



DOSSIER SPÉCIAL

STOPPER

LES

PANZER

MAI 1940





■ 14 mai 1940. Cinq Fairey Battle du No 12 Squadron attaquent une colonne blindée allemande sur la route de Givonne, près de Sedan. Confrontés à de violents tirs de la *Flak*, les assaillants parviennent à placer plusieurs bombes sur la route, mais seul le Battle codé L5538 (au premier plan) se sort de ce raid.

© Piotr Forkasiewicz – Aérojournal 2020

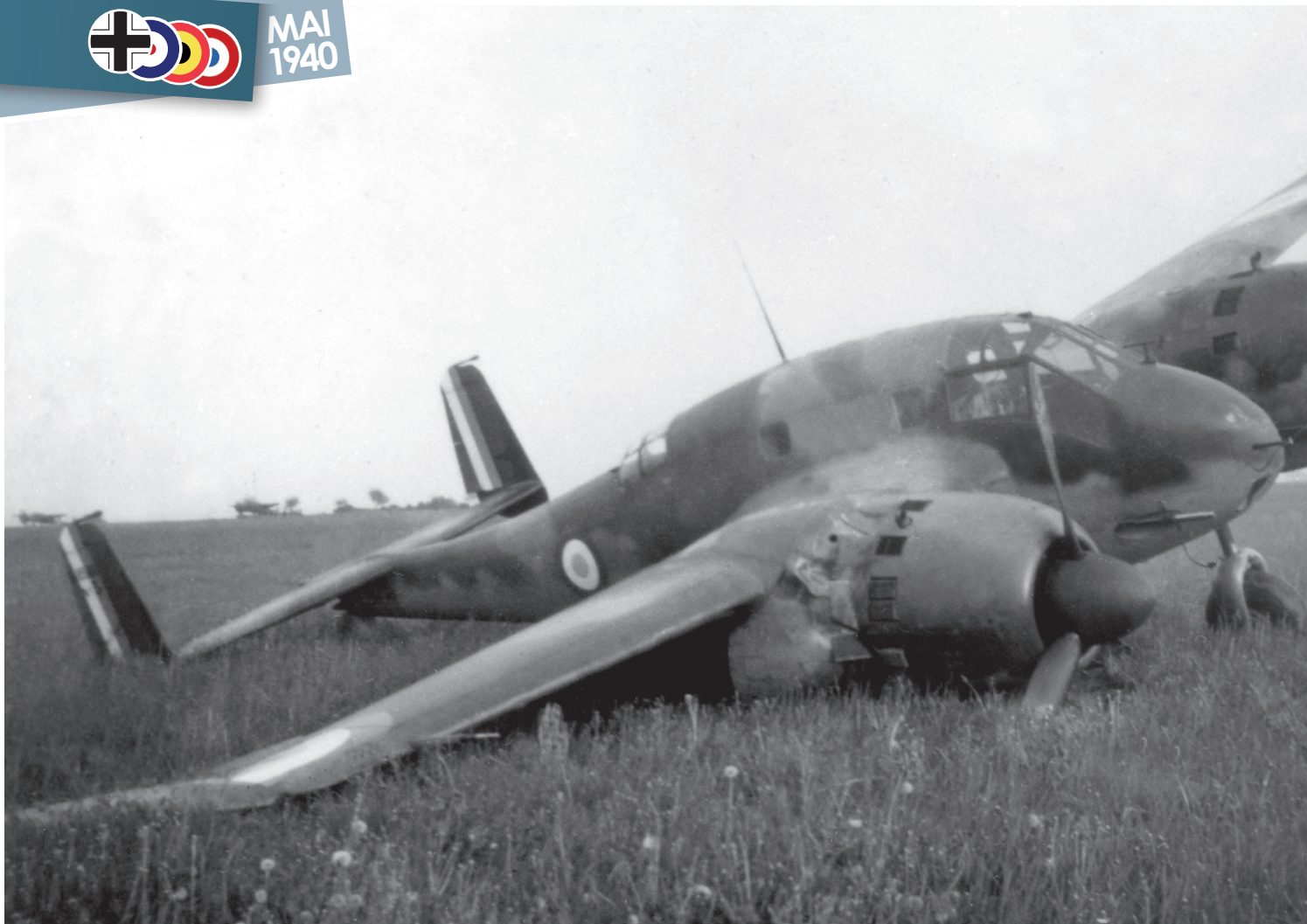


Le

10 mai 1940, l'offensive allemande à l'Ouest attire le gros des armées alliées (1^e, 7^e et 9^e armées françaises, ainsi que corps expéditionnaire britannique) en Belgique et aux Pays-Bas, où la Wehrmacht semble porter son effort dans une parfaite réitération du plan « Schlieffen » de 1914, à savoir un « coup de faux » le long de la mer du Nord. En réalité, le véritable *Schwerpunkt* – point d'application principal – du *Fall Gelb* se situe davantage au sud, dans le massif ardennais : sept *Panzer-Divisionen* enfoncent 150 km de front couvrant toute la frontière du Luxembourg et la façade Est de la Belgique, ouvrant la voie à 37 divisions d'infanterie. Comme soixante-dix ans plus tôt, à Berlin, la bataille décisive est attendue au débouché des Ardennes, à Sedan. Si la *Panzergruppe von Kleist* réussit à franchir la Meuse et à accéder à ses plaines étendues propices aux grandes chevauchées blindées, s'en sera fini des armées alliées engagées en Belgique. La confusion provoquée par l'offensive allemande et les pertes causées par les bombardements matinaux de la Luftwaffe sur les aérodromes alliés disséminés sur toute l'étendue du front de l'Ouest désorganisent considérablement les unités aériennes françaises, britanniques et belges. Aux premières pertes s'ajoute la légèreté de l'état-major allié qui se concentre entièrement sur les opérations au nord de Maastricht. Le corps de bataille du groupe d'armées n° 1 du général Billotte se rue en effet à travers la Belgique et les Pays-Bas conformément au plan « Dyle-Breda », tandis que, dès le début de la matinée, la 3^e DLC (de la 2^e armée) entre au Luxembourg pour tenter de faire barrage aux *Panzer* ayant violé la neutralité du grand duché : mais, curieusement, l'ennemi ne franchit pas la frontière franco-luxembourgeoise, il semble poursuivre sa route plein ouest. Dans le secteur de la 3^e armée, toutes les unités déployées au sud de cette division légère de cavalerie restent l'arme au pied à l'abri de la ligne Maginot qui borde le massif des Ardennes par le sud et dont la solidité ne saurait être remise en cause par les généraux... Personne, ou presque, ne semble se soucier de la protection du flanc Sud.

Lorsque les intentions des Allemands sautent enfin aux yeux des généraux alliés, qui n'ont pas tenu compte de certains avertissements faisant état d'une importante concentration ennemie dans le massif réputé infranchissable des Ardennes, l'aviation de bombardement alliée est jetée dans la mêlée pour combler la brèche béante ouverte par les *Panzer*. Mais que peuvent des bombardiers légers, moyens ou d'assaut, faiblement protégés et démunis de projectiles antichars adaptés, contre des blindés escortés par d'impressionnants moyens de *Flak* et dont l'approche est interdite par des dizaines de Messerschmitt Bf 109 et 110 ? Détruire les ponts empruntés sur la Meuse par les colonnes mécanisées adverses relève de la même gageure : les Alliés n'ont ni les appareils capables de percer le rideau protecteur tissé autour des ouvrages d'art, ni ceux capables d'embarquer des bombes suffisamment lourdes pour des attaques à basse altitude ou en vol rasant. Faisant flèche de tout bois, l'Armée de l'Air a même recours à ses vieux Amiot 143, c'est dire l'urgence de la situation...

Venons-en maintenant au récit – qui ne se prétend pas exhaustif – des sacrifices accomplis par les équipages français, britanniques et belges du 10 au 14 mai 1940 pour tenter d'arrêter les *Panzer*, dans ce qui relevait le plus souvent de véritables missions-suicides. ■



OBJECTIF MEUSE !

Le sacrifice des bombardiers légers et moyens alliés

Profil couleurs ©J. M. Guillou, Aérojournal 2020

Par Yann Mahé

Dès le début de l'offensive allemande à l'ouest le 10 mai 1940, l'attention des forces alliées se concentre vers les Pays-Bas et la Belgique, conformément au plan « Dyle-Breda ». Mais très vite, des indices concordants semblent indiquer que la poussée principale des *Panzer* a lieu dans les Ardennes, belges, puis française, dans un couloir s'étendant entre Sedan et Monthermé. Les Britanniques sont les premiers à réagir, bientôt suivis par les Français, les raids aériens alliés se concentrant sur la Meuse, jusqu'au niveau du canal Albert et de Maastricht, où les Belges, eux aussi, sacrifient leurs bombardiers légers avec l'énergie du désespoir.

10 MAI : LES FAIREY BATTLE, SEULS AU MONDE

Étant donné que les armées alliées se portent vers le nord, les bombardiers Amiot et Farman des groupements 10 et 15 sont affectés à la 1^{re} division aérienne du général Escudier, relevant de la ZOAN (Zone d'opérations aériennes Nord). Le général Vuillemin

autorise les raids contre les troupes ennemies si le groupe d'armées n° 1 en fait la demande ; sauf que le général Billotte, son commandant, n'en voit pas l'utilité. Du reste, l'emploi des bombardiers fait l'objet d'infirmes précautions, les généraux Gamelin et

Georges, généralissime des forces armées et commandant en chef du front du Nord-Est, ayant scrupuleusement interdit toute attaque aérienne susceptible de faire des victimes parmi les populations civiles belges et néerlandaises. Aucune sortie directe contre les forces terrestres allemandes n'est donc accomplie par l'Armée de l'Air ce jour-là...



► Bien que légèrement postérieur à ce sujet, ce cliché d'un Breguet Bre 693 du GBA I/51 victime d'un cheval de bois à l'atterrissage après avoir été endommagé par la chasse allemande, n'en est pas moins symptomatique des lourdes pertes endurées par l'aviation alliée lancée contre le saillant ardennais en mai 1940...
Coll. J.C. Memmet

▼ L'Air Marshall Arthur Barratt, commandant des *British Air Forces in France*, est l'un des premiers généraux alliés à prendre en considération les renseignements annonçant la traversée du Luxembourg par d'importants éléments mécanisés allemands. Les escadrilles de Fairey Battle de sa RAF AASF ne sont malheureusement absolument pas adaptées à des attaques au sol contre des *Panzer* ou des objectifs battus par la *Flak* comme les ponts.
IWM

À l'inverse, les Britanniques s'inquiètent de rapports de renseignement faisant état de puissantes colonnes mécanisées repérées dès les premières lueurs du jour par un avion de reconnaissance français alors qu'elles franchissaient la frontière du Luxembourg et fonçaient à travers le grand duché. Ils sont les premiers à réagir. L'Air Marshall Arthur Barratt, commandant des *British Air Forces in France*, prend très au sérieux les informations alarmantes qui lui parviennent et saisit rapidement la gravité de la situation qui se développe. Et si le « coup de faux » attendu se trouvait à l'exact opposé du front ouvert, si le pivot de l'offensive de la Wehrmacht était réellement ici, à la jonction du Luxembourg, de la France et de la Belgique ? Les Alliés ont lancé leur masse de manœuvre dans une course éperdue vers la rivière Dyle, à la rencontre, croient-ils, de l'ennemi, sans se soucier de leur flanc méridional que l'on suppose protégé à la fois par le massif forestier des Ardennes et la ligne Maginot. Si le fer de lance de l'ennemi débouche dans le secteur, entre Dinant et Montmédy, il s'offre la possibilité de cisailer le groupe d'armées n° 1 et la *British Expeditionary Force* de leurs arrières mais aussi de contourner la fameuse ligne fortifiée dont l'utilité serait par conséquent réduite à néant. Ce scénario serait catastrophique.

