

# Combat aérien du 20 mai 1940 dans le ciel de Gury

## Un équipage de l'Aéronautique navale en détresse

Le 20 mai 1940, un bombardier en piqué Chance-Vought 156F de l'escadrille AB1, s'écrasait à proximité de Gury, après avoir effectué une mission de bombardement dans l'Aisne pour tenter de ralentir l'avancée inexorable des Armées du III<sup>e</sup> Reich



# L'aéronautique navale en mai et juin 1940

Avant le déclenchement de l'offensive allemande de la campagne de France le 10 mai 1940, l'Aéronautique navale avait pour missions principales :

- La protection des convois maritimes ;
- L'exploration en haute mer ;
- La surveillance côtière.

Dès la déclaration des hostilités, le 3 septembre 1939, l'Aéronautique navale applique le plan de mobilisation :

- Les escadrilles supplétives de surveillance côtière sont armées. Ces unités sont constituées à partir des sections d'entraînement des bases navales ;
- La Marine nationale réquisitionne et transforme des aéronefs civils de la compagnie Air France (les *Latécoère 521, 522, 301...*) ;
- Le rappel des réservistes est effectué ;
- Des bases aéronavales temporaires vont se créer sur différents aérodromes du nord de la France, Berck-sur-Mer, Boulogne-Alprech ; ou sur la façade ouest, Deauville, Saint Trojan...
- Des avions « modernes » seront progressivement livrés à partir de 1940.

# L'aéronautique navale en mai et juin 1940

Le 10 mai 1940, l'ordre de bataille de l'Aéronautique navale est le suivant :

- Trois escadrilles de chasse, équipées de *Potez 631* et de *Bloch 151* ;
- Neuf escadrilles de bombardement, équipées de *Chance-Vought 156F*, de *Loire Nieuport 40/411*, de *Léo H257 bis*, de *Farman 223.4* et de *Latécoère 298* ;
- Quatre escadrilles de torpillage, équipées de *Latécoère 298* ;
- Onze escadrilles d'exploration, équipées de *Breguet Bizete*, de *Latécoère 301 – 302 – 521 – 522 – 523*, de *Loire 70*, de *Farman 222*, de *Léo H470* et d'un *CAMS 141 Antarès* ;
- Vingt escadrilles de surveillance équipées d'aéronefs divers et variés, souvent anciens.

Sur ces 47 escadrilles, seules 29 sont stationnées en France métropolitaine.

Dès le 10 mai 1940, les escadrilles de chasse, de bombardement et de torpillage de l'Aéronautique navale, vont devoir affronter directement la Luftwaffe et la Flak. Constituée majoritairement d'avions anciens, voire obsolètes, l'Aéronautique navale va subir des pertes terribles tant en matériels qu'en équipages, face à une Luftwaffe équipée d'aéronefs modernes, rapides et particulièrement efficaces.

# La base aéronavale temporaire de Berck sur Mer et de Boulogne-Alprech

En 1904, Gabriel Voisin fit décoller son planeur de Berck sur Mer. Les Britanniques créèrent la première base militaire en 1917 sur le site de Berck sur Mer.

L'aérodrome de Berck sur Mer ouvre à la circulation aérienne en juillet 1921 en tant que terrain de secours sur la route aérienne entre Londres et Paris. En 1939, il devient « plateforme d'opérations », c'est à dire pré-réservé et pré-aménagé sommairement par le Ministère de l'Air. En 1940, l'aéronautique navale y installe ses bombardiers en piqué, même ceux en provenance du porte-avion le *Béarn*. Le 10 mai 1940, le site de Berck sur Mer fut violemment bombardé par l'aviation allemande, conduisant à la mort de quatre militaires ; une stèle inaugurée le 10 mai 2003 commémore cet évènement.

L'escadrille AB2 équipée de *Loire Nieuport 40* et l'escadrille AB6 équipée de *Loire Nieuport 411* stationnent sur le site de Berck sur Mer en mai 1940.

L'aérodrome de Boulogne-Alprech remonte à novembre 1927 pour l'idée, mais les travaux commencèrent dix ans plus tard et il fut inauguré les 29 et 30 juillet 1939 par un meeting aérien tragique pendant lequel se tua le pilote Terras. Quelques semaines plus tard commençait la Seconde Guerre mondiale.

L'escadrille AB3 équipée de *Chance-Vought 156F* était stationnée sur le site de Boulogne-Alprech en mai 1940. Le 10 mai 1940, des bombardiers *Heinkel 111* de la Luftwaffe, lors du déclenchement de l'offensive allemande, attaquent les terrains d'aviation du nord. Celui de Boulogne-Alprech est violemment bombardé, son hangar principal est complètement détruit et avec lui les douze *Chance-Vought 156F* de l'escadrille.

