sur l'original. De façon exceptionnelle, le gouvernail de cet appareil ne comporte pas les inscriptions habituelles des devis de poids (poids, essence, etc.). (photo René Challe)



Jean Guillaume qui était sergent pilote à la six se souvient : *On est parti le matin de Vitry. On s'est posé à Azelot pour refaire les pleins d'essence et d'huile. On est parti faire une mission en direction de Pont-à-Mousson. J'étais l'équipier de "Muche". On était vers 5000 m. J'étais à droite de "Muche", légèrement au-dessus de lui. On était séparé de 300 à 350 m.*

J'ai vu les Messerschmitt arriver. C'était la première fois que nous rencontrions des Messerschmitt. Ils étaient à notre droite et plus bas. Ils sont montés en faisant un grand virage pour se mettre derrière nous. On voyait bien, à chaque fois qu'ils mettaient la gomme, qu'ils crachaient de la fumée noire. Je me suis vite rendu compte qu'ils allaient plus vite que nous et qu'ils grimpaient plus vite.

J'étais un peu gourmand. J'ai viré en grimant pour me placer et en attaquer un. À cette altitude, je n'ai réussi qu'à décrocher et à me mettre en vrille. J'ai récupéré l'avion. Je me suis mis quelques instants en ligne droite pour reprendre de la vitesse. À ce moment-là, j'ai été touché. Je n'ai pas vu celui qui m'a tiré dessus. J'ai entendu les impacts dans l'avion et senti les coups contre ma plaque de blindage. Mon moteur en avait pris un bon coup et n'avait plus de puissance.

J'ai essayé de rentrer à Azelot. J'ai vu le terrain d'Essey. J'aurais dû me poser mais je me suis dit : "je vais essayer d'aller jusqu'à Azelot". En arrivant, j'ai vu le clocher du village devant moi. À ce moment-là le moteur m'a lâché. Il y avait un terrain un peu dégagé à gauche du clocher. Je me suis posé train rentré. C'était un champ très humide coupé de petits fossés de drainage tous les 5 ou 6 m. J'ai reçu une sacrée série de châtaignes. Je suis sorti de l'avion tout seul. On voyait bien les impacts sur le fuselage. Une des balles avait touché le circuit de refroidissement. Tout le prestone ³⁰ s'était vaporisé. L'avion a commencé à brûler. Quelques soldats sont arrivés. Ils se sont précipités vers le brasier. Je leur ai crié que j'étais seul, qu'il n'y avait personne d'autre dans l'avion. Je leur ai dit de s'écarter parce que mes obus allaient exploser. J'ai été tout surpris de voir parmi ceux qui étaient venus m'aider un de mes copains d'enfance de Dijon qui était avec moi au patronage. Je ne me souviens plus de son nom mais on l'appelait "banane". Cet avion était le Morane n° 182 qui était l'avion habituel de Daubresse. Il me l'avait passé le matin en me faisant bien des recommandations. Daubresse avait amélioré son collimateur en rajoutant plusieurs tiges pour le renforcer.

À Azelot, j'ai retrouvé Littolff qui avait aussi sacrément dérouillé. On est rentré à Vitry le soir avec le Wibault qui avait transporté les mécaniciens. Dans l'avion, il s'est rendu compte qu'une des jambes de sa combinaison avait été transpercée par une balle.



Impacts de balles dans le pare-brise du Morane de l'Adj Littolff après le combat du 22 novembre 1939 contre des Messerschmitt 109. Cette vue permet de voir plusieurs détails intéressants comme le rétroviseur en position relevée, la glace teintée en vert foncée du collimateur en avant du pare-brise ou la petite plaque métallique qui indique comment ouvrir la verrière depuis l'extérieur en utilisant la petite manivelle qui se rangeait à l'intérieur du raccordement de l'aile gauche. (photo Adonis Moulène)

Le Sgt Guillaume s'était posé à environ cinq kilomètres au sud de Nancy, à l'est du village de Houdemont juste au-delà de la voie ferrée ³¹. Bien qu'il ne le dise pas dans son récit, il fut légèrement blessé (brûlures à la face et aux mains). Le Morane n° 182 fut détruit par l'incendie. Le S/Lt Jacquin indiqua de son côté qu'il avait réussi à toucher un Messerschmitt 109 ³².