Au QG de Chauny, Barratt débat avec le général François d'Astier de la Vigerie, commandant de la ZOAN, du rapport tiré de l'observation aérienne et fait part de ses inquiétudes. Il ordonne à l'Air Vice-Marshal Patrick Playfair de tenir sa *RAF Advanced Air Striking Force* (RAF AASF) prête à entrer en action. Bien que les grandes lignes de l'intervention de cette dernière aient été définies de concert avec l'Armée de l'Air, les Britanniques ne sont pas soumis à l'autorité du Grand quartier général de Gamelin pour exécuter des frappes aériennes, ce qui octroie une plus grande latitude à Barratt. Dès l'annonce de l'offensive allemande, au sein de la RAF AASF, les huit *Squadrons* de Fairey Battle et les deux de Bristol Blenheim Mk.IV ont été mis en alerte. Depuis 6h00, chacun d'eux est prêt à faire décoller un premier *Flight* en une demi-heure et le second deux heures plus tard. Toutefois, la confusion du

moment aux plus hauts échelons entrave dès le départ les possibilités de frapper les *Panzer* au cours de la matinée. Barratt cherche à joindre par téléphone le général Georges pour l'informer que son RAF AASF va débiter les opérations et lorsqu'il transmet ses ordres aux unités, il est déjà midi ! Ses consignes sont simples : tous les *Squadrons* de Fairey Battle, à l'exception du No 88 [1], doivent être engagés au cours de l'après-midi contre les colonnes blindées allemandes traversant le Luxembourg (les Blenheim, eux, partent attaquer le terrain néerlandais de Waalhaven encombré de Ju 52 aérotransportant un bataillon entier de l'*Infanterie-Regiment 16*).

Premier à être jeté dans la bataille, le No 142 *Squadron*, installé à Berry-au-Bac, envoie à midi huit Fairey Battle bombardier les unités mécanisées allemandes roulant sur la route Luxembourg-Dippach. Ils ne sont dès le départ plus que sept, puisque celui du *Pilot Officer* Chalmers (le K9367) ne parvient pas à remonter son train d'atterrissage et rentre au terrain. Heureusement pour lui, car la mission vire au carnage. Le Fairey codé L5231 du *Flying Officer* Roth est abattu et ses occupants capturés, celui du *Pilot Officer* Laws (le L5578) est atteint de plein fouet par la *Flak* et s'écrase au sol avec tout son équipage, enfin, l'avion du *Sergeant* Spear est touché au-dessus de Colmey et doit se poser sur le ventre (ses occupants seront de retour à Berry-au-Bac le lendemain). Sur les quatre Battle qui reviennent, deux ont subi des pertes à bord : les rampants qui grimpent sur l'aile du P2246 découvrent le *Pilot Officer* Corbett et son mitrailleur blessés, l'observateur sans vie ; non loin de là, le mitrailleur du *Flying Officer* Gosman descend légèrement blessé du L5242. Le No 142 *Squadron* ne sera plus en mesure de lancer la moindre attaque avant le 14 mai.

À Bétheniville, peu avant 14 heures, quatre Battle du No 103 *Squadron* s'envolent pour le Luxembourg. Leur objectif est l'ennemi étiré sur la route Bascharage-Dippach. Rencontrant un feu nourri de la *Flak*, le leader de la formation largue ses bombes sur des camions, mais elles ne font qu'encadrer leur cible. L'appareil qui le suit lâche les siennes trop tôt.

[1] Cloué au sol par les pertes matinales dues aux bombardements de Mourmelon par des Do 17 du III./KG 2, au cours desquels trois Battle ont été détruits et deux autres endommagés.



◀ Le Fairey Battle K9264, du No 103 Squadron, est descendu en flammes par la *Flak* en attaquant des convois à l'est de Dippach (Luxembourg), vers 15 heures le 10 mai. Tout l'équipage du *Pilot Officer* K.J. Drabble périt. Ce Squadron perd trois appareils et neuf hommes tués ou capturés au cours de ce raid. Archives Aérojournal

▶ Touché par la *Flak* sur la route entre Luxembourg et Grevenmacher, le Fairey Battle K9390 du No 150 Squadron termine sa course dans un jardin à Merl. L'équipage se compose des *Flight Lieutenant* E.R. Parker, du *Sergeant* J. Whalley et du *Corporal* R.K. Rye. Coll. M. Terlinden

Deux autres Fairey Battle effectuent une attaque à très basse altitude (50 mètres) à 5 km à l'est de Dippach, mais les résultats de leur raid ne sont pas connus car ils sont abattus par la *Flak*. Un troisième l'est également, puisque seul le Battle du *Flight Lieutenant* Ingram est de retour à Bétheniville. Les équipages du *Flight Lieutenant* Wells (K9372) et du *Sergeant* Lowne (K9270) sont en vie mais aux mains des Allemands. En revanche, il n'y a aucun survivant à bord du K9264 du *Pilot Officer* K.J. Drabble.

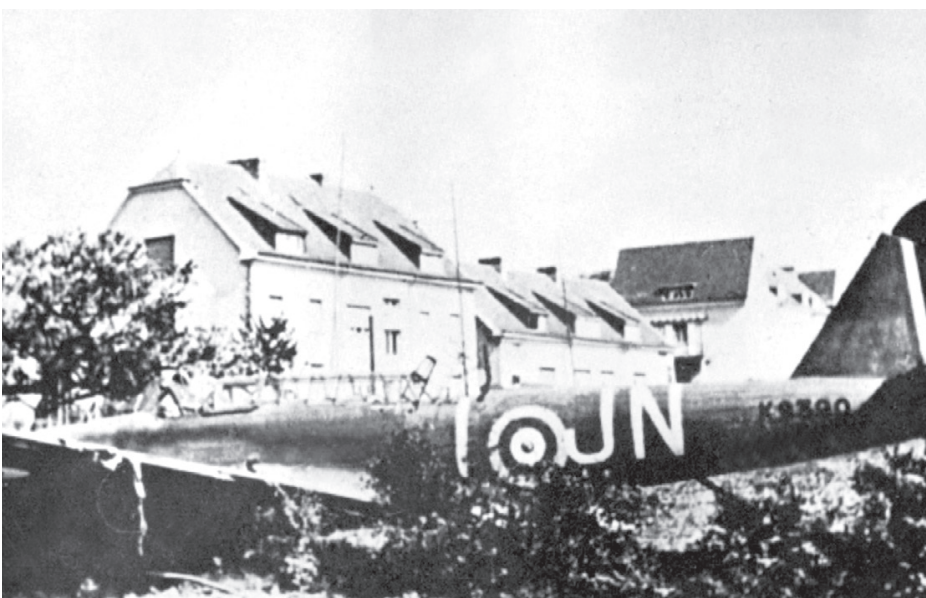
Troisième Squadron à entrer en action, le No 218 attribuée à quatre Battle la tâche de bombarder les Allemands sur la route Dippach-Luxembourg. Ceux-ci prennent leur envol à 14h30. Si une colonne motorisée ennemie à l'arrêt est bombardée avec succès, les quatre appareils reviennent à Auberive truffés d'impacts.

À 15h30, c'est au tour de quatre Fairey Battle du No 105 Squadron de décoller pour aller bombarder les colonnes massées sur la route Echternach-Luxembourg. Encore une fois,

l'accueil réservé par la *Flak* est impitoyable. Les tirs sont si violents, si denses, que les assaillants sont contraints à des manœuvres évasives qui les empêchent d'ajuster leur visée et même d'observer les résultats de leurs largages. L'avion du *Pilot Officer* O'Brien est touché et se pose sur le ventre, son équipage étant capturé. Les trois autres rentrent à Villeneuve-les-Vertus dans un état tel qu'ils sont bons pour la casse et rayés des listes ! À peu près au même moment, à 15h35, le No 150 Squadron basé à Écury-sur-Coole envoie quatre Battle au carton, sur la route Echternach-Luxembourg. N'y ayant pas aperçu d'objectifs, ils s'en prennent à une colonne de blindés entre Luxembourg et Grevenmacher. Ils sont accueillis par un déluge de fer et de feu, au point qu'ils ne peuvent observer les résultats de leur attaque. Le *Sergeant* R.A. White (L5539) se pose sur le ventre près de Gosselies ; son équipage regagnera la base trois jours plus tard. Même chose pour le *Flight Lieutenant* E. Parker (K9390), mais il est tué au sol dans un échange de tirs avec des *Landser* et son

équipage est fait prisonnier. Le *Flying Officer* A.C. Roberts (L5540) est abattu en flammes et l'équipage capturé par les Allemands. Seul le *Flying Officer* W.M. Blom (K9369) réussit à rentrer, mais il s'écrase sur la piste après avoir tenté d'atterrir avec les deux pneus crevés. Basé à Amifontaine, le No 12 Squadron reçoit l'ordre à 16h25 de faire décoller quatre Battle chargés d'attaquer les colonnes ennemies progressant sur l'axe Luxembourg-Junglister-Echternach. Les avions du *Flight Lieutenant* Hunt (P2243) et du *Pilot Officer* Hulse (L5249) s'envolent à 16h50, suivis quinze minutes plus tard par une autre paire, le L4949 du *Flight Lieutenant* Simpson et le L5190 du *Pilot Officer* Matthews. Ils ne sont que trois à parvenir sur l'objectif. En effet, au nord de Verdun, les Britanniques sont accueillis par de violents tirs de la *Flak* et l'appareil de Hunt est sévèrement touché. Câbles de commande des gouvernes rompus, il doit se poser en catastrophe à Piennes, entre Thionville et Verdun. Ses trois camarades poursuivent leur route et attaquent à basse altitude les véhicules allemands rencontrés. Des coups au but sont observés, mais le comité d'accueil est le même. Matthews est abattu : lui et ses deux équipiers sont capturés au sol, tous blessés. Le Battle de William Simpson est lui aussi criblé de balles et prend feu. Mais le pilote parvient à « traîner » son avion en flammes jusqu'à Virton, en Belgique, où il se pose sur le ventre. Lui-même s'en sort atrocement brûlé, son mitrailleur, le *Leading Aircraftman* Robert Tomlinson, l'étant pour sa part aux mains après avoir sorti son camarade du brasier ; il sera décoré de la *Distinguished Flying Medal* pour son sauvetage héroïque. L'observateur, le *Sergeant* Odell, est indemne. Les trois hommes sont récupérés au sol par des soldats français [2]. En définitive, seul le Fairey Battle de Hulse rentre à Amifontaine.

Enfin, le No 226 Squadron n'est guère plus heureux. Quatre de ses Battle décollent de Reims à 17h00 pour bombarder l'ennemi sur la route Wallendorf-Diekirch. Des coups au but





◀ Vue de l'autre côté du K9390, criblé d'impacts de balles, du *Flight Lieutenant* Parker. Après l'atterrissage, ce dernier bondit hors de l'épave et tire sur une patrouille allemande qui arrive sur les lieux ; il est tué au cours de l'échange de coups de feu et ses deux camarades sont capturés. L'appareil est maintenant sous la surveillance des *Feldgendarmes*.
Archives Aérojournal

▶ Ce 10 mai, le Fairey Battle L5540 (JN-C) du No 150 *Squadron* connaît un sort identique. Après avoir été atteint par l'artillerie antiaérienne légère d'un convoi, le *Flying Officer* A.C. Roberts le pose sur le ventre à Bonnevoie, près de la ville de Luxembourg. Les trois membres de l'équipage sont capturés.
Coll. Andrew Thomas



sont constatés, mais le parachute antiaérien des Allemands fait des dégâts : le L5247 du *Flight Lieutenant* Kerridge est abattu en flammes, le K9183 du *Flying Officer* Cameron est lui aussi descendu et se pose dans les lignes ennemies (équipage capturé ; Cameron décèdera de ses blessures quelques jours plus tard), quant au *Sergeant* Barron, il parvient à ramener son P2180 à Reims, mais lui-même est blessé. Ce premier jour de combat est un bain de sang pour les *Squadrons* de Fairey Battle de la RAF AASF : sur les 31 appareils engagés, 13 ne sont pas rentrés, 2 se sont écrasés en cours de route et tous les rescapés sont revenus endommagés à des degrés divers. Cela représente 40% de pertes en matériel, celles en hommes s'élevant à 7 tués et 34 prisonniers, sans compter les blessés ! Or, pas une seule de ces pertes n'est due à des chasseurs allemands volant en protection des *Panzer*. Qu'elles

soient composées de blindés, de camions ou de chevaux, les colonnes allemandes sont systématiquement accompagnées par des batteries antiaériennes mobiles, reposant sur des semi-chenillés *Sd.Kfz. 10* armés de *Flak 30* ou *38* de 20 mm, des *Sd.Kfz. 7/1* surmontés du meurtrier *Flakvierling 38* de 20 mm, ou des chariots hippomobiles et voitures tout terrain pourvus d'un jumelage de mitrailleuses MG 34. Ces armes, bien que de petits calibres, fournissent une cadence de feu redoutable et sont largement suffisantes pour infliger des dégâts aux avions d'assaut ou de bombardement léger alliés qui ne disposent d'aucune protection : pas de blindage ni de réservoirs auto-obturants. En ce 10 mai, les Fairey Battle britanniques sont les premiers à tomber sur cette bien mauvaise surprise et à faire les frais de ce parachute antiaérien qui sera une constante tout au long de la campagne...