Cette destruction totale des appareils de l'escadrille AB3 conduira son escadrille sœur, l'AB1, qui se trouvait à Hyères en entraînement d'appontage, à interrompre immédiatement celui-ci et à regagner Alprech, dès le 13 mai. Le personnel de l'AB3 sorti indemne du bombardement allemand sur Alprech, rejoindra alors Lanvéoc-Poulmic et réceptionnera onze nouveaux *Chance-Vought 156F* qui rejoindront Querqueville, près de Cherbourg le 23 mai 1940.



**Illustration 1 : La base aéronavale de Berck sur Mer en 1940**

Une exposition proposée par l'Association Nationale des Officiers de Réserve de l'Armée de l'Air secteur de l'Oise

# Le porte-avion Béarn

Le *Béarn* fut le premier porte-avion digne de ce nom de la Marine nationale, mais il ne fut jamais vraiment opérationnel en comparaison de ceux des autres puissances maritimes de l'époque. Initialement, le *Béarn* devait être un cuirassé. Il est mis en chantier le 5 janvier 1914 à La Seyne sur Mer. La Première Guerre mondiale interrompt le chantier. La paix revenue et pour respecter les traités de désarmement, il est décidé de transformer le *Béarn* en porte-avion, la Royal Navy fut la première marine du monde à posséder un porte-avion, en 1917. Le 15 avril 1920, la nouvelle coque du *Béarn* est actée, mais il faut attendre 1923, pour que cela se transforme en projet concret de porte-avion. Le 1<sup>er</sup> septembre 1926, le *Béarn* est armé pour essais. Le 10 mai 1931, le *Béarn* appareille enfin avec les premiers décollages et appontages. Il entre au service actif le 1<sup>er</sup> mai 1928 au sein de la première escadre de la méditerranée.

## Principales caractéristiques techniques :

- Déplacement : 22 000 tonnes ;
- Longueur hors tout : 182,5 mètres ;
- Largeur : 27,66 mètres ;
- Hangar aviation de 124 mètres de long ;
- Trois ascenseurs électriques pour la mise en œuvre des aéronefs ;
- Propulsion : chaudières de type « *Normand* » à chauffe au pétrole ;
- Deux groupes de machines alternatives de type « *Parson* » ;
- Vitesse maximum du bâtiment : 21 nœuds.

Ce dernier paramètre et son armement défensif antiaérien trop faible le déclasseront rapidement. Néanmoins jusqu'en 1938, il effectue de nombreuses sorties en Atlantique et en Méditerranée, entrecoupées de périodes de refonte. Le 3 septembre 1939 il est à Brest, pour une adaptation avec des hydravions. Son aviation embarquée est alors à terre et répartie sur différentes bases aéronautiques navales. Au début du printemps 1940, il repart en Méditerranée pour une période d'instruction d'appontage de jeunes pilotes, en particulier ceux de l'escadrille AB1 équipée de *Chance-Vought 156F*. L'offensive allemande du 10 mai 1940 oblige la Marine nationale à redéployer ses escadrilles. La carrière de porte avion du *Béarn* est terminée. Il sera retiré de la Marine nationale le 31 mars 1967.