30. La société canadienne Prestone fabriquait des liquides de refroidissement. Ce nom était employé couramment par les pilotes et les mécaniciens pour désigner l'éthane-diol qui était utilisé comme liquide de refroidissement sur les Morane.
31. Renseignements donnés par Messieurs Daniel Magron et Albert Ladame.
32. Plusieurs ouvrages indiquent que la patrouille Bertrand - Guillaume aurait été attaquée par des Messerschmitt 109 du I./JG 51 et précisent que c'est l'Oberleutnant Joppien qui aurait réussi à toucher le Morane de Guillaume. Joppien aurait été à son tour touché par le S/Lt Jacquin. Si on se réfère à Jochen Prien (*Die Jagdfliegerverbände des Deutschen Luftwaffe* tome 2) cela semble peu probable. Prien écrit que, le 22 novembre, Joppien capota à l'atterrissage sur son terrain de Mannheim (sans référence à un combat) et ne revendiqua pas de victoire. Le 23 novembre, ce même pilote fut obligé de poser son avion train rentré à Mannheim suite à un combat. Joppien et un autre pilote de son groupe revendiquèrent ce jour-là chacun une victoire sur un Morane dans le secteur de Sarrebourg.



Touché par un Messerschmitt 109 lors du combat du 22 novembre 1939, le Sgt Guillaume a posé son Morane train rentré près du village de Houdemont. L'appareil fut détruit par le feu après s'être immobilisé (MS.406 n° 182 codé 6). (photo origine Guillaume)



Le talus de la voie de chemin de fer et le clocher de l'église de Houdemont à l'arrière-plan permettent de localiser avec précision ces photos de l'épave. Les ondulations du terrain décrites par Guillaume dans son récit sont visibles sur ces vues. (photo origine Guillaume)

Les pilotes revinrent à nouveau furieux d'avoir été trahis par un armement mal conçu et qui n'avait pas été testé dans les conditions réelles du combat à haute altitude en hiver. Le comble de cette histoire était que le white-spirit qui avait servi à dégraisser complètement les armes et les obus avait été acheté sur le compte de la popote des officiers.

À la suite de ces nouveaux très graves problèmes de dysfonctionnement de l'armement des Morane, le Cdt Crémont fit un rapport tellement musclé que dès le lendemain un officier spécialiste de l'armement vint faire une enquête. Il fit faire des tirs avec un avion neuf et un des avions dont les armes n'avaient pas fonctionné. Son compte rendu daté du 10 décembre montra que la cause du blocage des canons venait de cette consigne de dégraisser les armes et les obus. Il insistait sur la nécessité de graisser les armes et les obus avec de l'huile incongelable. Le tout se déroulant sur un fond de rivalité entre le service dépendant du ministère dont un des officiers avait donné la consigne de dégraisser et le quartier général qui avait envoyé l'enquêteur.

Vitry, samedi 9 décembre

Une éclaircie locale laissa la possibilité à cinq Morane de la six de prendre l'air pour faire de l'instruction (vol en patrouille et technique radio). En revenant, le Sgt Cahen, qui volait sur le Morane 406 n° 209 codé 3, avion habituel du S/Lt Jacquin, perdit en vol la carène reliant l'aile gauche au fuselage. Jean Bodin raconte : *Arnoux se plaignait souvent du fait que le Morane ne piquait pas bien. Il disait toujours : "Il pique pas, il pique pas". J'étais l'ailier droit habituel d'Arnoux.*

Ce jour-là, Cahen était à gauche et Foissac à droite. Quand ils sont rentrés de la mission, Arnoux les a entraînés dans un piqué particulièrement accentué. Foissac n'a pas vu sur le moment que Cahen avait perdu ses capots. Je ne sais plus comment mais Cahen s'était très légèrement blessé à la tête. On l'a amené à l'infirmerie où le toubib lui a fait une farce en lui mettant une bande qui lui couvrait presque toute la tête comme un turban. Il n'a pas compris tout de suite que c'était une plaisanterie.

En partant, la carène avait fait exploser la verrière du côté gauche, le Sgt Cahen avait été blessé à la tête par des éclats de Plexiglas.

En réparant cet avion, on constata qu'il avait été très probablement saboté (câble de commande de direction cisailée à moitié au droit d'une trappe de visite). Les commandes de cet avion avaient été vérifiées le 14 octobre, la marque de cisaillement était évidente³⁸. Par précaution, le commandant du groupe décida de mieux protéger les avions : les mécaniciens et soldats du groupe durent faire de longues heures de garde autour du terrain.

38. Source SHD/DAA dossier accidents 2B142.



Le Sgt Gontran Cahen était aux commandes de ce Morane le 9 décembre 1939 quand la carène de raccordement d'aile (raccord Karman) fut arrachée au cours d'un piqué. Cet avion était le Morane habituel du S/Lt Jacquin (MS.406 n° 209, codé 3). (photo François Pilatre-Jacquin)

Les Sgt Foissac et Cahen volaient régulièrement comme ailiers du Cdt Arnoux dont on voit derrière eux l'avion habituel, le Morane 406 n° 142 codé 2. Cet avion porte une barre blanche horizontale peinte derrière le poste de pilotage (marque de reconnaissance rapide pour ses ailiers).