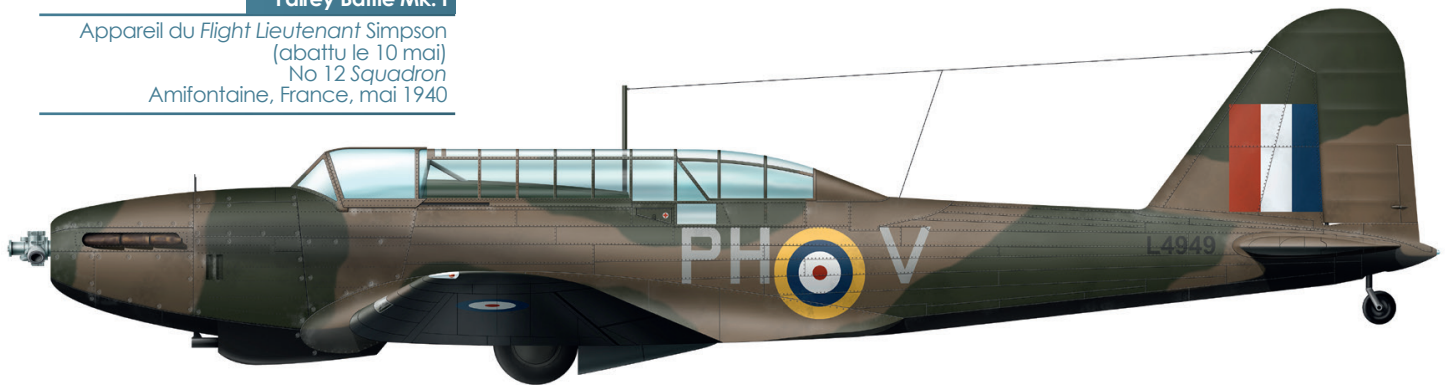
Leurs treize homologues belges de la 5^e escadrille du III^e groupe du 3^e régiment aéronautique (ou escadrille 5/III/3) n'ont pas l'occasion de briller davantage, quoique leurs équipages peuvent s'estimer heureux de ne pas avoir eu à se frotter à la *Flak* des *Panzer-Divisionen* ni aux Messerschmitt ce jour-là. « Trimballée » de terrain en terrain jusqu'à celui d'Aalter (à 20 km à l'ouest de Gand) afin d'éviter les bombardements allemands, la 5/III/3 reçoit l'ordre à 15h50 de préparer ses avions pour une mission sur les ponts du canal Albert conquis par les parachutistes allemands au profit du XVI. *Armee-Korps (mot.)* du *General der Kavallerie* Hoepner.

[2] Simpson sera capturé dans un hôpital de campagne à la chute de la France et rapatrié à l'issue d'un échange de prisonniers en 1941.



Fairey Battle Mk. I

Appareil du *Flight Lieutenant Simpson*
(abattu le 10 mai)
No 12 Squadron
Amifontaine, France, mai 1940



▲ Illustration des montages extrêmement simples effectués à bord des véhicules légers (ici une Stoeber 40), voire même de chariots hippomobiles, pour la lutte antiaérienne en 1940 : un affût double de mitrailleuse d'infanterie MG34 (cadence de feu de 800-900 coups par arme) et une grille pour le tir en DCA. Le résultat est rudimentaire mais redoutable. Archives Caractère

▼ Le semi-chenillé *Sd.Kfz. 10/4* accompagne systématiquement les colonnes blindées allemandes. Avec sa pièce *Flak 30* de 20 mm (280 coups/minute), il peut abattre n'importe quel avion allié volant à basse et moyenne altitude. On voit ici cet automoteur et ses servants en configuration de tir. Archives Caractère



Il est en effet primordial de priver les 3. et 4. *Panzer-Divisionen* des ouvrages enjambant le canal Albert à Briedgen, Veldwezelt et Vroenhoven. Sans cela, les deux formations mécanisées ennemies n'auront aucun mal à déboucher vers Gembloux. Aussitôt, neuf appareils sont armés de huit bombes de 50 kg chacun. Commence alors pour les équipages une interminable et incompréhensible attente. À 18h10, la mission est annulée, puis elle est à nouveau ordonnée pour 19h50 et finalement décommandée à 19h20 ! Elle ne sera en définitive exécutée que le lendemain matin et se payera au prix fort...

11 MAI : LE REVEIL DES BELGES

Les Belges sont les premiers à sonner le branle-bas de combat et, dès l'aube, ils reprennent les préparatifs de leur raid là où ils les ont laissés la veille. Pourtant, les ordres et contrordres continuent de se succéder à Aalter depuis 3 heures du matin... La mission de bombardement est d'abord annulée et remplacée par de simples vols de reconnaissance. Mais, alors qu'ils s'apprêtent à décoller, les pilotes des Fairey Battle de l'escadrille 5/III/3 sont informés d'un changement de dernière minute : leurs appareils doivent être réarmés pour la mission d'attaque initialement programmée. Sous les avions, les mécaniciens belges s'affairent donc à remettre à leur place les bombes qu'ils avaient retirées des Battle une heure plus tôt !

Les neuf bombardiers biplaces [3] sont répartis en trois vagues de trois appareils pour autant d'objectifs. Il leur faut impérativement détruire les ponts de Vroenhoven, Briedgen et Veldwezelt tombés intacts aux mains de l'ennemi. La simplicité de la mission peine à dissimuler son caractère vain et suicidaire. Non seulement les huit bombes de 50 kg emportées par chaque machine (soit 400 kg de charge offensive chacune) sont très loin d'avoir le pouvoir de destruction suffisant pour endommager les structures de béton des ponts et faire s'écrouler leur tablier, mais, à l'inverse des colonnes blindées allemandes, protégées par des pièces de *Flak* légères et donc plus mobiles, les sites stratégiques – tels que justement les ponts – sont presque toujours défendus par des canons de calibres

► Le pont de Vroenhoven est conquis le 10 mai par les parachutistes allemands du groupe « Beton » aux ordres de l'Oberleutnant Schacht, ce qui permet le passage des chars de la 4. Panzer-Division que l'on voit ici. L'ouvrage d'art sera bientôt la cible des Battle belges et britanniques.
 Bundesarchiv - Bild 146-1985-038-06 (o.Ang.)



[3] Contrairement à ceux de la RAF, triplaces, les Fairey Battle belges n'embarquent pas d'observateur.

▲ Tombé aux mains des Fallschirmjäger du groupe « Stahl » de l'Oberleutnant Altmann, le pont de Veldwezelt est lui aussi l'un des points de passage de la 4. Panzer-Division sur le canal Albert. Malgré leurs tentatives, les Fairey Battle alliés ne parviendront pas à l'endommager...
 Bundesarchiv - Bild 146-1974-061-19 (o.Ang.)

plus lourds, 37 et 88 mm notamment. Et comme les trois ouvrages d'art visés sont d'un intérêt tout aussi vital pour les Allemands, ces derniers ont déployé de très nombreuses batteries de DCA tout autour... Pire, il est prévu une escorte de six Gloster Gladiator de l'escadrille 1/II/2, mais ceux-ci sont surpris en chemin par huit Bf 109 de la JG 1 en maraude : quatre sont abattus (dont un par un certain Ludwig Franzisket) et les deux autres troués au point de devoir faire demi-tour. À l'heure du départ d'Aalter, toutes les conditions sont bel et bien réunies pour un massacre. La première section à décoller est celle en charge du raid contre le pont de Veldwezelt. Ses trois Battle

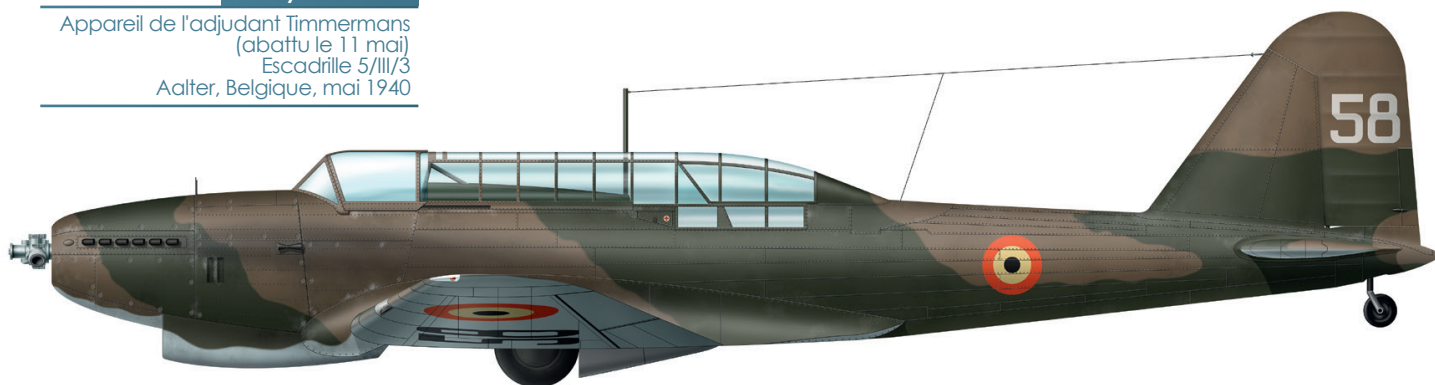
prennent leur envol à 5h45. Il s'agit du T-73 du capitaine Pierre et du lieutenant Cloquette, du T-60 des adjudants Verbraeck et Dome, et du T-58 de l'adjudant Timmermans et du 1^{er} sergent Rolin-Hymans. L'affaire commence mal car, bien que volant à très basse altitude, la formation belge est très vite repérée par des Messerschmitt Bf 109 et se disloque. S'il parvient à semer ses poursuivants, le T-60 croise bientôt la route de deux Dornier Do 17 à l'est de Gand ; les mitrailleurs allemands ouvrent aussitôt le feu et le touchent : Verbraeck est blessé dans le dos par quatre balles, tandis que Dome, les mains agrippées sur sa mitrailleuse, les a déchiquetées par une rafale.





