



## Les deux pilotes, sautant en parachute se tirent indemnes de l'accident

Dijon, 31 janvier. — Partis cet après-midi du terrain de la base aérienne de Longvic-Ouges, vers 13 h. 45, deux appareils de chasse « Dewoitine » devaient, quelques minutes plus tard, se télescoper en plein ciel, au-dessus du village de Belle-neuve, à une vingtaine de kilomètres de Dijon — à peu de distance de la route Dijon-Pontaille.

Les deux appareils participaient à un exercice de combat d'entraînement. L'un « plastron », était piloté par le sergent Robert Tournet, 25 ans, de la 3<sup>e</sup> escadre, 3<sup>e</sup> escadrille ; l'autre « attaquant », par le sergent Hippolyte Guerregenton, 23 ans, appartenant à la même formation.

Volant à 1.500 mètres d'altitude, les deux appareils poursuivaient la gamme des exercices quand, pour une raison encore inconnue, « attaquant » et « plastron » s'accrochèrent, perdant chacun un plan dans la collision.

Désespérés, les deux appareils échappèrent complètement au con-

trôle de leurs pilotes qui durent sauter en parachute pour atterrir indemnes dans les champs.

Quand aux deux appareils, poursuivant leur course désordonnée, ils venaient s'abattre au sol, à 900 mètres environ l'un de l'autre.

L'avion du sergent Tournet s'abattait entre la lisière du bois du « Vieux Déjen », et le village de Belle-neuve, dans les terrains labourés, son moteur s'enfonçant profondément dans le sol.

L'autre appareil allait s'écraser à la lisière du bois, près de la ferme du Magny et prenait feu au sol.

Immédiatement alertés, des officiers de la base aérienne se rendirent sur les lieux, dont le colonel Samon et le capitaine Naudy, commandant l'escadrille à laquelle appartiennent les deux pilotes. Etait également présent, M. Sirot, maire de Belle-neuve.

Le maréchal des logis Imbert, de la gendarmerie d'Arc-sur-Tille, a procédé aux premières constatations.



Vol au-dessus des Pyrénées. (coll. Codet)  
Coupure d'un journal régional de la Côte-d'Or. (coll. Phénix)



En haut : Les débris de l'avion du sergent TOURNET.  
— En bas : Les restes calcinés de l'appareil du sergent GUERRENTON. — En combinaison, le pilote donne des explications aux officiers de la base qui l'entourent.

Épave d'un des deux appareils. (coll. Biard)

Vié transite de Chambarand à Dijon sur son numéro 117, le 17 octobre 1939. (coll. Vié)

Phénix prêt pour une mission. (coll. Naudy)

9100

| DATE.     | FONCTION à bord. | GRADE, NOM et FONCTION DES AUTRES MEMBRES de l'équipage et des passagers. | TYPE ET NUMERO de PAVION. | ALTI- TUDÉ MAXIMA | DISTANCE et nombre d'atterrissages | DURÉE | NATURE du SERVICE AÉRIEN.                        | OBSERVATIONS. |
|-----------|------------------|---|---------------------------|-------------------|------------------------------------|-------|--|---------------|
| 7 Bois d' |                  |   |                           | Octobre - 1939.   |                                    |       |  |               |
| 1.10.39   | 3.105            |   | 45406-117                 | 3000              | 1                                  | 0.40  | Combat individuel mesuré                         |               |
| 2.10.39   | "                |   | 45406-117                 | 2500              | 1                                  | 0.50  | Ch. monoplace individuel                         |               |
| 3.10.39   | "                |   | 45406-117                 | 4000              | 1                                  | 2.00  | Coursus Chambarand                               |               |
| 11-10-39  | 4                |   | 45406-347                 | 2000              | 1                                  | 1.10  | Après-urgence                                    |               |
| 12.10.39  | "                |   | 45406-117                 | 1500              | 1                                  | 0.35  | Conversion Romuis                                |               |
| 14.10.39  | "                |   | 45406-117                 | 3000              | 1                                  | 0.55  | Conversion Chambarand                            |               |
| 17.10.39  | "                |   | 45406-117                 | 3000              | 1                                  | 0.50  | Chambarand Dijon                                 |               |
| 22.10.39  | "                |   | 45406-117                 | 5000              | 1                                  | 1.00  | Essai carbureteur Rado                           |               |
| 24-10-39  | "                |   | 45406-347                 | 500               | 1                                  | 0.10  | Convent <sup>o</sup> de Dijon (par circuit F.D.) |               |
| " " "     | "                |   | 45406-347                 | 500               | 1                                  | 0.40  | Convent <sup>o</sup> de Dijon (radio)            |               |
| " " "     | "                |   | 45406-117                 | 900               | 1                                  | 0.50  | Convent <sup>o</sup> de Dijon                    |               |
| 24-10-39  | "                |   | 45406-114                 | 5500              | 1                                  | 1.55  | Conversion Gelaucourt                            |               |
|           |                  |   |                           |                   |                                    | 10.55 |  |               |

AÉRIEN - CHAMPAGNE-LAVALLE 17 000' - PARIS, NORD, NANT, - 100 A. 1939.