Les Morane des autres chefs de patrouille de la 6^e escadrille portaient au même endroit les marques suivantes : une barre verticale (Bouvarre), deux barres verticales (Bertrand), trois barres verticales (pilote inconnu). (photo origine Foissac)



Le Sgt Jean Besset avait en charge le Morane habituellement piloté par le Sgt René Morlot (n° 177 codé 7). Cet avion portait un disque blanc comme signe de reconnaissance rapide. Une partie de la casserole d'hélice est peinte en jaune. (photo origine Coulon)

Pendant toute la période du 22 janvier au 12 février, le temps resta mauvais.

André Coulon se souvient : *Quand il faisait très mauvais, on ne pouvait pas travailler à l'extérieur. On restait dans la cabane de l'escadille pour se chauffer. On jouait aux cartes pour faire passer le temps. Après la mort de Lancrenon et de Cahen, on a fait très régulièrement des rondes de nuit pour essayer d'empêcher d'éven-*

tuels sabotages. On patrouillait à deux ou trois. Il faisait très froid pendant la nuit.

Le 22, il neigeait toujours, les trois pilotes qui étaient bloqués à Xafféwillers rentrèrent à Vitry par le train. Comme il était prévu de rééquiper le groupe en Dewoitine 520, quelques pilotes et mécaniciens partirent alors à Toulouse pour faire un stage d'une dizaine de jours afin de se familiariser avec cet avion.

En prévision de la transformation sur Dewoitine 520, plusieurs pilotes et mécaniciens allèrent en janvier 1940 en stage de formation à Toulouse. Les pilotes firent le déplacement avec leurs Morane. Sur cet avion, une ligne de peinture foncée délimite nettement le camouflage des parties supérieures et inférieures (y compris sur le bord d'attaque). (photo René Challe)



Cet appareil était équipé sous les ailes de lances-bombes Alkan type BE.33 pour bombe éclairante. Cette vue permet également de voir les pipes d'échappements droites et les détails du capotage de la première version de série du D.520. (photo René Challe)



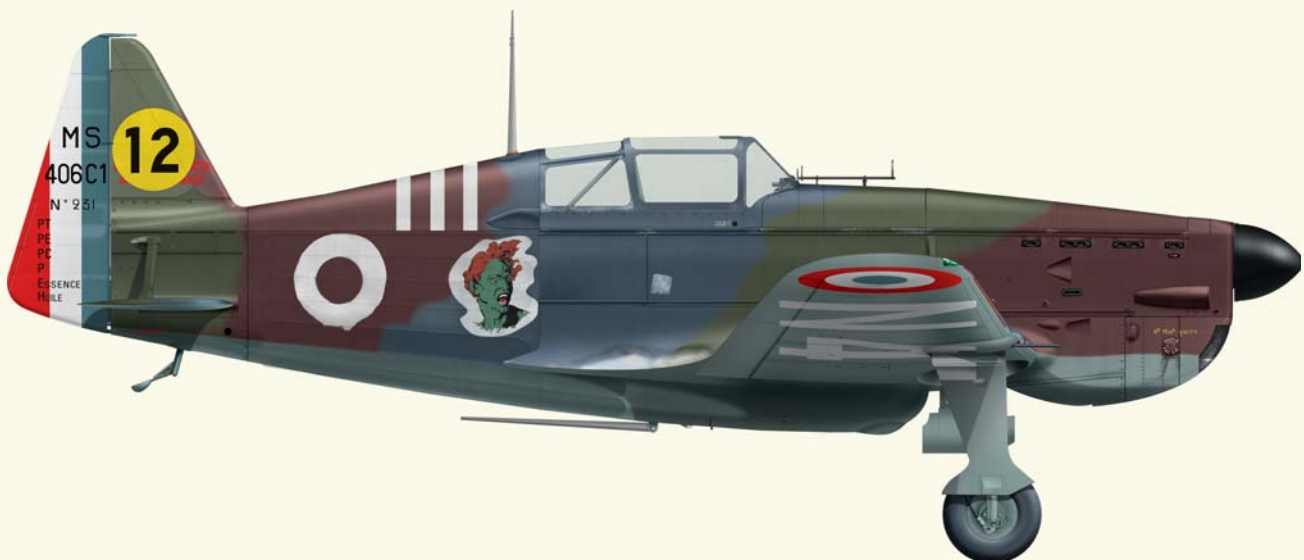
Le Dewoitine 520 n° 4 au point fixe devant les hangars de la partie civile du terrain de Francazal (30 janvier 1940). Cet appareil, réceptionné la semaine précédente, fait partie des 16 premiers D.520 qui ont été construits et assemblés par l'atelier prototype de la SNCAM. À cette date, cet avion était motorisé avec un Hispano 12Y31 provenant d'un lot initialement prévu pour être monté sur des MS.406. La reprise de peinture sur le bas de la dérive masque l'inscription "SNCAM, avions Dewoitine, Toulouse France" qui avait été apposée sur les premières dizaines de D.520. (photo René Challe)