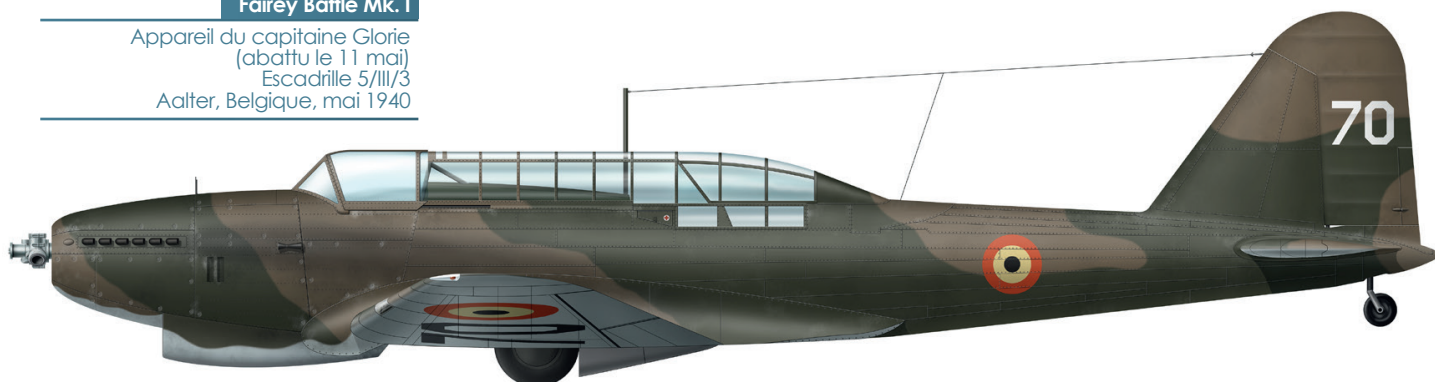
Fairey Battle Mk. I

Appareil de l'adjudant Timmermans
(abattu le 11 mai)
Escadrille 5/III/3
Aalter, Belgique, mai 1940



Fairey Battle Mk. I

Appareil du capitaine Glorie
(abattu le 11 mai)
Escadrille 5/III/3
Aalter, Belgique, mai 1940

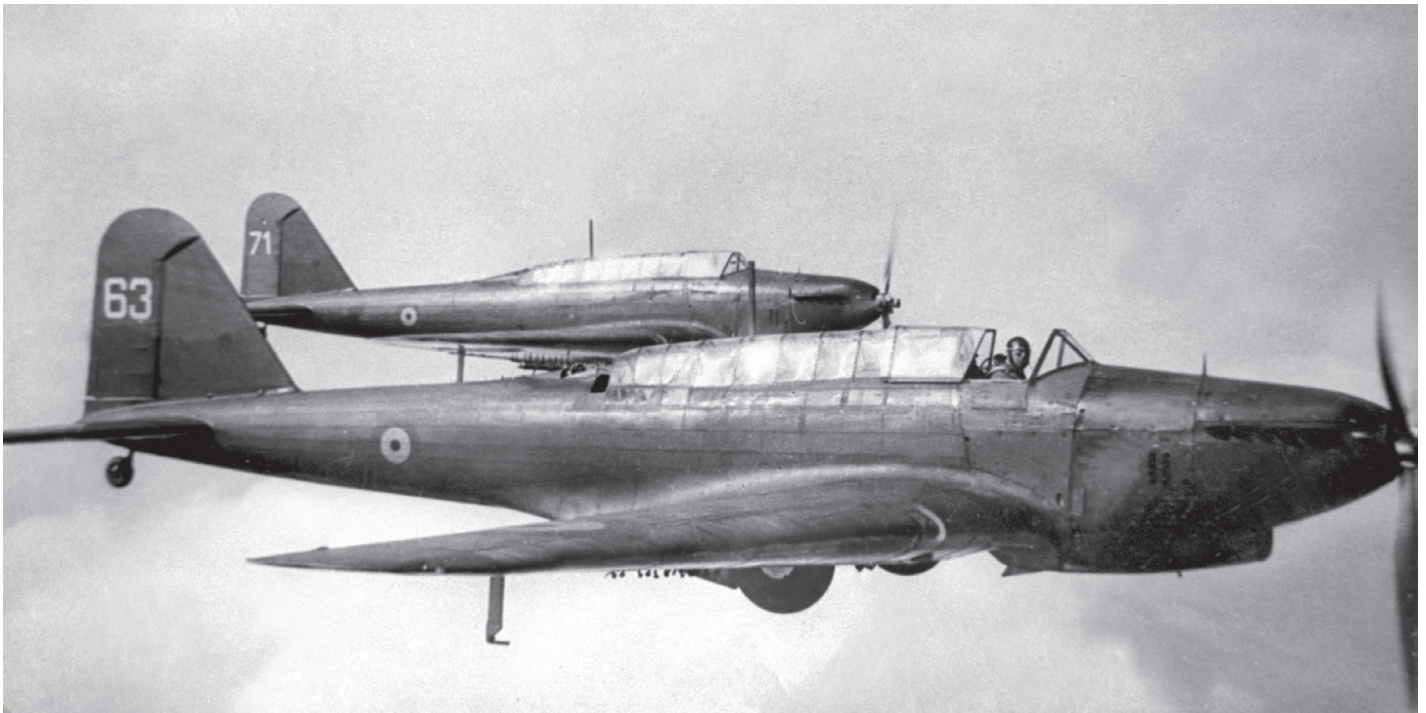


Au bord de l'évanouissement, le pilote n'a d'autre choix que de se poser près de Lebbeke après seulement 20 minutes de vol. Ses deux occupants seront hospitalisés à Termonde. Les T-73 et T-58, quant à eux, tombent de nouveau sur des Bf 109, appartenant à la 1./JG 27, près d'Hasselt. L'*Oberleutnant* Karl-Wolfgang Redlich parvient à se placer dans la queue du second et ne lui laisse aucune chance : le T-58 s'écrase non loin d'Herderen à 7h40 ; il n'y a aucun survivant. Cette victoire offre un peu de répit au T-73 de Pierre et Cloquette qui, parvenu à se débarrasser

des Messerschmitt, poursuit donc seul vers Veldwezelt. Le Battle arrive en vue du pont, mais il est accueilli, comme il se doit, par de violents tirs de la *Flak*. Le rideau de fer et de feu est tel qu'il ne peut larguer ses bombes au premier passage et doit en effectuer un deuxième. Si ses projectiles rasent le parapet, une seule frappe l'ouvrage, n'y causant que des dégâts superficiels. Le capitaine Pierre réussit ensuite à ramener sans dommage sa machine à Aalter. La deuxième section, comprenant les Fairey Battle T-61 (adjudant Delvigne et sergent

Moens), T-64 (adjudant Binon et caporal Legrand) et T-70 (capitaine Glorie et sous-lieutenant Van den Bosch), prennent l'air à 5h50. Les trois appareils se dirigent en vol rasant (50 mètres) vers le pont de Vroenhoven, mais les tirs fratricides provenant de la DCA belge à Louvain – qui ne touchent pas – ne sont pas de bon augure... Au niveau de Tongres, le trio tombe sur l'avant-garde de la 4. *Panzer-Division*, le capitaine Glorie lâchant aussitôt de longues rafales sur les colonnes survolées. La réponse est immédiate : tirs de 20 et 37 mm encadrent les Battle et un





projectile se loge même dans le plancher du T-70, passant entre les jambes de Vandebosch sans l'atteindre ! À leur arrivée sur Vroenhoven, les trois avions sont pris à partie par la *Flak*, ce qui n'empêche pas le T-64 de larguer ses bombes sur l'objectif : malheureusement, elles le manquent et s'abattent dans le canal Albert. Binon ne demande pas son reste et rentre tout de suite à Aalter. Il en va différemment des T-61 et T-70, victimes d'une défaillance de leur système de largage des bombes lors de leur première passe. Les deux avions remontent en chandelle au milieu des nuages de *Flak*, contraints à effectuer un deuxième passage, au bout duquel les artilleurs allemands les attendent forcément de pied ferme... Cette fois, les Belges parviennent à se délester de leur cargaison : malheureusement, seules trois bombes de Glorie atteignent leur but (sans l'endommager, compte tenu de leur puissance trop faible) ; toutes les autres tombent dans l'eau. Mais les deux assaillants ont durement encaissé les coups de la *Flak*. Le T-61 s'écrase au sol dans une gerbe de flammes, entraînant ses deux occupants dans la mort. Quant au T-70, criblé de balles et le pare-brise éclaboussé d'huile bouillante, Glorie a le temps d'ordonner à Van den Bosch d'évacuer en parachute avant son crash mortel près du hameau de Lafelt, à la sortie Est de Vlijtingen. Ayant sauté de trop bas, Van den Bosch a l'horreur de voir son parachute ne pas s'ouvrir complètement avant de toucher le sol. Il a la chance de survivre, mais sa réception sur le plancher des vaches le disloque : cheville droite cassée, pied gauche en miettes, trois vertèbres et plusieurs côtes brisées, les Allemands l'envoient séance tenante à l'hôpital de Maastricht... Pour sa part, le T-64 est de retour à Aalter à 8h35. Il est le seul survivant de la deuxième section. Forte des T-62, T-68 et T-71, la troisième décolle à 7h00 pour attaquer le pont de Briedgen. Deux Fairey Battle ne vont pas bien loin car la section est prise sous le feu de la DCA amie au bout de quelques kilomètres parcourus seulement. Touché entre Malines et Lierre, le T-71 de l'adjudant Van de Velde et du caporal Bergmans est obligé de rentrer à son terrain, d'autant que le mitrailleur est blessé. Le T-62 de l'adjudant Jordens et du sergent de Ribaucourt s'en sort encore moins bien, puisqu'il est lui aussi endommagé au point de devoir être abandonné par son équipage. Suspendus au bout de leur parachute, les deux aviateurs sont visés par les tirs de soldats belges

▲ Le Fairey Battle T-71 de l'escadrille 5/III/3, visible au second plan, ne prend pas part au raid contre le pont de Briedgen le 11 mai. Touché par la DCA... belge, il doit faire demi-tour et est jugé irréparable à son retour. Endommagé lors du bombardement d'Évère le matin du 10, le T-63 sera quant à lui sabordé avant l'évacuation de l'aérodrome. Archives Aérojournal

qui les prennent pour des Allemands et, une fois capturés au sol, doivent batailler pour les convaincre qu'ils combattent sous le même uniforme... Par conséquent, c'est tout seul que le T-68 du sergent Wieseler et de l'adjudant Deconinck se dirige vers Briedgen. Une fois à proximité de l'objectif, le pilote virevolte en rase-mottes entre les traçants et les nuages de la *Flak*, mais son appareil encaisse tout de même de nombreux impacts. Conscient qu'il n'arrivera pas à le ramener à sa base, Gustave Wieseler est contraint de le poser sur le ventre près de Herk-de-Stad. Le choc est rude car Deconinck a la jambe brisée. Ce n'est qu'en s'extrayant de l'épave que les deux hommes s'aperçoivent que l'avion a atterri avec deux bombes encore en place : leur système de largage n'a pas fonctionné. Par miracle, elles n'ont pas explosé lors de l'atterrissage forcé ! Pour l'aéronautique militaire belge, le bilan de ces trois sorties est désastreux, avec six Battle de l'escadrille 5/III/3 perdus sur les neuf engagés, cinq aviateurs tués et quatre blessés (dont un prisonnier), le tout pour des résultats insignifiants. Comment pouvait-on espérer détruire des ponts en acier et en béton avec de malheureuses « bombinettes » de 50 kg ? Les mêmes défauts de conception que sur leurs semblables de la RAF sont constatés : les Fairey Battle sont trop vulnérables aux tirs venus du sol, même de petit calibre.

BARRATT POUR DU BEURRE

Côté britannique, l'*Air Marshall* Barratt, échaudé par les lourdes pertes de la veille, n'ordonne que huit sorties de Fairey Battle. Il faut dire que les *Squadrons* étrillés ne sont plus en état de prendre l'air dès le 10 mai au soir, d'autant que la Luftwaffe frappe encore dans la matinée du 11 et cause des pertes matérielles supplémentaires, par exemple au No 150 *Squadron* privé de deux Battle de plus (un détruit et un endommagé par un raid à 6h10 du matin). Les escadrilles de Blenheim de la RAF AASF ne sont pas logées à meilleure enseigne. Alors que les bimoteurs du No 114 *Squadron* s'apprêtent à décoller de bon matin de Vraux pour bombarder des colonnes blindées allemandes dans les Ardennes, neuf Do 17 de la KG 2 surgissent à basse altitude et en détruisent six, tous les autres étant endommagés !

◀ Les Fairey Battle belges T-69, T-65, T-68 et T-58 photographiés en vol avant l'offensive allemande. Les deux derniers sont perdus lors des sorties du 11 mai 1940, respectivement à Briedgen et sur la route de Veldwezelt. Archives Aérojournal



Le raid est donc purement et simplement annulé. De fait, les No 88 et 218 *Squadrons* sont les seules unités à prendre l'air ce matin 11 mai. Barratt les envoie cette fois contre les *Panzer* roulant dans les Ardennes belges, dans les secteurs de Saint-Vith et Bouillon, où le *Panzergruppe Kleist*, fort des *XLI. Armee-Korps (mot.)* du *General der Panzertruppen* Georg-Hans Reinhardt et du *XIX. Armee-Korps (mot.)* du *General der Panzertruppen* Heinz Guderian [4], contit A.J. Madge est sévèrement endommagé par la *Flak* et contraint à l'atterrissage forcé à 10h30 entre Vaux-sur-Sûre et Bercheux. Madge et son mitrailleur Collyer sont capturés par l'ennemi, mais l'observateur, le *Sergeant* Whittle, a été tué à son poste. Quant au P2202 du *Pilot Officer* Mungovan, il est abattu à Sainies et son équipage capturé, à l'exception de l'*Aircraftman 1st class* Maltby mort au combat. Le Battle P2261 du *Pilot Officer* Skidmore, qui l'accompagne, subit le même sort et s'écrase à Noville ; il n'y a aucun survivant. Celui du *Pilot Officer* Riddell est donc le seul à s'en sortir. Il se pose à Vassincourt avec toutes ses bombes sur les râteliers car il a été sérieusement touché par la *Flak* au niveau de Bouillon : outre d'avoir percé le réservoir d'huile de l'avion, recouvrant le pare-brise de liquide et aveuglant le pilote, les obus ennemis ont endommagé la commande de largage. Riddell était donc dans l'impossibilité de poursuivre sa mission.