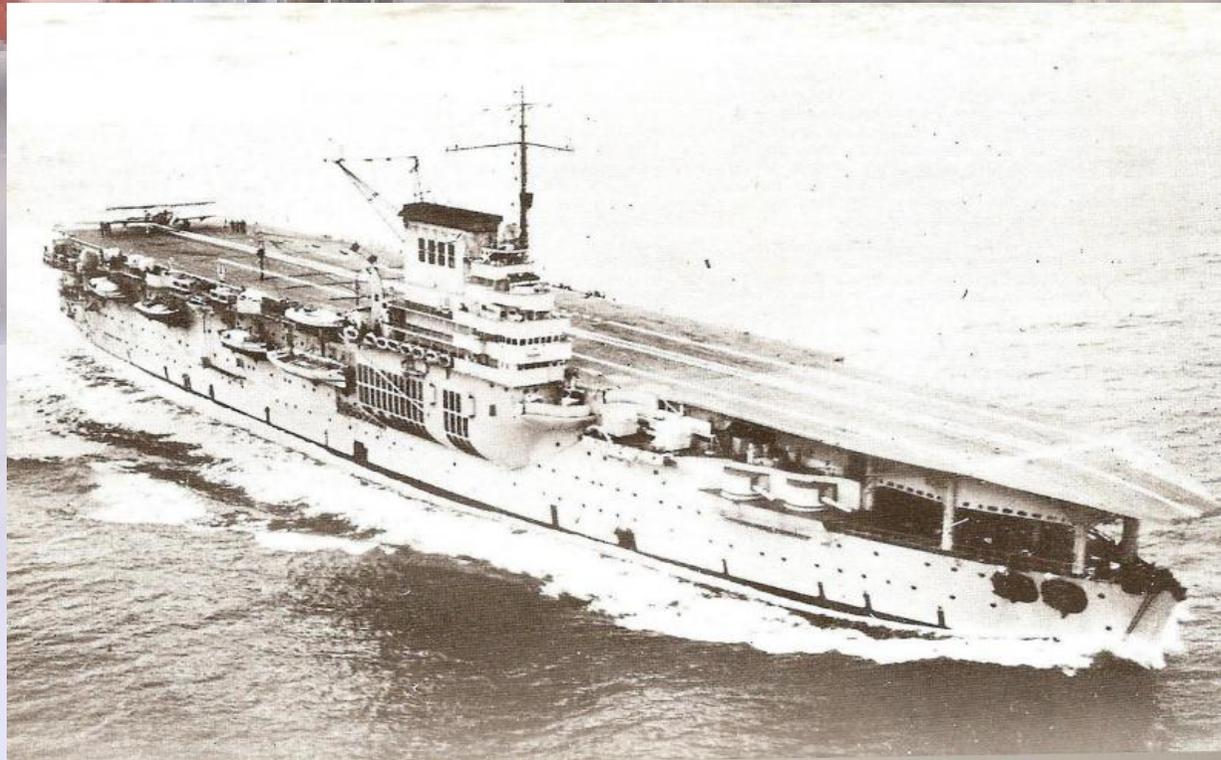


Illustration 2 : Le porte avion Béarn en 1937



**Illustration 3 : Trois Chance-Vought 156F dans le hangar du Béarn**



**Illustration 4 : Chance-Vought 156F sur la piste d'envol du Béarn, septembre 1939**

# L'escadrille AB1

Le 1<sup>er</sup> janvier 1928, l'escadrille 7B2, équipée avec des *Levasseur PL4*, prend l'appellation 7B1. En juin 1930, les premiers *Levasseur PL 7* sont livrés à l'escadrille 7B1. Ces nouveaux aéronefs, lui permettront d'assurer des missions de bombardement et de torpillage. En mars 1931, un accident mortel avec cet avion, dû à une faiblesse de la cellule, conduit la Marine nationale à arrêter tout entraînement sur ce type d'appareil, jusqu'à la modification du défaut de structure. Dès janvier 1932, l'activité aérienne peut reprendre. Le 1<sup>er</sup> octobre 1938, l'escadrille 7B1 change de nom et devient AB1. Il faudra attendre aout 1939 pour qu'elle reçoive ses premiers *Chance-Vought 156F*.

AB1



Illustration 5 : l'insigne de l'escadrille AB1 à partir de 1935 ; espadon piquant un requin

# Les missions des escadrilles de bombardement de la flottille du Béarn en mai 1940

Le 10 mai 1940, l'Allemagne nazie déclenche son offensive à l'Ouest. Les bombardiers *Heinkel 111* de la Luftwaffe bombardent les terrains d'aviation de Berck sur Mer et Boulogne-Alprech. À Berck sur Mer quatre marins sont tués, à Boulogne-Alprech le hangar principal est détruit et avec lui les douze *Chance-Vought 156F* de l'escadrille AB3.

Le 16 mai 1940 les équipages des escadrilles de l'AB1, l'AB2 et l'AB4, attaquent le pont canal de Maastricht aux Pays-Bas, pour couper la route aux Allemands. Le résultat est plus qu'incertain.

Le 17 mai 1940, mission de bombardement sur Flessingue aux Pays-Bas, deux avions ne rentrent pas.

Le 19 mai 1940 les équipages des escadrilles AB2 et AB4, équipées de *Loire-Nieuport 401* et *411*, reçoivent l'ordre d'attaquer les colonnes blindées qui débouchent de la forêt de Mormal dans le Pas de Calais, peu avant Arras, près du carrefour de Bairlemont.

À peine arrivés au dessus de leur objectif, les appareils français se heurtent à une Flak terrible.