Le moteur est en train d'être hissé avec un palan à chaîne installé en haut d'une chèvre. Sur le fuselage seul le blanc de la cocarde a été peint (MS 406 n°231). Le petit chariot sur lequel repose la bécaille était appelé un "BO" par les mécaniciens. (photo René Challe)

Les sergents Bourret, Granger, Corr  a et Lator   ont terminé de changer le moteur. Cette photo est dat  e précisément du 27 avril 1940. Il est probable que la casserole de cet avion était partiellement peinte en jaune. C'est aux commandes de cet avion que le sergent-chef Morlot perdit la vie quelques jours plus tard. (Photo origine Mouxeaux)



Activité des deux patrouilles détachées au GC III/2 à Cambrai du 11 au 13 mai ⁷²

Cambrai 11 mai

En fin d'après-midi, trois patrouilles décollèrent à 17 h 40 de Cambrai pour couvrir le débarquement de nos troupes dans les gares du secteur Namur - Hannut de 18 h 00 à 19 h 30 (deux patrouilles légères de la 6^e escadrille du GC III/2 (Le Blanc - Flaneck et Monribot - Roig) et une patrouille de trois pilotes du III/7 (Adj Lion 837 - S/Lt Rupied 202 - Sgt Deshons).

Vers 19 h 10, ils aperçurent une douzaine de Messerschmitt 110 du II./ZG 76 qui volaient vers 5 000 m, soit mille mètres plus haut que les Français. Les Morane montèrent, les Messerschmitt acceptèrent le combat et la mêlée s'engagea. Le S/C Flaneck revendiqua une victoire sur un des Messerschmitt. Puis il fut lui-même touché et s'étant perdu, se posa à Laon. Le Sgt Monribot qui avait été poursuivi par sept Me 110 réussit à s'échapper et posa son avion criblé d'impacts d'obus et de balles à Maubeuge. Le S/Lt Rupied ne rentra pas.

Le général Yves Rupied se souvient : *Nous étions basés à Vitry-le-François, on nous a envoyés à Cambrai pour renforcer le groupe du commandant Geille. C'était lors de ma deuxième ou troisième mission de la journée. Nous avons rencontré des quantités d'avions allemands. C'était comme un meeting. On s'est poivré avec une dizaine de Messerschmitt 110. Je me suis très vite retrouvé isolé avec trois Me 110 au derrière. J'ai essayé de m'en sortir en combat tournoyant mais ils attaquaient les uns après les autres. Me voyant perdu, j'ai réduit les gaz. Un des Messerschmitt m'est passé devant très lentement. Je lui ai balancé tous les obus que j'avais⁷³. Pendant ce temps, j'ai été attaqué par les deux autres.*

Je suis parti en rase-mottes en essayant de voler le plus bas possible. J'étais plein régime depuis un long moment quand une rafale a touché mon moteur. J'ai fait une chandelle et je me suis parachuté. J'ai sauté très près du sol. Le parachute s'est ouvert et j'ai immédiatement touché terre. Les deux Messerschmitt 110 sont revenus et m'ont mitraillé au sol. Des gens sont arrivés complètement affolés. Le premier m'a dit : "T'es un sale Allemand". Mon avion en tombant avait touché une maison, cassé une verrière. J'ai été trimbalé, j'ai traversé le village sous les insultes avec un type qui tenait un fusil de chasse dans mon dos. J'ai été amené au PC du 12^e de ligne. Heureusement, il y avait un colonel qui était un peu moins agité que les autres. Il m'a demandé mon nom. Par chance, il connaissait mon père qui était général et directeur de la cavalerie à l'époque.

Son Morane s'écrasa entre Dave et Naninne à proximité d'une maison située près du passage à niveau, aujourd'hui disparu, de la voie ferrée de Namur à Arlon. Le S/Lt Rupied fut déposé par son parachute près du lieu dit Taille aux Tiquets dans les Fonds de Dave⁷⁴. Il put donner de ses nouvelles le lendemain vers midi en téléphonant de Maubeuge. Un avion estafette le ramena peu de temps après à Cambrai.

Cambrai 12 mai

Vers 12 h 00, une ou deux⁷⁵ patrouilles doubles du III/2 et une patrouille du III/7 (Léo Boyer - Morlot - Bodin) décollèrent pour une mission de couverture, de 12 h 30 à 13 h 30 du secteur Tirlémont - Hannut - Huy - Namur en Belgique. Ils prirent contact avec un avion qu'ils identifièrent comme étant un Henschel 126. Cet avion fut attaqué par les S/Lt Bardin et Darteville, puis par l'Adj Léo Boyer avant d'être finalement tiré par l'Adj Romey. Cet appareil s'abattit vers 12 h 55 dans un bois à l'est de Huy⁷⁶.

Cambrai 13 mai

15 h 00. Décollage de quatre patrouilles simples du III/2 et une patrouille du III/7 (Léo Boyer 791 - Morlot 200 - Bodin) en mission de couverture du secteur Namur - Huy - Tirlémont. Aucun bombardier ne fut aperçu (les Allemands étaient en train de faire porter leur effort sur Sedan). Un premier Henschel 126 fut rencontré. Par ses manœuvres, son pilote réussit à s'échapper⁷⁷.