Le bilan est encore pire au No 218 *Squadron* parti d'Aubérive. Quatre de ses *Fairey* s'envolent à 9h30 pour ne jamais revenir... En effet, ils sont tous abattus par la DCA allemande du côté de Saint-Vith. Les équipages des P2326, K9325 et P2249 sont tous les trois capturés

sains et saufs, à l'exception du mitrailleur du premier appareil, le *Sergeant* Jennings, qui, à l'inverse de ses deux camarades, n'a pas eu la chance de voir son parachute s'ouvrir, le saut des trois occupants du Battle P2326 ayant été effectué à moins de 50 mètres d'altitude. En revanche, il n'y a aucun survivant à bord du P2203 du *Sergeant* C.J.E. Dockrill qui s'est écrasé à proximité de Troisvierges, à l'est d'Houffalize.

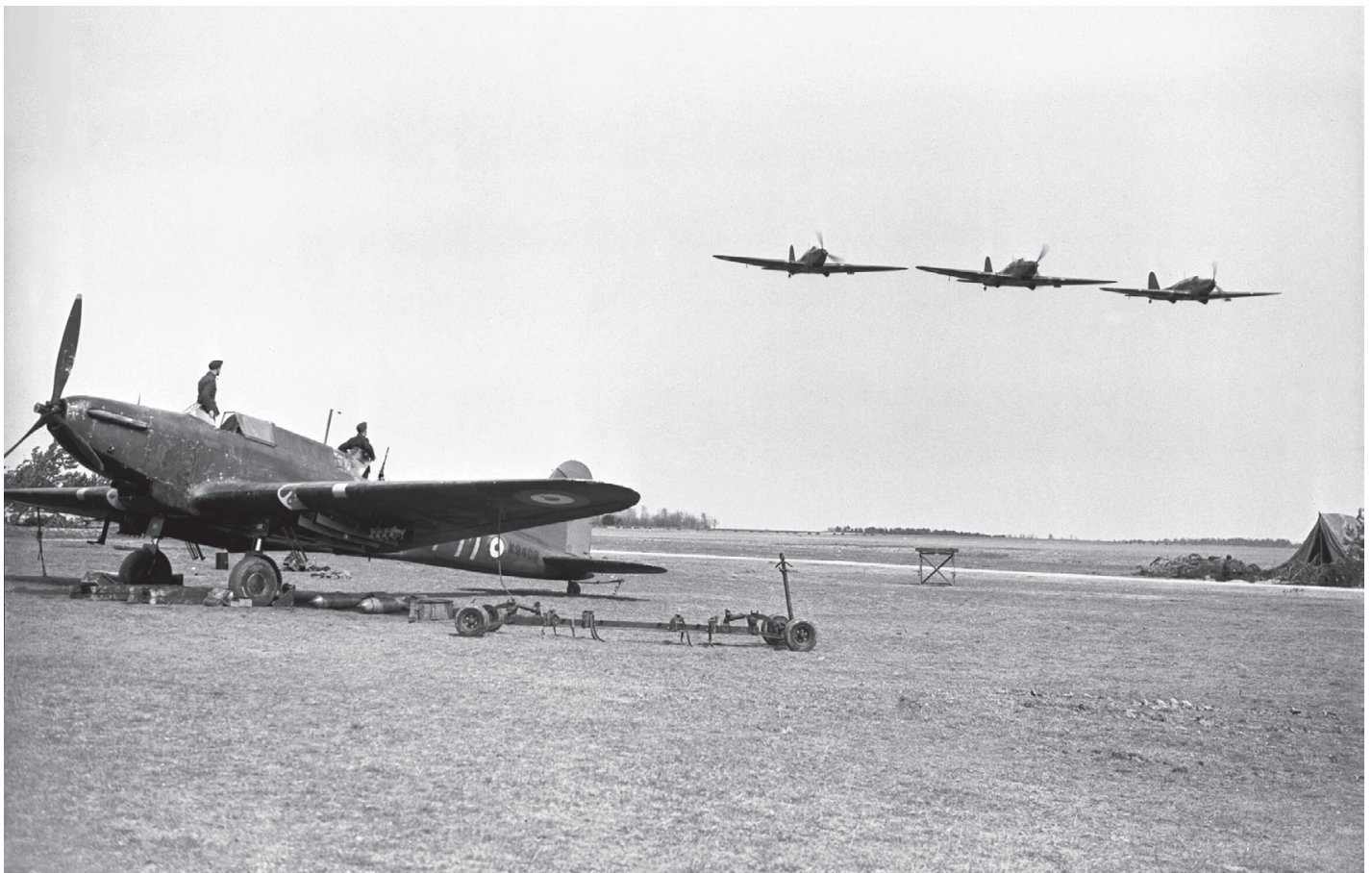
Aux 15 Battle disparus la veille, Barratt doit donc en ajouter sept autres, sans compter les pertes au sol dues à la Luftwaffe incluant les *Blenheim* de la matinée. Si les pertes continuent à ce rythme effrayant, la RAF AASF n'aura bientôt plus grand-chose à jeter dans la bataille...

D'ailleurs, ces hécatombes et l'impétueuse nécessité de priver la Wehrmacht des ponts sur la Meuse et le canal Albert poussent la Royal Air Force à engager des moyens insulaires au cours de l'après-midi. Ayant constaté l'échec matinal des Belges contre les ouvrages du canal Albert et ne pouvant plus compter sur le No 114 *Squadron* détruit au sol, le *Bomber Command* sollicite les No 21 et No 110 *Squadrons* respectivement basés à Watton et Wattisham, en Est-Anglie. Le premier reçoit l'ordre d'attaquer les colonnes blindées allemandes entre Tongres et Maastricht, le second doit bombarder les ouvrages d'art de cette dernière ville. Décollant en début d'après-midi, les *Blenheim* Mk.IV du No 110 *Squadron* sont interceptés au-dessus de la Belgique par des Messerschmitt Bf 109 de la JG 27. Futur grand nom de la *Geschwader*, l'*Oberleutnant* Gerhard Homuth, de la 3. *Staffel*, s'adjuge à 17h30 la toute première de ses 63 victoires :

[4] Ces deux corps motorisés rassemblent cinq *Panzer-Divisionen* (1., 2., 6., 8. et 10. *Pz-Div.*), trois divisions d'infanterie motorisée et le régiment d'infanterie motorisé d'élite « *Großdeutschland* ». C'est le fer de lance de l'offensive à l'ouest.

[5] Semble-t-il un peu vite, puisque tous les LeO 451 perdus ce jour-là le sont du fait de la *Flak*. Il peut toutefois s'agir du n° 46, touché par le *Feldwebel* Richter, de la 1./JG 1, durant cette interception, mais qui serait parvenu à poursuivre sa route pour être, cette fois, « terminé » par les tirs d'un blindé allemand sur l'objectif.

le *Blenheim* L9175 descendu au-dessus de Kaggevinne (1 membre d'équipage capturé, 2 tués). Lui aussi touché par des rafales, le N6208 est contraint de se poser sur le ventre à Fouquières-lès-Béthune, le *Sergeant* Colling étant tué à son bord, le *Sergeant* Bennett et l'*Aircraftman 2nd class* Hannah étant blessés et capturés (ils sont récupérés au sol par des troupes françaises). Les autres bimoteurs anglais du « 110 » parviennent sur l'objectif et rapportent la destruction d'un pont. Du côté du No 21 *Squadron*, la mission vire au cauchemar. Ses douze *Blenheim* Mk.IV ont la chance de ne pas faire de mauvaise rencontre dans le ciel belge, mais c'est pour mieux tomber dans le piège de la *Flak* une fois arrivés au-dessus de Tongres. La protection antiaérienne des *Panzer* est redoutable et gêne considérablement l'attaque des véhicules. Au retour à Watton, les mécaniciens n'en croient pas leurs yeux : ce sont douze passoirs qui se posent sur le terrain. Huit *Blenheim* sont directement bons pour la casse et les quatre autres sont endommagés à des degrés divers mais réparables. Par miracle, les pertes sont inversement proportionnelles aux dégâts infligés, « seul » un



► Le LeO 451 n° 43 du capitaine Knipping, du GB II/12, au départ de la mission du 11 mai 1940, au terme de laquelle les mécanos comptabiliseront 238 impacts de projectiles !
SHD/Air



► Joli cliché de Fairey Battle du No 103 Squadron sur le terrain de Bétheniville. Prêt à recevoir son chargement de bombes, le K9408 du premier plan sera l'un des rares appareils à survivre à la campagne de l'Ouest...
IWM

mitrailleur, l'*Aircraftman 1st class* Charleton, ayant été tué.

Vers 18h30, c'est enfin au tour des Français de se montrer au-dessus de la percée ouverte par les *Panzer* et de faire leur entrée dans la bataille aéroterrestre. Escortés par 18 Morane 406 du GC II/6 et de la 6^e escadrille du GC III/3, 12 bombardiers Lioré et Olivier LeO 451 des GB I/12 et II/12 décollent respectivement de Soissons-Saconin et Persan-Beaumont entre 18h05 et 18h15, pour s'en prendre aux ponts du secteur de Maastricht. Le comité d'accueil est de taille. Une trentaine de Messerschmitt des I./JG 1, I./JG 21, I. et II./JG 27 intercepte la formation française au-dessus de Waremme. Un Leo 451 est revendiqué par les Allemands [5] avant que les MS.406 ne puissent s'interposer, mais ceux-ci entraînent rapidement les Bf 109 dans un combat tournoyant confus (qui se soldera par la perte de 3 Morane et 2 Messerschmitt), ce qui permet aux LeO 451 de filer jusqu'à l'objectif. Sans surprise, la *Flak* ne leur fait pas de cadeau et vise juste. Elle touche plusieurs assaillants qui parviennent à incendier un certain nombre de véhicules, mais ne peuvent ajuster leur largage sur les ponts. Le retour est des plus mouvementés car beaucoup de bimoteurs français ont durement encaissé. Apparemment déjà atteint par un Bf 109, le LeO 451 n° 46 ne

rentrera jamais à Persan-Beaumont : il semble avoir reçu les rafales d'un blindé et s'est écrasé à Grandville avec le sous-lieutenant Lucien Jacquet (mitrailleur) à son bord. Le radio, l'adjudant Maurice Natta, a sauté en parachute mais est capturé au sol, et celui de l'adjudant-chef Jean Moquelet, chef de bord, ne s'est pas ouvert. Quant au pilote, le sous-lieutenant René Morel, il décèdera de ses graves brûlures à l'hôpital de Maastricht le 28 mai. L'équipage du n° 45 est plus chanceux, puisque le lieutenant Jean Ponsin parvient à poser son appareil à Persan-Beaumont malgré son train d'atterrissage endommagé par la *Flak*. Enfin, le bimoteur du commandant de la 3^e escadrille du GB II/12, le capitaine Max Knipping, est lui aussi rentré endommagé (les mécanos comptent 238 impacts de balle !) mais il pourra être réparé. À Soissons, le LeO n° 63, sévèrement touché par la *Flak*, est détruit à l'atterrissage, mais l'équipage de l'adjudant Henri Chamaud est indemne. Les échecs successifs des aviations alliées, qui ont concentré leurs sorties sur les colonnes du *XVI. Armee-Korps (mot.)* de Hoepner dans le secteur Maastricht-canal Albert et celles du *XIX. Armee-Korps (mot.)* de Guderian dans les Ardennes, commencent à se ressentir. Les avant-gardes du premier sont déjà loin et foncent vers Hannut-Gembloux. Et ce ne sont

pas les quelques dégâts causés aux ponts qui sont de nature à freiner l'avance des *Panzer*. Pire, le génie allemand s'affaire à multiplier les points de passage sur la Meuse en construisant des ponts flottants : deux sont ainsi ouverts par les *Pioniere* en fin de journée. Dans cette partie du front, stopper les chars allemands est déjà une illusion...