Les pilotes, avec un courage et un sang-froid hors du commun foncent sur leurs cibles, à près de 350 km/h. Mais c'est le massacre. Touchés par une Flak d'une densité effroyable ou par les éclats de leur propre bombe de 150 kg, les avions français se font toucher un à un.

Quand les escadrilles AB2 et AB4 reviennent à leur terrain, la mission accomplie, dix des vingt appareils qu'elles comptaient ont été abattus et trois endommagés.

# Les missions des escadrilles de bombardement de la flottille du Béarn en mai 1940

Le 20 mai 1940, l'AB1 accompagnée de quelques avions de l'AB2, part bombarder le pont de Origny-Sainte-Benoîte, près de Saint-Quentin dans l'Aisne. L'escadrille AB1 perd cinq avions dont celui de l'enseigne de vaisseau de 1<sup>re</sup> classe Gaston Léveillé et du second-maitre Roger Lafon.

Le 21 mai 1940, les Allemands s'approchent de Boulogne sur Mer. Les escadrilles françaises du *Béarn* fuient vers Dunkerque, puis Cherbourg le 23 mai 1940. À cette date, les escadrilles de bombardement du *Béarn* ne comptent plus que quatre avions opérationnels, un cinquième sera livré par chance avant fin juin.

Quelques opérations de bombardement continueront jusqu'au 18 juin 1940, mais avec un succès de plus en plus limité.

La plupart de ces missions de bombardement furent menées avec les escadrilles de l'Armée de l'air, qui subirent également de très lourdes pertes.

Le témoignage de Gérard Mesny, alors commandant l'escadrille l'AB1 en 1940, nous en apprend plus sur l'engagement des escadrilles de l'Aéronautique navale en mai et juin 1940. Gérard Mesny sera le commandant du porte avion *La Fayette* de 1960 à 1961.



« La première mission a lieu le 16 mai. Un groupe composé de l'AB1, de Loire Nieuport des AB2 et AB4 basés à Berck et de Potez de la 1<sup>re</sup> flottille basée à Calais, attaque un pont de canal en Hollande. Résultats inconnus. Les missions se succèdent ensuite à raison d'une ou deux par jour en se rapprochant très rapidement. Le 17 mai, 2 avions non rentrés après une attaque de nuit dans la région de Flessingue. Le 20 mai, les 10 avions restants (de l'AB1) décollent de jour pour attaquer un pont à Origny, près de Saint Quentin. Ils doivent être accompagnés par quelques Loire Nieuport venus de Berck et couverts par une escorte de chasse anglaise avec laquelle ils ont rendez vous à mi-route. Le temps est beau, avec quelques cumulus, la visibilité excellente. L'armement emporté est de 2 bombes de 150 kg sous les plans, permettant le bombardement en piqué à la verticale.

Les Loire Nieuport, moins rapides suivent de loin, orbités pendant une dizaine de minutes au rendez vous avec la chasse anglaise sans voir personne, renoncent alors à cette couverture et continuent vers l'objectif. À une cinquantaine de kilomètres de Saint Quentin, un groupe de Messerschmitt 109 nous attaque et la formation se disperse en cherchant un abri dans les cumulus. Lorsque je sors d'un nuage au bout de quelques minutes, le ciel est vide, 5 avions de l'AB1 ont été descendus, les autres ont disparu et ne peuvent être ralliés faute de radio. Les Messerschmitt ont aussi disparu. Je continue sans autre incident jusqu'à l'objectif pour lâcher mes bombes, résultat inconnu. Les Loire Nieuport, grâce à leur retard, atteignent aussi l'objectif et bombardent.

Au retour de cette mission, l'AB1 ne comptait plus que 5 avions sur 12. Le lendemain 21 mai, les troupes allemandes approchant de Boulogne, 4 avions vont atterrir à Dunkerque-Mardyck. Dunkerque est entièrement investi et le 22 nous repartons pour Cherbourg en lâchant des bombes au passage sur une colonne ennemie. Le 23, bombardement du fort de la Crèche à Boulogne, où nous sommes la cible de la DCA des torpilleurs français. Jusqu'à la fin du mois de mai, séjour à Cherbourg sans opérations avec nos 4 avions restants. Nous touchons un 5<sup>e</sup> avion armé avec un équipage descendu lors de l'attaque d'Origny. Le 1er juin, les 5 avions sont envoyés à Tangmere (Chichester) d'où ils repartent aussitôt pour bombarder un objectif au Sud de Dunkerque. Le 9 juin, bombardement d'une colonne motorisée près de Rouen. Le 10 juin, bombardement d'un pont sur la Seine à Elbeuf.