Naudy en tenue de vol. (coll. Naudy)



Un jeune mécanicien de la Spa 37. (coll. Naudy)



MS.406 n° 720 (matricule L-749) du lieutenant Fraissinet, adjoint au Commandant du GC II/3, à Connantre en mars 1940.



Fraissinet à nouveau pilote de chasse. (coll. V. Lemaire via Laffray)



MS.406 n° 429 (matricule N-847) codé "4" de la 3<sup>e</sup> escadrille, à Commanire au début d'avril 1940.  
On remarque que le code "4" est peint deux fois du côté gauche.





Concertation avant le vol, les pilotes écoutent Clause. (coll. V. Lemaire via Laffray)

Une partie de la Spa 81 va faire une démonstration. (coll. V. Lemaire via Laffray)



Dewoitine 520 n° 215 codé "27" de Bouton posé dans la clairière de Rethondes. (coll. Philippe)

La journée du 21 mai n'est cependant pas achevée pour d'autres pilotes. Deux patrouilles simples (Morlat, Bouton et De Solminihac, Loï) doivent assurer la couverture d'un secteur situé entre Villers-Cotterêts et Crépy-en-Valois. Rapidement, le Cdt Morlat doit abandonner la mission et il fait demi-tour suite à un ennui de moteur; l'Adj Bouton prend alors le commandement. Au bout d'une heure de vol environ, ordre est reçu par radio de se porter sur Senlis, une importante formation ennemie venant d'être signalée. Rapidement, les trois D.520 se dirigent vers le point indiqué et ils aperçoivent de nombreux points noirs provoqués par des éclatements d'obus de DCA. Ayant pris de l'altitude, les trois chasseurs parviennent à s'approcher d'un groupe de Do 17 et attaquent l'ailier droit de la formation. Le tir des D.520 l'endommage certainement car le bimoteur quitte la formation en fumant. Un bombardier s'est effectivement posé près de Trèves ce jour-là avec deux blessés à bord, son pilote ayant effectué un atterrissage forcé suite à une attaque de la chasse française. Lorsqu'il dégage après sa dernière attaque, l'Adj Bouton est pris à parti par de nombreux Bf 110 qui lui tirent dessus à deux reprises, sans toutefois le toucher. Bouton reprend de l'altitude en direction du soleil et il voit arriver derrière lui un monomoteur qu'il croit être un de ses équipiers; peu après, une violente secousse signale une rafale dont les balles endommagent le moteur de son D.520. Le pilote est blessé au bras gauche. Il dégage pour aller se poser dans la clairière de Rethondes où il est recueilli par des artilleurs ayant suivi le combat. Pensé sommairement, le pilote est évacué vers l'hôpital de Compiègne, bras transpercé, puis à Sceaux. Les deux autres D.520 regagnent leur terrain.



De nombreux témoins ont posé pour la photo. (coll. Philippe)

Monsieur Boitelet, ancien Maire de Cuise-la-Motte, était passionné par la bataille de France, il a vu le chasseur posé à Rethondes quand il était adolescent. (coll. Philippe)

*Le 21 juillet 1940 nous sommes allés à Rethondes ou s'était posé un avion de la 4<sup>ème</sup> escadrille (lévriers) le revêtement du gouvernail du direction avant été arraché et nous n'avons pas pu connaître le n° de série de cet avion. Je crois me rappeler qu'il portait sur le fuselage, derrière la cocarde, le chiffre "27" en blanc.*

D.520 codé "10" blanc de la 3<sup>ème</sup> escadrille, à Bouillancy le 21 mai 1940.