12 MAI : LE JOUR DES SACRIFIÉS

Dans la nuit du 11 au 12 mai et aux premières heures du jour, deux équipages, l'un du GR II/33 et l'autre du GR II/22, repèrent distinctement des dizaines de *Panzer* étirés sur les routes de Dinant et de Bouillon. Mais à leur retour, personne ne prend leurs observations au sérieux [voir *Aérojournal HS n° 30*]. C'est pourtant au cours de la journée, avec l'apparition de la pointe du *XIX. Armee-Korps (mot.)* de Heinz Guderian devant Sedan que l'état-major français prend véritablement conscience que l'offensive allemande se produit en fait dans les Ardennes. Toutefois, il peine toujours à discerner le lieu du *Schwerpunkt* : il estime n'avoir affaire au niveau de Sedan qu'à une aile marchante et pense que l'effort principal ennemi, encore à venir, se produira en Belgique...

Lioré et Olivier LeO 451

Appareil du capitaine Knipping (endommagé le 11 mai)

GB II/12

Persan-Beaumont, France, mai 1940





► Le LeO 451 n° 43 du capitaine Knipping photographié au retour de la sortie du 11 mai. On aperçoit sur le 3 du fuselage un impact d'obus de 20 ou 37 mm de la *Flak*. SHD/Air



▲ Les personnels du No 103 *Squadron* immortalisés sur le terrain de Bétheniville. Respectivement en 2^e et 4^e positions à partir de la gauche, le *Pilot Officer* V. Cunningham (tué le 14 mai) et le *Flying Officer* G.B. Morgan-Dean (tué le 12 mai). Respectivement en 3^e et 4^e positions à partir de la droite, le *Pilot Officer* K.J. Drabble (tué le 10 mai) et le *Pilot Officer* E.E. Morton (tué le 12 mai). IWM

Ce jour-là, ce sont les *Fairey Battle* du No 103 *Squadron* qui ouvrent le bal, trois appareils décollant à l'aube de Bétheniville pour bombarder un pont sur la rivière Semois emprunté par des colonnes allemandes. Fait suffisamment rare pour être noté, tous rentrent sains et saufs à leur terrain. Barratt a préconisé de cesser les attaques en rase-mottes, trop dangereuses, au profit de raids en semi-piqué depuis une plus haute altitude. Formule gagnante ? Rien n'est moins sûr...

Décollant de Plivot à 6h20, les *Blenheim* du No 139 *Squadron* attaquent un convoi motorisé allemand près de Tongres. Bien mal leur en prend. De bon matin, les 2./JG 1 et 3./JG 27

sont de sortie au grand complet pour protéger les colonnes du *XVI. Armee-Korps (mot.)*. Les *Messerschmitt Bf 109 E* se ruent comme des vautours sur ces proies faciles. Là aussi, c'est un massacre. En quelques minutes, sept bimoteurs britanniques sont abattus (les L9416, N6216, P4826, N6219, N6229, P4923 et N6215), dont un par Gerhard Homuth, sa deuxième victoire. Le N6225 du leader, le *Wing Commander* L. Dickens, revient à l'état d'épave et devra être abandonné sur le terrain le 15 mai. Si deux équipages, posés sur le ventre, parviendront à rallier leur unité à pied, les pertes humaines du No 139 *Squadron* se montent à tout de même 15 morts. Une

disparition fait particulièrement mal au moral du *Bomber Command* : le *Flying Officer* Andrew McPherson, tué à bord du N6215 qui s'est écrasé à Lanaken ; le pilote et cet appareil ont officiellement accompli la toute première mission de guerre de la RAF le 3 septembre 1939 en photographiant la flotte allemande à Wilhelmshaven, ce qui avait valu à McPherson l'attribution de la *Distinguished Flying Cross*. L'engagement coûteux du No 139 *Squadron* répondait à la nécessité de faire diversion du côté de Tongres pendant que le No 12 *Squadron* attaquerait sur le canal Albert. En effet, au même moment dans la matinée, la RAF AASF a réclamé six équipages volontaires



Bristol Blenheim Mk. IV

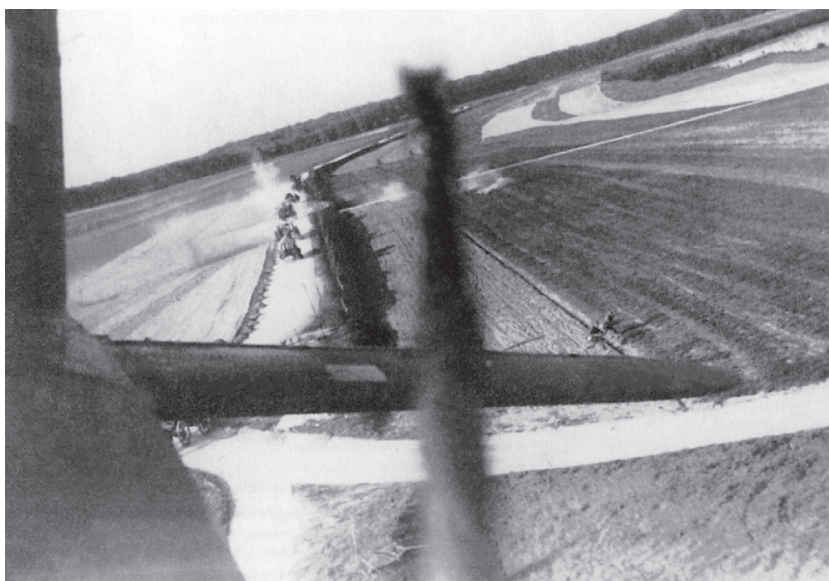
Appareil du *Flying Officer* McPherson
(abattu le 12 mai)
No 139 Squadron
Plivot, France, mai 1940



à l'escadrille pour aller bombardier les ponts de Vroenhoven et Veldwezelt ratés la veille par les Belges. Tous les personnels volants de l'unité ont levé immédiatement la main, si bien que les dix-huit « élus » ont dû être tirés au sort. Ne prennent finalement le départ que cinq Fairey Battle, puisque l'appareil du *Flying Officer* Brereton est interdit de vol à la dernière minute pour cause de radio HS et de lance-bombes défectueux. Deux sections, une de deux avions menée par le *Flying Officer* N.M. Thomas et une autre de trois aux ordres du *Flying Officer* D.E. Garland, s'envolent à 8h15. Apparaît bientôt une escorte de chasse fournie par le No 1 Squadron. Elle n'est pas de trop, car la JG 27 rode dans le ciel du canal Albert. Les dix Hurricane remplissent toutefois leur rôle à merveille en attirant les Messerschmitt loin des Fairey Battle. La première section prend pour cible le pont de Vroenhoven. À 1 800 mètres d'altitude, le P2332 de Thomas amorçe son semi-piqué au milieu des nuages de *Flak*, suivi par le L5241 du *Pilot Officer* Davy. Le leader

est abattu après avoir largué sa charge offensive à 600 mètres (Davy observe les bombes diversement s'abattre sur le pont, dans l'eau et sur la paroi du canal Albert) et contraint à l'atterrissage forcé (équipage capturé au complet), tandis que l'ailier parvient à larguer toutes ses bombes sur l'objectif sans parvenir à voir le résultat de sa propre charge. Il est vrai que Davy à d'autres chats à fouetter : la *Flak* a cessé le feu pour laisser le champ libre à un Bf 109 particulièrement pugnace de la 2./JG 27. Le *Feldwebel* Erwin Sawallisch, qui devait être impliqué deux ans plus tard dans le scandale du « Schwarm des menteurs » en Afrique [voir *Aérojournal* n° 70], a plongé pour prendre en chasse le Battle alors qu'il redresse à la sortie de son piqué et lui décoche plusieurs rafales. Le triplace britannique est touché et son réservoir d'essence prend feu, si bien que Davy ordonne à ses deux camarades de sauter en parachute, ce qu'ils font. Son observateur, le *Sergeant* Mansell, parviendra à rejoindre les lignes amies par ses propres moyens, mais son

mitrailleur, l'*Aircraftman 1st class* Patterson, s'est gravement blessé en heurtant la dérive lors du saut, est fait prisonnier et finalement interné à l'hôpital de Liège. Contre toute attente, Davy réussit à ramener son avion en flammes en territoire ami et à le poser sur le ventre à Saint-Germaincourt (Ardennes) ; le pilote s'en tire sans une égratignure ! À Veldwezelt, l'affaire se termine par les premières *Victoria Cross* décrochées par la RAF durant la guerre, mais comme bien souvent la décoration est décernée... à titre posthume. La section de trois Battle de Garland choisit d'attaquer le pont à basse altitude. Elle est soumise à un déluge de fer et de feu. Le L5439 est le premier touché et rapidement dévoré par les flammes. Son pilote, le *Pilot Officer* McIntosh se déleste de ses bombes et se pose comme il peut à Neerharen ; tout l'équipage est indemne mais capturé. Le L5227 du *Sergeant* Marland est lui aussi gravement atteint mais s'écrase en feu sans laisser la moindre chance à ses occupants.



▲ Une colonne hippomobile allemande (on ne rappellera jamais assez que la Heer est très majoritairement hippomobile), appartenant probablement à une unité d'infanterie ou du train, est attaquée par un Fairey Battle anglais. On aperçoit, juste au-dessus de l'aile, deux *Landser* courir à travers champs, ainsi que l'explosion d'une bombe au milieu des chariots et l'onde de choc circulaire qu'elle provoque au sol. Une autre bombe de 50 kg a manqué son but et éclate à gauche de la chaussée. IWM

► Le *Sergeant* Thomas Gray, observateur à bord du Fairey Battle P2204 de Donald E. Garland (No 12 Squadron), qui s'est écrasé, a priori volontairement, à l'extrémité du pont de Veldwezelt le 12 mai 1940. L'un et l'autre (mais pas le mitrailleur !) seront décorés à titre posthume de la *Victoria Cross*, même si les dégâts infligés au pont - limités - sont vite réparés par les Allemands. DR





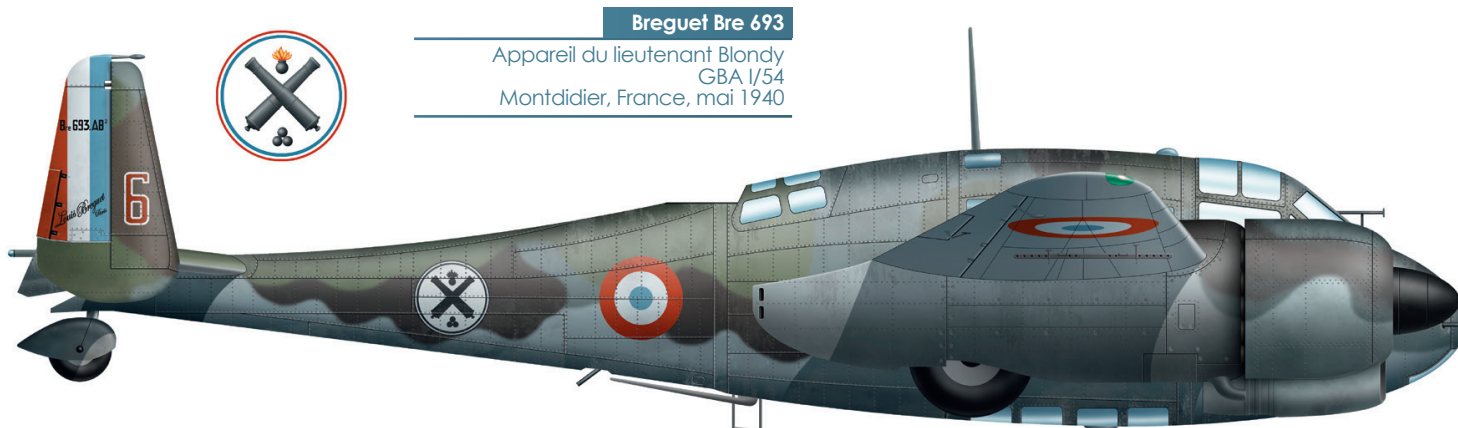
Quant au P2204 de Donald E. Garland, il parvient à larguer ses bombes, mais ne pouvant redresser en raison des dégâts reçus, il s'écrase à la sortie Ouest du pont de Veldwezelt. Impossible de dire si Garland l'a fait volontairement dans un geste désespéré. Toujours est-il que lui-même et le *Sergeant* Thomas Gray, son observateur, sont décorés de la *Victoria Cross* à titre posthume. Inexplicablement, le mitrailleur, le *Leading aircraftman* Reynolds, n'est pas récompensé.