Après 2 missions de bombardement dans le Cotentin le 18 juin, départ vers Hourtin puis arrivée le 24 juin à Saint Laurent de la Salanque.

Le bilan de nos actions durant cette période a été inefficace en raison d'un manque de préparation à ce type d'opérations tant de notre côté que de celui des États-majors. L'État-major de Dunkerque dont nous recevions les ordres au début, est désorganisé à partir du 22 mai et les quelques appareils restants ne sont plus employés que spasmodiquement pour des missions généralement si mal définies qu'elles se terminaient par des lâchers de bombes à peu près au hasard. »

## La mission du 20 mai 1940

La mission du 20 mai 1940, consiste à aller bombarder et détruire le pont d'Origny-Sainte-Benoîte (Aisne), près de Saint-Quentin. Les trois *Nieuport* de l'AB2 rescapés de la mission du 19 mai, accompagnent les dix *Chance-Vought 156F* de l'escadrille AB1. Cette fois, neuf avions seront détruits.

L'avion abattu dans l'Oise, à proximité de Gury avait un équipage composé de deux aviateurs : l'enseigne de vaisseau de 1<sup>re</sup> classe Gaston Léveillé et du second maître Roger Lafon.

Après une première attaque les bombardiers français sont pris en chasse par des Messerschmitt 109.

À l'approche de 18 h 00, sévèrement touché, l'avion de l'Aéronautique navale se pose en catastrophe sur le ventre, en plaine entre Gury et Canny sur Matz, vers la route de Plessis de Roye. Continuant leur attaque, les Allemands tirent sur l'épave tuant Roger Lafon et blessant Gaston Léveillé.

Voici le témoignage de Gaston Léveillé recueilli après la guerre :

*« À la sortie des nuages, je ne retrouve pas l'escadrille, mais j'aperçois au bout d'un certain temps l'objectif, le pont d'Origny, que j'attaque en semi piqué. Ensuite je fais route pour regagner Boulogne et j'oblique vers le Sud pour survoler les lignes amies. Bien mal m'en a pris. Je suis attaqué par des chasseurs que je n'avais pas vu venir. Mon aileron droit vole en éclats, je tiens pourtant ma ligne de vol mais reste très handicapé pour éviter les attaques. À chaque passe je vois le tableau de bord se trouer par les balles. Je pique à grande vitesse, les chasseurs ne me lâchent pas. Mon équipier me prévient qu'un réservoir est troué et qu'il est en feu. Sans hésitation je me présente pour me poser sur le ventre dans une prairie. En fin de palier, je largue ma ceinture et je saute à terre et au même moment je suis abattu par une ultime passe de la chasse. Je suis touché aux bras et aux jambes, mais je tente de me relever. Une camionnette militaire amie vient me ramasser. C'était le 20 mai 1940 vers 18 heures. Je suis évacué à Compiègne où je passe sur le billard. »*

## L'équipage abattu à Gury le 20 mai 1940

L'avion de l'équipage était un bombardier en piqué monomoteur biplace, *Chance-Vought 156F*, numéro de série 12 ; il était l'avion numéro 11 de l'escadrille AB1 de l'Aéronautique navale.

L'enseigne de Vaisseau de première classe Gaston, Marie, Joseph, Alexis, Abel Léveillé est né le 14 mars 1905 à Saint-Christophe-du-Ligneron en Vendée (85). Avant guerre il avait obtenu son diplôme d'ingénieur de l'École Supérieure d'Aéronautique et de Construction Mécanique. Il fut blessé par le mitraillage de la chasse allemande lors de cette mission, mais soigné à Compiègne, puis à Bourg-la-Reine enfin à l'hôpital maritime de Brest. Il survécut à la guerre et continua sa carrière dans la Marine nationale jusqu'en 1946, date à laquelle il est placé en congé du personnel navigant. Quittant l'armée active en 1949, il est assidu dans ses périodes de réserve en tant que pilote ; il atteint le grade de capitaine de frégate de réserve en 1955. Il totalise 1997 heures de vol, dont 37 heures de nuit, 32 appontages et 4 catapultages. Il décède le 22 avril 1979 à Challans en Vendée (85).

Il fut breveté observateur le 16 mai 1929 à Hourtin (brevet n° 2084), puis il obtint son brevet de pilote n° 1540 le 31 août 1929 à Hourtin, puis la qualification de pilote de chasse le 9 juillet 1930.

Il fut abattu le 20 mai 1940 à Gury (Oise), blessé au combat, il passe presque 8 mois prisonnier de guerre, avant de réussir à rejoindre la zone libre.