Deux autres Henschel 126 furent ensuite repérés et attaqués. Une victoire fut attribuée à quatre pilotes du III/2 (Corniglion, Lechat, Danse et Chambon) et aux trois pilotes du III/7 (Boyer, Morlot et Bodin). Jean Bodin se souvient : *Nous étions trois, Boyer, Morlot et moi. Boyer était devant moi. Il a fait le premier sa passe de tir sur le Henschel, j'ai fait ensuite ma passe sur le Henschel, pendant ce temps j'ai perdu de vue Boyer et je ne l'ai plus jamais revu. Morlot a attaqué derrière moi. Je n'ai pas vu le Henschel tomber. Ce n'est qu'au retour à Cambrai que Morlot m'a dit que le Henschel s'était écrasé.*

Les Henschel s'étaient défendus en manœuvrant à basse altitude et en revenant au-dessus de la zone où étaient les troupes allemandes. Les Morane se retrouvèrent ainsi sous le feu très efficace des pièces de petit calibre de la DCA allemande. Un pilote du III/2, gravement brûlé, fut obligé de sauter en parachute, un autre revint avec un Morane en mauvais état.

Le S/C Morlot revint également à Cambrai avec son Morane gravement endommagé (plus d'un mètre carré d'aile arraché)⁷⁸.

L'Adj Léo Boyer, touché par la Flak fut contraint de se poser train rentré à Attenhoven sur la commune de Landen près de Saint-Trond (Belgique). Très grièvement blessé, il fut fait prisonnier (MS.406 n° 791 codé 4).



Le S/Lt Rupied photographié à Toulouse près d'un Dewoitine 520 en juillet 1940 après la fin des combats. (photo origine Rupied)

72. Les missions de couverture du terrain de Cambrai sans rencontre ne sont pas rapportées.

73. Pas de perte allemande qui pourrait correspondre dans *Les victoires de l'aviation de chasse française* d'Arnaud Gillet.

74. Source : *Un jour de mai 40* d'Éric Dessouroux (plaquette éditée par le musée de Haut-le-Wastia).

75. Le journal de marche et les cahiers d'ordres des deux escadrilles du III/2 donnent des informations contradictoires.

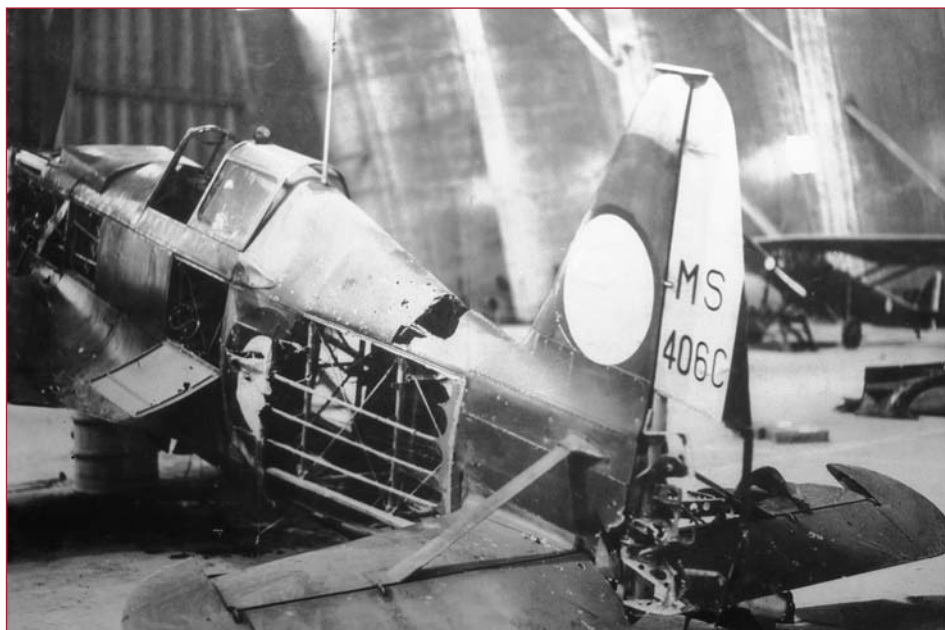
76. D'après Arnaud Gillet, *Les victoires de l'aviation de chasse française*, ce serait une méprise : l'appareil abattu était un biplan de type "Fairey Fox" de l'aviation belge (escadrille "flèche ailée"). Les deux aviateurs qui étaient à son bord sortirent indemnes de cette aventure.

77. D'après Arnaud Gillet, *Les victoires de la chasse française*, il s'agissait d'un Henschel 126 du 9./LG 2. L'observateur fut éjecté et tué.