Le caractère sacrificiel de ces missions prend une tournure tout aussi dramatique avec l'engagement des prometteurs Breguet Bre 693 de la seule unité d'assaut opérationnelle de l'Armée de l'Air : le groupement n° 18, qui a dépêché son GBA II/54 à Roye le 10 mai

et GBA I/54 à Montdidier le 11. Après deux jours sans la moindre intervention, la 1^{re} division aérienne requiert enfin, à 9h00, une sortie des GBA I/54 et II/54 contre le *XVI. Armee-Korps (mot.)* qui s'engouffre dans la trouée de Gembloux en direction de Liège et Namur. Les Breguet reçoivent la mission d'attaquer en vol rasant les colonnes allemandes de Liège à Tongres et de Tongres à Maastricht. Dix-huit avions décollent vers 12h05, soit onze du GBA I/54 aux ordres du commandant Plou et sept du GBA II/54 aux ordres du commandant Grenet.

Ces derniers ratent leur rendez-vous avec leur escorte de chasse au-dessus de La Fère (Aisne), mais poursuivent jusqu'à Namur. Là, ils suivent le cours de la Meuse, à 10 mètres

d'altitude, les trois sections se séparant à la hauteur de Huy. Celle menée par Grenet survole la N40 entre Waremme et Tongres, mais les deux Bre 693 sont bientôt repérés par un Henschel Hs 126 qui donne l'alerte. En arrivant en vue d'une colonne motorisée, les bimoteurs sont donc accueillis comme il se doit par la *Flak*. Le n° 34 du sergent Fourdinier est touché : l'avion s'écrase à Ransberg vers 13 heures, mais Fourdinier ne parvient pas à extraire des flammes son camarade, le sous-lieutenant Michel de La Porte du Theil du brasier ; lui-même est gravement brûlé. En tête de la 3^e section du II/54, le capitaine Marc Jeunet attaque un convoi de camions chargés de *Landser* à l'entrée de Tongres, suivi dans son sillage par le n° 36 du sous-lieutenant



Breguet Bre 693

Appareil du lieutenant Blondy
GBA I/54
Montdidier, France, mai 1940



Testot-Ferry et du n° 13 de l'adjutant-chef Lévêque qui larguent leurs bombes en deux passes dans la rue principale de Tongres grouillant de soldats et de véhicules. Les équipages français ont toutefois régulièrement du mal à mitrailler l'ennemi car ils discernent, à si basse altitude, des flots de civils en fuite mêlés aux colonnes allemandes : souvent, ils suspendent le feu à l'approche de cibles de choix parce qu'ils voient au dernier moment des femmes et des civils belges à proximité. Toute la section de Jeunet rentre sans dommage à Roye, même si ce dernier « plante » son avion à l'atterrissage (appareil réparable). Le GBA II/54 ne s'en sort pas trop mal, ce qui est loin d'être le cas du GBA I/54.

Pour leur part, les onze Breguet du commandant Plou ne ratent pas leur rendez-vous avec les Morane à Maubeuge, sauf qu'ils les distancent rapidement et se retrouvent seuls à Namur, où les avions d'assaut français longent le cours de la Meuse. C'est également à Huy que les quatre sections se séparent. Celles conduites par Plou et le lieutenant Delattre font le choix de contourner Liège pour se rabattre vers l'ouest devant Maastricht et revenir vers Tongres, afin de prendre l'ennemi à revers. Erreur fatale, car ce trajet survole la zone du canal Albert, fortement barrée par la défense antiaérienne allemande. La *Flak* se livre à un véritable carnage. Sur les onze Breguet partis, seuls les deux avions de la 4^e section (n° 17 du lieutenant Rivet et n° 22 du sergent-chef Normand) reviennent à Montdidier peu après 15 heures. À cela s'ajoute un troisième, le n° 21 du sous-lieutenant Gady qui s'est posé en catastrophe à Gréville avec son mitrailleur grièvement blessé. Tableau de bord fracassé par les projectiles et les réservoirs percés, l'avion est irréparable. L'ambiance à Montdidier, au retour des deux Bre 693, est des plus pesantes :

« On s'approche, anxieux. Les équipages sortent de la carlingue, les questions se précipitent. Tout le monde veut savoir, mais eux, ceux qui en sont revenus, presque

◀ L'équipage sergent-chef Édouard Fourdinier (à gauche) et lieutenant Michel de La Porte du Theil (à droite) devant leur Bre 693 n° 34 du GBA II/54 avant le départ de la terrible mission du 12 mai. Fourdinier sera l'un des rares rescapés de cette sortie, mais s'en tirera avec de graves brûlures après avoir en vain tenté de sortir son camarade des flammes. Coll. A. Lamour

[6] P. Grenet, *Affaires d'honneur*, Les éditeurs amoureux, e-book, 2016.

▼ Deux soldats allemands inspectent l'épave d'un Breguet Bre 693 - malheureusement non identifiable - posé sur le ventre après avoir été endommagé par la *Flak*. L'absence de blindage ventral altère gravement les capacités d'attaque au sol d'un avion pourtant très prometteur et bien armé. Archives Aérojournal

inconscients, les yeux encore remplis de ce à quoi ils ont assisté, de ce qu'ils ont vécu, ne répondent que par monosyllabes tout en se dirigeant vers la tente tenant lieu de vestiaire. [...]

À la tombée de la nuit, la voiture revient de Bapaume [où s'est posé le sous-lieutenant Gady]. Gady en descend, mais il faut renoncer à obtenir quoi que ce soit de lui aujourd'hui : il est presque complètement sourd et ne sait que répéter " *C'est affreux ! C'est affreux !* " »

Ce n'est que le lendemain que Gady peut donner des précisions sur le baptême du feu désastreux des Breguet, fortement handicapés par l'absence de blindage ventral, une tare pour un appareil dont la doctrine d'emploi repose sur le vol rasant : « Arrivés au-dessus de la Sambre, les appareils se tiennent encore à quelques centaines de mètres d'altitude. Ils descendent progressivement dès qu'ils atteignent la Meuse.

Ils prennent dès lors, dans cette vallée encaissée, le vol rasant qui leur permettra, après avoir contourné Liège et remonté sur Maastricht, de foncer vers Tongres. Dès la sortie de Maastricht, à Vroenhoven, la section du Lt Delattre est violemment prise à partie par la *Flak* adverse. Dessous, un important convoi stationne le long de la route, et, sans attendre, Delattre attaque, Richard et Gady sur ses talons. À 400 km/h et à 10 m de hauteur, la section d'assaut fonce sur l'objectif. Presque immédiatement touché, le moteur droit du Lt Delattre prend feu, suivi de peu par le moteur droit du Lt Richard. Delattre a lâché ses bombes sur les véhicules du convoi, qui sautent avec leurs chargements. À son tour, le deuxième moteur du chef de section est en feu ! Basta ! Delattre, qui a viré malgré le feu qui lui brûle le visage, revient sur la colonne et décharge encore, au ras des véhicules, ses chargeurs de canon et de mitrailleuses, et, toujours maître de son appareil, qui n'est plus qu'une torche, fonce sur la tête de colonne, où il s'écrase avec son mitrailleur Di Matteo. [6] »





La toute première mission des bombardiers d'assaut Breguet Bre 693 a coûté cher. Sur les 18 appareils engagés, seulement 8 sont rentrés (dont un irréparable), pour un bilan humain de 4 morts, 11 prisonniers et 2 blessés graves. Le GBA I/54 est décimé.

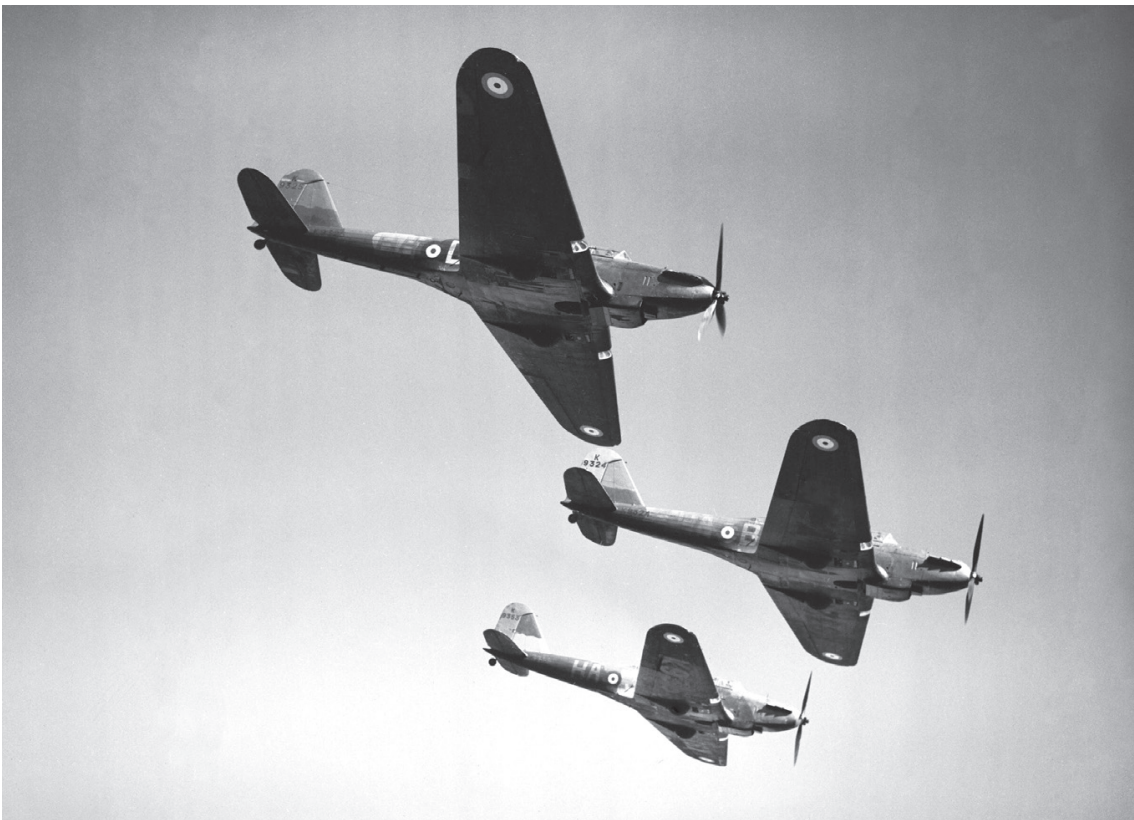
L'après-midi, c'est au tour de quatre escadrilles de Fairey Battle de se risquer au-dessus du champ de bataille. Après sa première sortie matinale, le No 103 Squadron fait décoller à 12h40 une section en direction de Bouillon, les trois appareils revenant sains et saufs malgré une rencontre avec des Bf 110 : les pilotes rapportent avoir détruit un pont provisoire du génie.

À Villeneuve-les-Vertus, les sorties du No 105 Squadron se limitent à trois Battle décollant à 15h00 pour matraquer un pont allemand du côté de Bouillon. Une fois au-dessus de l'objectif, ils sont pris à partie par des canons légers et des armes de petits calibres, dont les projectiles sont fatals au K9485 du *Pilot Officer* Hurst qui s'écrase avec tous ses occupants. Les P2176 et L5523 reviennent troués comme des passoires.