Chevalier de la Légion d'Honneur le 1<sup>er</sup> janvier 1940, il est titulaire du grade d'officier de la Légion d'honneur depuis le 31 décembre 1948 et de la croix de guerre 39-45 avec deux citations.

## Témoignages de satisfaction, de félicitation et citations de l'enseigne de vaisseau de 1<sup>re</sup> classe Gaston Léveillé (Service Historique de la Défense, Vincennes)

*Par décision ministérielle du 24 juin 1930, un témoignage officiel de satisfaction a été accordé à cet officier pour « avoir fait preuve d'une très grande énergie et d'excellentes qualités professionnelles à bord d'un hydravion en dérive pendant quarante-quatre heures par gros temps. »*

*Par décision ministérielle du 17 mars 1933, des félicitations ont été accordées à cet officier pour « le dévouement et l'ardeur dont il a fait preuve au cours des opérations de sauvetage lors des inondations de Saint Raphaël le 29 septembre 1932. »*

*Citation du 15 juillet 1940, à l'ordre de l'Armée de Mer (signature de l'Amiral Darlan)*

*« Blessé en combat aérien au cours d'une mission de bombardement en territoire ennemi en essayant d'atteindre son objectif malgré une violente réaction de la chasse ennemie. »*

*Citation à l'ordre de la flottille du Béarn, du 27 août 1940*

*« A vaillamment participé avec son escadrille aux opérations en Mer du Nord lors de l'invasion allemande en Belgique et en Hollande. »*



Illustration 6 : Gaston Léveillé en 1940, en uniforme de la Marine nationale

**Le second Maitre Roger, Henri, Charles Lafon, est né le 1<sup>er</sup> mars 1912 à Brest, au 26 rue Duret. Il est le fils de Louis Émile, employé à la compagnie du gaz, et de Victoire Philomène Kernévez épouse Lafon. Son dernier domicile connu fut le 12 rue de la Fontaine à Lannilis dans le Finistère.**

**Roger Lafon s'engage dans la Marine Nationale le 20 mars 1929, il est alors incorporé au 2<sup>e</sup> dépôt de Brest.**

**Il suit la formation de la spécialité radiotélégraphiste à l'école des marins radio, puis il est affecté à la direction du port et des transmissions à Lorient. Plus tard, il suit la formation de radiotélégraphiste volant à Hourtin avant d'être muté successivement sur le porte-avions *Béarn*, à la base aéronautique de navale de Lanvéoc-Poulmic, puis à la base aéronautique de navale de Cherbourg, et enfin à la base aéronautique navale de Berck sur Mer. Il est tué le 20 mai 1940 par les tirs des chasseurs ennemis alors qu'il tente d'évacuer l'appareil.**

**Il est chevalier de la Légion d'Honneur à titre posthume (décret du 8 juin 1944) et titulaire de la Médaille Militaire.**

**Son décès est inscrit à la commune de Lannilis. Son acte de décès porte la mention Mort pour la France.**

**Par ailleurs, son nom figure sur le Mémorial national des marins morts pour la France, Pointe Saint Mathieu, commune de Plougonvelin (29217) ; et sur le Mémorial de l'Aéronautique navale, Cap de la chèvre à Crozon (29160).**

**Aucune photographie de ce militaire n'a pu être retrouvée.**

**Copie du procès-verbal constatant le décès d'un aviateur non identifié dans le crash de son avion sur le territoire de la commune de Gury –Oise (toujours détenu en mairie).**

*« L'an mil neuf cent quarante le 23 mai à Gury (Oise), nous soussignés André Prieur, Lieutenant des Détails, officier de l'État-Civil, avons sur le Champ de bataille situé route de Plessier-de-Roye à Canny s/Matz à 1200 m du croisement de la route de Lassigny à Gury, en présence du Médecin Lieutenant Marseille, Lieutenant Touchain du 355<sup>e</sup> R.A.A. avons constaté le décès d'un mitrailleur carbonisé à son poste sur un avion amphibie n° du moteur F.16748F-1394F en étoile 14 cylindres à hélice bipale à pas variable n°m.F.G-n°377996, portant un poste de T.S.F émetteur O.M.A.VZ,4M modèle n°2190 série 91 établissement Ponsot. Cet avion portait les cocardes Françaises et avait sous le fuselage un crochet frein. Sur le corps du Mitrailleur il n'a été trouvé qu'un carnet contenant une liste de quartier-mâîtres et matelots ainsi que les billets de mille francs portant les n° suivants 447-563-214- un insigne d'observateur de l'aviation maritime et un bouton à ancre de marine ainsi qu'un morceau de vêtement portant la marque Guerneur-Brest. Le corps a été inhumé au cimetière de Gury à l'extrémité de l'allée principale près de la tombe de Gilbert Maupas décédé le 27 septembre 1916, en présence de l'abbé Petry Jean Curé de Marthille (Meuse) chasseur au 40<sup>e</sup> Bon de Chasseur 3e Compagnie et d'un détachement qui a rendu les honneurs militaires. De tout ce à quoi nous avons dressé le présent procès-verbal qui a été signé par nous et les témoins après lecture faite. »*