Pour les deux autres pilotes, on ne connaît toujours pas l'endroit précis où ils se sont posés. L'auteur de ces lignes a regardé en détail les cartes des deux départements de la Somme et de l'Oise et il pense fortement que l'attaque des Bf 109 a dû se produire dans le ciel d'Amiens, entre Boves et Moreuil (Somme). De même, l'auteur pense que les D.520 de Phénix et Boyer sont tombés dans le triangle Boves - Moreuil - Ailly-sur-Noye. Il semble que l'avion de l'A/C Phénix se soit brisé à l'atterrissage; le pilote est grièvement blessé aux vertèbres et au crâne; il est lui aussi amené à l'hôpital de Beauvais. Le pilote décédera des suites de ses blessures le 7 juin 1940 à 18h30 à l'hôpital de Lisieux où il avait été évacué après le bombardement de Beauvais. Quant au Sgt Boyer, on sait seulement qu'il a pu évacuer en parachute son avion en flammes; légèrement brûlé, il a retrouvé ses camarades à l'hôpital de Beauvais. Les trois pilotes seront évacués suite au bombardement de Beauvais et seront apparemment séparés. Si l'on sait que le Cne Naudy est transféré à Deauville et Phénix à Lisieux, la situation de Boyer reste inconnue.

Après cette tragique mission du 31 mai, le commandement de la 3<sup>e</sup> escadrille passe au nouvellement promu Cne Bissoudre. L'escadrille a non seulement perdu son chef mais également trois chefs de patrouille! Une citation est accordée au Cne Naudy, rappelant que *ce commandant d'escadrille, chef de patrouille de grande valeur et pilote de chasse émérite, était pour ses subordonnés un magnifique entraîneur, donnant quotidiennement des preuves de sa virtuosité et de son courage.*

Peu à peu, le Cdt Morlat reçoit des nouvelles des manquants, certaines rassurantes, d'autres moins. Toujours est-il que le GC II/3 vient de perdre quatre pilotes pour un résultat quasiment nul.

Le 1<sup>er</sup> juin, le temps couvert permet aux pilotes de bénéficier d'un peu de repos; cependant, une patrouille demeure en alerte, comme chaque jour. À 06h20, la patrouille composée du Cne Bissoudre, du S/Lt Lété et du cal Pavlu décolle pour effectuer une mission de couverture. Au cours de la journée, le groupe reçoit des nouvelles un peu plus précises des pilotes manquants. Enfin, ordre est donné au groupe de faire mouvement sur le terrain de La Ferté-Gaucher. L'échelon roulant charge les camions en fin d'après-midi pour un départ matinal le lendemain; les pilotes sans avion ainsi que les mécaniciens prendront place à bord du bus du groupe.



Dessin représentant le saut en parachute du sergent Boyer qui évacue son n° 51 en feu. (coll. Dorneau)

Portrait de Phénix, autre pilote des Charognards, abattu le 31 mai, il décède une semaine après son atterrissage raté. (coll. Phénix)

derniers combats de la campagne. Le 14 juin 1940 est une date à retenir dans cette campagne de France puisque les troupes allemandes font leur entrée dans Paris, désertée par le gouvernement et déclarée ville ouverte.

Le 15 juin, suite aux demandes répétées du Cdt Morlat, les choses commencent à bouger sur le terrain. Le carburant destiné aux avions est enfin arrivé et les pleins peuvent donc être faits. Une patrouille peut alors être placée en alerte renforcée dès l'après-midi. Une ligne téléphonique est également installée. Toutefois, ce jour est rempli de tristesse pour les pilotes qui vont se rendre à Bourges pour assister aux obsèques de leur camarade Jaroslav Gleich. En fin de journée, le retour à l'unité du S/Lt Gilbert Prayer, blessé en combat aérien le 31 mai, apporte de la joie à ses camarades. Le D.520 n° 147 est pris en compte par la 3<sup>e</sup> escadrille.



Le Colombier et la piste où s'est tué Gleich, l'endroit exact est signalé. (coll. Degueret)



Dessin de l'accident réalisé d'après plusieurs témoignages. (coll. Dorneau)

La tombe de Gleich dans la Nécropole de Neuville-Saint Vaast. (coll. Philippe)





### 3. TERRAINS DE STATIONNEMENT

|                       |                   |
|-----------------------|-------------------|
| Dijon                 | 27 août 1939      |
| Fayence               | 28 août 1939      |
| Cannes-Mandelieu      | 11 septembre 1939 |
| Chambarand            | 8 octobre 1939    |
| Dijon                 | 17 octobre 1939   |
| Connantre             | 19 janvier 1940   |
| Maubeuge              | 11 avril 1940     |
| Auzainvilliers        | 30 avril 1940     |
| Le Luc                | 9 mai 1940        |
| Bouillancy            | 20 mai 1940       |
| La Ferté-Gaucher      | 2 juin 1940       |
| Bray-sur-Seine        | 11 juin 1940      |
| Avord                 | 13 juin 1940      |
| Perpignan-la-Salanque | 16 juin 1940      |

NB: Metz, Meaux, Auxerre, Sainte-Solange n'ont constitué que des étapes au cours des déplacements.