78. Le Morane n° 200 de Morlot resta à Cambrai où il fut très rapidement remis en état par les mécaniciens du GC III/2. On retrouve cet appareil utilisé par cette unité dès le 19 mai.

Mais il fut détruit le lendemain quand il fut touché en combat aérien. Son pilote, le Lt Darteville, fut obligé de se poser sur le ventre à une quinzaine de kilomètres de Beauvais.

Blessé en combat aérien le 21 juin 1940, le S/Lt Marcel Martin a réussi à revenir se poser sur le terrain d'Orly avec son Morane très fortement endommagé. L'insigne du crocodile n'a pas encore été peint sur le disque blanc sur cet avion qui était affecté depuis plusieurs mois à la 5^e escadrille. (photo origine Bouvarre)



En fait, ce sont les deux patrouilles de protection qui étaient au-dessus du dispositif qui subirent en premier l'avalanche des Messerschmitt. Il est très probable que le Lt Frantisek Dyma, qui était un des ailiers de Lacombe, fut abattu dès le début de l'engagement (MS.406 n° 758). Son avion percuta en vol rasant dans un champ au pied de La Montagne de Roc à Cinqueux (dans l'Oise près de Creil). Cet endroit est situé juste au-dessus des dernières maisons au sud du village. Les débris de l'avion restèrent plusieurs mois sur place ¹⁰¹.

Le Morane du S/Lt Marcel Martin, le deuxième ailier de Lacombe, fut complètement haché par les projectiles au moment où il essayait de dégager un autre Morane. Blessé par une multitude d'éclats d'obus dans la jambe, il réussit à ramener son Morane à Orly (MS.406 n° 161).

Pierre Peyrard raconte : *Quand on a vu son avion arriver, on a vite compris qu'il avait des difficultés. Tout le monde est sorti pour le voir se poser. Il a fait une approche très rapide parce que son avion était difficilement manœuvrable. Quand il s'est posé, on voyait le jour à travers le haut du fuselage et de la dérive.*

Jean Délémontez ajoute : *Il est revenu à Orly avec un avion dont toute la partie arrière était hachée par les impacts. À Orly, les pilotes entraient dans le hangar au moteur. Il y avait des rails très saillants qui permettaient la manœuvre des portes. On a tous regardé quand il est passé sur les rails, on était persuadé que son avion allait se briser. En fait, il est passé sans casse. Il a coupé son moteur. Il était touché au mollet. Il s'est levé sur son siège, s'est retourné pour regarder l'arrière de son avion. Quand il a vu combien il était en piteux état, il s'est évanoui et est retombé sur son siège. Il a fallu se mettre à plusieurs pour arriver à le sortir.*

Il est très probable que le capitaine Lacombe échappa à cette première attaque et qu'il combattit plusieurs minutes avant de tomber à environ quarante kilomètres plus au nord.

Son Morane fut probablement incendié en vol. Grièvement blessé, il sauta. Mais son parachute ne s'ouvrit pas. Son corps fut découvert profondément enfoncé dans le sol. Il avait des blessures par balle à la tête. Son Morane percuta à l'est et à proximité immédiate du chemin qui va à Montmartin, à 800 m au nord du cimetière du village de Rémy dans l'Oise (MS.406 n° 799 codé 1) ¹⁰².

À la tête de la deuxième patrouille de protection, Littolff fit un virage pour se placer sous les chasseurs ennemis et face à eux. Au cours de cette manœuvre, une vague de cinq ou six Me 109 tomba

sur sa patrouille qui éclata. Littolff fit face et revint au terrain. Le S/Lt Rupied, touché au cours du combat, réussit à poser son avion endommagé à Évreux.

Le Sgt Berthet, l'autre équipier de Littolff, fut aussi mis hors de combat : fracture ouverte à la jambe par projectile. Il écrivit bien après dans son rapport dans quelles circonstances il fut blessé : *Pour éviter le tir d'un Messer 109 sur ma gauche, j'ai serré un virage sur lui. Il n'a pu me tirer, mais cette manœuvre m'avait mis dans l'axe de tir d'un autre Me 109. Celui-ci me tire plein arrière. Une balle m'atteint à la jambe gauche. Sous la douleur, je donnais un fort coup de pied à droite ce qui permit au Me 109 de passer devant moi. Je le visai et tirai toutes mes munitions. Une énorme fumée noire jaillit de l'appareil et après une courbe, il s'enfonça dans le sol ¹⁰³. Une forte fuite d'essence dans ma carlingue m'a empêché de voir l'endroit exact de sa chute. C'est dans la région nord de Senlis. J'ai été forcé de me poser à Barbery à 6 km au nord-est de Senlis.*