*Signé Marseille – Touchain et Priesge*

*Pour copie conforme à Gury le 13 septembre 1940*

*Le Maire Pillot*



**Illustration 7 : Chance-Vought 156F de l'escadrille AB1, abattu lors de la mission du 20 mai 1940, cet appareil n'est pas celui de Gury**



**Illustration 8 : Crash de Gury le 20 mai 1940**

Retranscription du rapport de l'enseigne de vaisseau de 1<sup>re</sup> classe Gaston Lévillé du 26 février 1941, remis à la Préfecture maritime de Toulon après son arrivée en zone libre et transmis le 5 mars 1941, sous la mention secret, par la Préfecture maritime à l'Amiral de la Flotte commandant en chef les forces maritimes françaises. (Source Service Historique de la Défense, Vincennes)

« Opérations »

« Le 20 mai 1940, l'escadrille AB1, basée à Alprecht (Boulogne) reçoit l'ordre de bombarder le pont d'Origny-Sainte-Benoîte à l'est de Saint-Quentin.

Le décollage a lieu le 20 mai vers 16 h 30 environ – passage au-dessus de Berck et route vers l'objectif.

Dans la région de Péronne -Albert, l'escadrille volant vers 2 500 mètres, traverse une couche nuageuse et se trouve fragmentée à la sortie des nuages.

Je me trouve isolé avec une section et je fais rallier les deux sectionnaires qui me précèdent et qui ont perdu leur chef – soit cinq appareils en tout. Je fais route vers l'objectif et je bombarde en semi-piqué. Ayant eu un raté de fonctionnement du déclenchement électrique des bombes, je n'atteins pas l'objectif, le pont est intact. À la sortie du piqué je fais route vers le Sud-Sud-Ouest pour rallier le plus tôt possible les lignes Françaises. Réaction de la D.C.A. ennemie, je ne vois pas mes sectionnaires.

Au bout de 10 minutes, alors que j'atteignais la base du plafond, vers 2 500 mètres sans que mon radio m'ait averti, je reçois un obus dans le plan gauche. L'appareil se trouve déséquilibré. Le téléphone de bord avec mon radio ne fonctionne plus.

J'ai de la peine à maintenir en vol mon appareil ; je suis attaqué par trois Messerschmidt 109, qui font sur moi quatre ou cinq présentations. Les balles crépitent dans l'appareil, sur le tableau de bord notamment. Je pique vers 500 mètres, mon radio me crie : "Au feu". Des flammes longues et minces (comme un doigt) sortent en sifflant du réservoir d'essence. Mon passager n'ayant pas sauté en parachute, je me pose train rentré. L'atterrissage se passe bien. Aussitôt, je sors de l'appareil et en mettant pied à terre je tombe blessé par une rafale de mitrailleuse tirée par un Messerschmidt. Je suis atteints à trois membres et à la tête. Quand je me relève, je vois l'avion qui brûle, mon radio a un pied prêt à escalader le poste AR et il gît la tête en bas dans le feu. Mes blessures m'empêchent de faire quoi que ce soit pour lui. Au bout d'un certain temps (10 – 15 minutes) je vois une camionnette d'une unité de chars de Vannes. Je suis emmené à l'hôpital de Compiègne, puis à Bourg-la-Reine à Lakanal où je rends compte au Capitaine de frégate Lapébie de ce qui m'est arrivé (21 - 22 mai). Je suis évacué plus tard sur l'hôpital maritime de Brest d'où je sors de convalescence le 17 juin, veille de l'arrivée des Allemands à Brest.

Je me rends à Tréboul. On aperçoit la fumée des incendies des réserves de mazout de Brest.

Après l'armistice, une affiche allemande paraît, enjoignant tout militaire en civil de se présenter à Quimper.

*J'ai le tort de répondre à cet appel et je suis prisonnier. J'étais en civil, les Allemands visiblement désorganisés par la rapidité des événements n'ont rien préparé pour nous recevoir. Personne ne nous attendait. Nous nous sommes constitués prisonniers avec l'idée que notre situation serait régularisée.*

*La réalité est autre.*

*Nous passons quelques jours à la caserne de la Tour d'Auvergne à Quimper où 5 000 hommes sont entassés.*

*Chaque jour les Allemands libèrent des hommes, des ouvriers des arsenaux et poudreries et les marins pêcheurs.*

*Les officiers sont emmenés à Landerneau – caserne Taylor – où je reste deux mois environ.*

*Sur 300 officiers de toutes armes, 100 sont libérés en un mois d'une manière assez arbitraire. Le moral est assez bon, grâce à l'été et à l'instabilité que paraît présenter la situation. La vie du camp s'organise sous la direction du Capitaine de vaisseau Marin.*

*À la suite d'une complication survenue à une de mes blessures, je suis dirigé sur le "Marin Lasarett" de Brest où je suis opéré.*

*J'essaie d'entrer à la D.P. de Brest (C.V. Le Normand) pour échapper aux camps de prisonniers – cela sans résultat, malgré les efforts du Commandant Le Normand.*

*Aucun prisonnier français ne devant se trouver à l'hôpital maritime de Brest, je suis envoyé à l'hôpital auxiliaire du Saint-Esprit de Saint-Brieuc où le Médecin-chef Cras fait plus que son devoir pour faire libérer le plus possible de prisonniers. Il ne réussit pas pour moi.*

*Je pars à Rennes en septembre – une journée dans un camp de prisonniers où se trouvent les officiers qui ne sont pas partis en Allemagne pour raison de santé – et le lendemain, je suis à l'hôpital de l'École primaire Supérieure de Rennes.*

*Le médecin-chef français (un médecin colonel) me présente à une commission de réforme allemande. "Ich bin reformiert" le 20 septembre 1940. Je réside à Brest à partir de cette date jusque vers le 20 janvier 1941, avec l'obligation de me présenter deux fois par semaine à la Kommandantur pour contrôle.*

*Ayant demandé à la Kommandantur de rejoindre mon domicile en zone libre, je suis démobilisé par les autorités allemandes et libéré du contrôle bihebdomadaire (5 décembre 1940).*

*Je fais à la mairie de Brest une demande de laissez-passer pour me rendre en zone libre. Cette demande me revient le 18 janvier avec la mention refusée. Je quitte Brest le 20 janvier, sans passeport, je passe la ligne de démarcation en Indre-et-Loire, et j'arrive à Toulon vers le 25 janvier où je me présente à la Préfecture-Maritime. »*

Exposition mémorielle réalisée à l'occasion de l'inauguration d'une stèle en mémoire du sacrifice de cet équipage de l'Aéronautique navale, en particulier du second-maitre Roger Lafon Mort pour la France le 20 mai 1940 à Gury.

La documentation consultée pour la conception et la réalisation de cette exposition provient du Service Historique de la Défense à Vincennes, de la Mairie de Gury (état-civil), de M. Camille Désiré, du livre *La Guerre 39-35 dans le ciel de l'Oise* de M. Marcel Mavré aux Éditions Delattre, édition 2012 ; les sites internet picardie-1939-1945, forummarine, postenavalemilitaire, postedeschoufs, alliancnavale, geocaching.

Crédits photographiques :

Illustration 1 : Site internet <https://www.postenavalemilitaire.com/t1729-berck> ; source originale «*aeroberck.com* » ;

Illustration 2 : Site internet <http://forummarine.forumactif.com> ; source originale inconnue ;

Illustration 3 : Site internet <http://forummarine.forumactif.com> ; source originale inconnue ;

Illustration 4 : Site internet <http://forummarine.forumactif.com> ; source originale inconnue ;

Illustration 5 : Site internet <http://www.postedeschoufs.com/aeronavale> ; source originale inconnue ;

Illustration 6 : Service Historique de la défense, Vincennes ;

Illustration 7 : Site internet <https://www.alliancnavale.fr> , revue La Baille numéro 327 avril 2015 ;

Illustration 8 : Site internet <https://www.geocaching.com> ; source originale inconnue et M. Camille Désiré ;

Image de fond : Illustration boîte maquette, source originale inconnue.

Cette action mémorielle n'aurait pas pu se dérouler sans les partenaires suivants : mairie de Gury, association Picardie-Mémoire, ACEF rives de Paris.



**Une exposition proposée par l'Association Nationale des Officiers de Réserve de l'Armée de l'Air secteur de l'Oise**