101. Source *Cinqueux infos*, janvier 2006, et témoignages recueillis par Monsieur Rigault.

102. Renseignements donnés par MM. Jean-Claude Ménard et Tanneguy Desplanques.

103. Pas de perte allemande correspondante d'après Arnaud Gillet dans *Les victoires de l'aviation de chasse française*.

Le S/Lt Marcel Martin qui fut blessé le 21 juin. Sur cette photo prise en avril 1940 devant la popote des officiers à Reims-la-Brûlée, il est entouré du Cne Loyer, officier responsable des transmissions au groupement 22, et du Lt Wolff qui commandait la compagnie de l'Air qui avait en charge le terrain de Vitry-Vauclerc. (photo origine Crémont)

Coulommiers, lundi 10 juin

Trois nouveaux pilotes tchèques arrivèrent en renfort au groupe. Le Lt Francisek Fatl fut affecté à la 5^e escadrille, le Sgt Jaroslav Sodeck et le C/C Bohumil Postrekoski à la "six". Ces deux derniers firent le jour même plusieurs vols sous la direction de l'Adj Jaroslav Halvack, sur l'unique Morane disponible de cette escadrille.

Coulommiers, mardi 11 juin

Le groupe reçut l'ordre d'abandonner le terrain de Coulommiers et de se replier à une quarantaine de kilomètres plus au sud, à Bray-sur-Seine en Seine-et-Marne. Au lever du jour, la brume était épaisse. Les pilotes partirent par petits groupes avec comme consigne de suivre la route qui est presque rectiligne pour rejoindre Bray-sur-Seine. Les Morane n° 672 et 921 furent laissés sur le terrain de Coulommiers.



11 juin 1940 terrain de Coulommiers : des mécaniciens de la 5^e escadrille attendent l'ordre de mettre en route près d'un Morane. Le camouflage de l'avion a été complété par des branchages. (photo origine Peyrard)



L'épave du Morane n° 921 photographiée par un soldat allemand fin juin 1940. Cet avion avait été laissé par le GC III/6 à son départ de Coulommiers. Pris en compte par le III/7, il fut touché lors de l'attaque du 9 juin. En arrière-plan, un autre Morane qui semble intact vu de loin. L'examen de l'original de la photo permet de lire le chiffre 2 peint en blanc sur la dérive. Il s'agit probablement d'un avion de la 6^e escadrille du III/7. (photo collection de l'auteur)



Les troupes allemandes découvrirent également à Coulommiers ce Morane qui était resté sous les arbres fruitiers où étaient dissimulés les avions du GC III/7. Le moteur de cet avion avait été démonté avant qu'il soit abandonné. (photo collection de l'auteur)

Dans le domaine du matériel, on peut faire la même constatation. À partir du 10 mai jusqu'à l'armistice, environ cinquante Morane ont été perdus toutes causes confondues, là aussi, ces pertes ont été, au fur et à mesure, à peu près compensées. Le groupe était même en train d'être rééquipé avec des avions nettement plus performants au moment de l'armistice.

De même, toute la chaîne logistique a bien fonctionné, le groupe n'ayant jamais eu de problème de ravitaillement en carburant, en munitions ou même en pièces détachées. Le groupe grâce à ses véhicules a pu se déplacer et faire retraite, de terrain en terrain, tout en conservant globalement son potentiel et sa cohésion. Ce qui en dit long à la fois sur la qualité de l'organisation de l'Armée de l'Air et sur les qualités de l'ensemble du personnel du groupe notamment celles de ses officiers.

Le 7 juillet, à la suite des tragiques événements de Mers el-Kébir, le commandant du groupe reçu l'ordre de retourner à Toulouse et de remettre son unité en état de combattre. Mais aucun vol ne sera autorisé jusqu'au 12 août.

Trois pilotes qui travaillaient avant l'armistice à la Commission de Réception des Avions de Série (CRAS) furent affectés en renfort (A/C Goussin et Moreau et Adj Gobelet). Un rapport du 17 juillet indique que 20 avions sont en état et que 19 pilotes sont présents.

Le groupe et ses avions étaient installés à Francazal dans le hangar de réception des D.520. Avec l'expérience de la campagne qui venait de s'achever, on passa beaucoup de temps à figoler l'équipement matériel du groupe qui n'avait jamais pu être aussi bien doté.



Le même D.520 (voir page précédente) de l'état-major du groupe vu du côté droit (n° 184). Cet avion est équipé des échappements "pipes quatre corps", conçus par le bureau d'études d'Émile Dewoitine. Ces échappements à effet propulsif avaient été étudiés pour le D.513 et n'équipèrent qu'un tout petit nombre de D.520. (photo origine Violet)



Trois de D.520 de la 5^e escadrille dans le hangar affecté au GC III/7. Les trois avions portent leur code peint en blanc sur le fuselage et un disque blanc destiné à recevoir l'insigne du crocodile de l'escadrille. Au premier plan, le n° 276 codé 3, suivi du n° 421 codé 2. Le troisième appareil codé 1 est le n° 408 du Lt Mourier. (photo origine Girard)



Cette photo insolite du 5 blanc de la 5^e escadrille permet de voir une partie du camouflage de l'extrados des ailes. Les deux petits ronds blancs sur les ailes marquent l'endroit où sont les indicateurs mécaniques de position du train qui permettaient au pilote de savoir d'un coup d'œil la position de son train. (photo origine Bourret)

- 179 N500. 7 mai 1939.
6^e escadrille. **Codé 14**.
Ancien avion du III/6, affecté au III/7 le 20 octobre 1939.
CV Bertrand. Novembre 1939.
Détruit accident le 1^{er} décembre 1939 à Frouhard (54)
(S/Lt **Lancrenon** tué).
- 182 N502. 7 mai 1939.
6^e escadrille. **Codé 6**.
CV Bertrand. Essai avion le 16 mai 1939.
CV Foissac. Juillet, août et novembre 1939.
CV Jacquin. Juillet, août 1939.
CV Bertrand. Août, novembre 1939.
CV Bouvarre. Août 1939.
Détruit le 22 novembre 1939 suite combat aérien à Houdemont (54).
L'avion brûle après avoir été posé train rentré (Sgt **Guillaume** légèrement blessé).
- 186 Matricule ? 26 juin 1939.
Affecté au III/7 le 15 avril 1940. 5^e escadrille.
CV Lion. Avril 1940.
CV Littolff. Avril 1940.
Endommagé à Vitry par le bombardement du 10 mai 1940.
Mentionné "à réparer" en juillet 1940 à Aulnat (ARAA/EAA301).
17 juillet 1940.
- 196 Matricule ? 7 mai 1939.
Affecté au III/7 le 20 mai 1940. 6^e escadrille.
Incendié à Coulommiers le 9 juin 1940.
- 197 N558. 7 mai 1939.
6^e escadrille. **Codé 5 + 2 bandes blanches**.
CV Bouvarre. Mai, juillet, août 1939.
CV Jacquin. Juillet et août 1939.
CV Bertrand. Août, novembre 1939 (avion habituel).
CV Foissac. Juillet et août 1939.
30 septembre 1939, mis en pylône en roulant au sol à Marcillolles
(mécanicien). Hélice endommagée.
28 novembre 1939, heurté au sol, à Vitry, par un autre Morane au sol
(mécanicien du groupe aux commandes).
Mentionné "à réparer" en juillet 1940 à Aulnat (ARAA/EAA301).
17 juillet 1940.
- 198 N559. Réception 7 mai 1939.
5^e escadrille. **Codé 4** noir sur rond rouge.
CV Lion. Juin 1939.
CV Challe. Juillet et octobre 1939.
Détruit accident le 22 décembre 1939 près du terrain de Vitry
(Sgt **Mathieu** légèrement blessé).
- 199 N560. Réception 7 mai 1939.
CV Bertrand. Essai avion le 24 mai 1939.
CV Bertrand. Juillet (avion habituel), août (avion habituel), septembre
(avion habituel), octobre (avion habituel) 1939.
CV Bouvarre. Juillet, août 1939.
CV Foissac. Juillet et août 1939.
CV Jacquin. Août 1939.
14 novembre 1939. Cet avion est laissé à Chaumont lors du départ du
groupe pour Vitry le 14 novembre 1939 (manque de pièces de
rechange).
Radié de l'inventaire du III/7 fin novembre.
Mentionné "à réparer" en juillet 1940 à Aulnat (ARAA/EAA301).
- 200 N561. Réception mai 1939.
5^e escadrille.
CV Lion. Juillet 1939.
Accidenté à Villacoublay le 13 juillet 1939 (pilote Sgt Moulène indemne).
CV Foissac. Début mai 1940 = entraînement.
Endommagé par la Flak le 13 mai 1940 secteur Cambrai
(S/C **Morlot** indemne).
Laisser à Cambrai le 14 mai 1940. Remis en état par le GC III/2.
Posé en campagne le 20 mai 1940 par un pilote du III/2 (Lt Darteville).
- 202 N563. Réception 7 mai 1939.
5^e escadrille. **Codé 2**.
CV Lion. Avril 1940.
CV Littolff. Avril 1940.
CV Lion début mai (avion habituel), 10 mai = transfert Cambrai,
11 mai = trois missions.
Détruit en combat (percute) le 13 mai à Geluwe (Belgique)
(S/Lt **Rupied** parachuté indemne).



Une partie des 184 Morane qui étaient en juillet 1940 le terrain d'Aulnat près de Clermont-Ferrand. L'Atelier de Réparation de l'Armée de l'Air (ARAA) était installé sur cette base. Les Morane accidentés ou fortement endommagés en combat y étaient envoyés. On distingue très bien au milieu de la photo le Morane n° 197 avec ses deux bandes blanches caractéristiques. Cet avion de la 6^e escadrille fut endommagé le 28 novembre 1939 à Vitry et ne fut pas réparé. (photo William Anon)