Au No 150 Squadron, trois Battle s'envolent d'Écurey-sur-Cooles et bombardent à 15h00, semble-t-il avec quelque succès, une colonne blindée étirée entre Neufchâteau et Bertrik. Si le P2336 du *Pilot Officer* Campbell-Irons

► L'un des Breguet Bre 693 français abattus lors de la mission du 12 mai dans la région du Limbourg. Coll. Ph. Ricco

▼ Malgré sa silhouette moderne, le Fairey Battle est perclus de défauts : lent, dépourvu de blindage, emportant une faible charge offensive, armé de seulement deux mitrailleuses de 7,7 mm (une dans l'aile droite et une en poste arrière), il est emporté dans la tourmente de mai 1940... Archives Aérojournal



► Des Messerschmitt Bf 109 E de la JG 53 sur le point de décoller. Affectés à l'interdiction du ciel au-dessus des Panzer et de leurs têtes de pont sur la Meuse, les chasseurs allemands taillent en pièces les unes après les autres toutes les formations de bombardiers ennemis qui se présentent dans le secteur des ponts. Archives Aérojournal

◀ Un Vic de Fairey Battle du No 218 Squadron photographié au-dessus de la piste d'Auberive-sur-Suippes. Il s'agit des K9325 (abattu le 11 mai à Saint-Vith), K9324 et K9353 (descendu le 12 mai sur la route Bouillon-Sedan). Le ventre du Battle est vulnérable aux plus petits calibres type 7,92 mm. IWM

explose en vol à la suite d'un coup direct de la *Flak*, les P2262 du *Flight Lieutenant Weeks* et P2184 du *Sergeant Andrews* rentrent au terrain sains et saufs, même si le second est dans un sale état...

À 16h30, une nouvelle section de trois *Battle* du No 103 *Squadron* prend l'air en même temps qu'une section du No 218 *Squadron* pour bombarder une colonne blindée entre Bouillon et Sedan. Couverts par des *Hurricane* du No 73 *Squadron* (qui se débarrassent au passage d'un « mouchard » Hs 126), ces six appareils adoptent deux tactiques différentes : les avions du No 103 fondent sur l'ennemi en rase-mottes l'un derrière l'autre, tandis que ceux du No 218 se présentent en formation à 300 mètres d'altitude. Au sein de la première section, si le *Pilot Officer Cunningham* parvient à larguer ses bombes et à rentrer, il n'en va pas de même de ses camarades : le L5512 du *Flying Officer Morgan-Dean* et le P2193 du *Pilot Officer Morton* sont descendus sans qu'il n'y ait le moindre survivant. Même tarif pour la section du No 218 *Squadron* : le K9353 du *Sergeant Horner* s'écrase après avoir été touché de plein fouet dans l'aile droite (pas de survivant) et le P2183 du *Pilot Officer Bazalgette* s'abîme un peu plus loin (le pilote mourra de ses blessures, mais ses deux camarades parviennent à s'échapper au nez et à la barbe des Allemands, et rejoindront les lignes alliées) ; seul le *Battle* du *Pilot Officer Anstey* est de retour à Auberive. Sur les 23 *Fairey Battle* mis en l'air au cours de la journée, 11 dont portés manquants.

Enfin, dans la soirée, une quarantaine de *Bristol Blenheim* des No 21, No 82 et 110 *Squadrons* bombardent les ponts de Maastricht. Trois appareils sont perdus pour des résultats difficiles à estimer. Dans la foulée, l'*Air Marshal*



Newall, Chief of the Air Staff, envoie un télégramme à *Barratt* dans lequel il s'alarme des pertes croissantes, en particulier parmi les bombardiers moyens, et craint que le taux de disponibilité des machines ne soit pas suffisant au moment clé de la bataille. C'est pourtant bien maintenant que tout se joue ! Preuve supplémentaire que les préceptes de la guerre mobile mécanisée n'ont pas encore été assimilés par le commandement allié... De telles concentrations de blindés et de convois motorisés, utilisant autant de passages sur des coupures humides dans un couloir aussi réduit tel que celui Bastogne-Bouillon, et bénéficiant d'une couverture aérienne aussi méticuleuse et d'une DCA aussi puissante, sont pourtant des indices clairs attestant qu'il s'agit du fer de lance de la Wehrmacht jeté dans la bataille

décisive chère à la pensée militaire allemande. Tout devrait être fait pour, au mieux stopper, au pire ralentir, la masse de manœuvre ennemie. Certains généraux commencent seulement à le comprendre, d'autre, comme *Newall*, toujours pas. Décidément, côté allié, on chercherait à éviter cette bataille décisive que l'on ne s'y prendrait pas autrement... Concernant les *Battle*, dont les pertes atteignent désormais les 30 avions (en 60 sorties !), *Playfair* est au regret d'informer *Barratt* le soir même que les bombardements en semi-piqué ne sont pas moins dangereux que les raids en rase-mottes. Le commandant des *British Air Forces in France* prend alors la décision de réduire le nombre de leurs sorties pour pouvoir en disposer au plus fort des combats. Il n'y en aura aucune dans les Ardennes le lendemain...



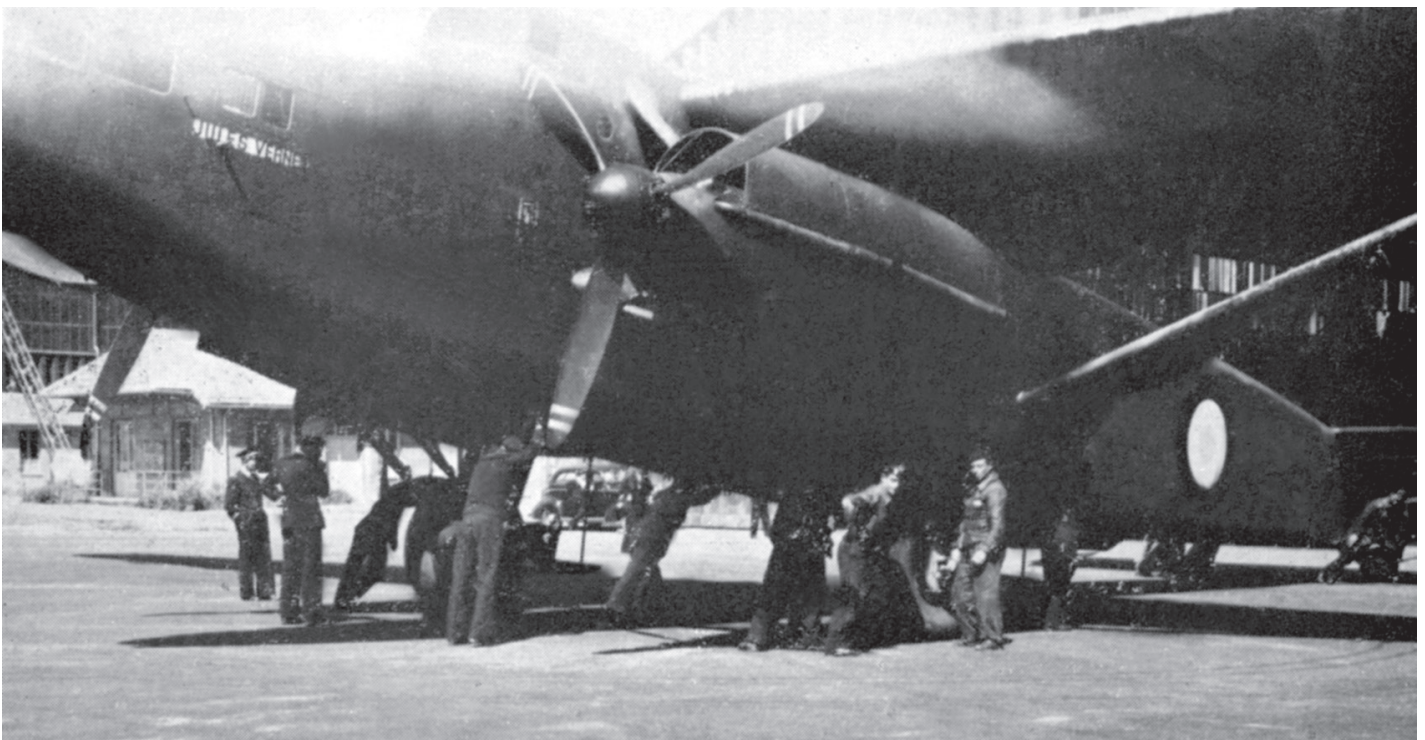


13 MAI : PANSER LES PLAIES

Côté français, on en est au même stade de réflexion. Le général Girier, commandant du groupement n° 18, prend la décision, à la lueur de l'hécatombe des Breguet Bre 693 la veille, d'abandonner le vol rasant et prescrit une altitude de bombardement de 900 mètres, ce qui devrait permettre aux bimoteurs d'assaut de se tenir hors de portée des armes de petit calibre. Les GBA I/54 et GBA II/54 sont regroupés à Montdidier, étant donné qu'ils ne rassemblent plus à eux deux que onze avions... En haut lieu, les erreurs d'appréciation du Grand quartier

général se poursuivent avec une consternante régularité. Ils ont beau avoir enfin compris que l'offensive allemande a lieu dans les Ardennes et que la manœuvre Dyle-Breda a échoué, les généraux s'arcboutent à présent à l'idée d'une nouvelle bataille de la Marne qui consisterait à rebasculer les forces alliées au sud afin de cisailer les arrières allemands non plus depuis les Pays-Bas et le nord de la Belgique, mais en enfonçant leur aile gauche, sans se douter que la vitesse d'exécution de l'offensive des *Panzer* la rend tout bonnement irréalisable. Sur le terrain, les premiers signes d'un effondrement du front allié ne trompent pas : les *Panzer* de Guderian ont dépassé Sedan et

ceux de Reinhardt déboulent à Monthermé. Au QG de Playfair, les informations relatives à la percée des *Panzer* sur la Meuse poussent à dresser les plans d'évacuation des aérodromes de la RAF AASF, soudainement très exposés, vers l'arrière. Compte tenu des hécatombes des derniers jours, tous les *Squadrons* de Fairey Battle sont cloués au sol, les machines révisées, les personnels mis au repos. Seuls ceux du No 226 *Squadron* sont sollicités pour des raids entre Breda et Anvers, à la demande des Français, afin d'éviter l'effondrement de l'armée néerlandaise qui rendrait caduc le nouveau plan stratégique du GHG.





Les Britanniques hors-jeu pour la journée, l'opposition aérienne aux *Panzer* réside dans les seuls LeO 451 des GB I/12 et II/12 qui exécutent une sortie à 19h00 contre les convois mécanisés allemands franchissant la Meuse à Dinant. La réponse de la *Flak* ne cause pas de perte parmi les assaillants français, mais inflige des dégâts à plusieurs bimoteurs : au GB I/12, le n° 47 du lieutenant de Saint-Victor rentre à Soissons-Saconin avec l'aile droit endommagé, et deux autres avec des coups dans un moteur (équipages indemnes), tandis que le n° 24, touché, se pose avec le sergent Blois blessé à bord ; au II/12, le n° 49 du capitaine Knipping et le n° 52 reviennent à Persan-Beaumont avec des dommages réparables, mais sans déplorer le moindre blessé. Dans la nuit du 13 au 14, le Farman 223.4 n° 2 « Jules Verne » effectue sa première mission de guerre. Parti de Lanvéoc-Poulmic à la tombée de la nuit, il remonte jusqu'à Ostende et bombarde le pont de Maastricht ainsi que la gare de triage d'Aix-la-Chapelle.

14 MAI : UNE JOURNÉE EN ENFER

En ce 14 mai, les Alliés décident de changer de stratégie. Sur la Meuse, il est décidé de ne plus s'en prendre aux ponts « en dur », mais de s'attaquer aux pontons du génie, plus frêles, car consistant en de simples passerelles (pour les fantassins) ou ponts de bateaux (pour les véhicules), ouvrages que l'on espère plus vulnérables aux bombes des monomoteurs et bimoteurs moyens. On espère également que ces ponts posés par les *Pioniere*, plus proches de la ligne de front et donc les plus difficilement atteignables par les unités terrestres de l'arrière, n'ont pas encore reçu toute leur protection en batteries de *Flak*. Peu après 5 heures, huit Fairey Battle du No 103 *Squadron* ouvrent le bal, qui va virer au cauchemar. Leur cible ? Trois ponts de bateaux entre Neuvion et Douzy. Les tirs

▲ Une formation de Messerschmitt Bf 110 C-2 de la 6./ZG 76 en vol au-dessus de la France. Les bombardiers alliés se heurtent plusieurs fois à des *Zerstörer* dans les têtes de pont allemandes et en paient le prix fort.
© ECPAD/France/1940/
photographe inconnu

► Les LeO 451 n° 41 et 57, du GB I/12, photographiés à Soissons-Saconin le 13 mai 1940. Le groupe de bombardement n° 12 est l'une des seules unités à intervenir au-dessus du champ de bataille ardennais ce jour-là.
Archives Aérojournal

◀ Le célèbre Farman 223.4 « Jules Verne », vu ici dans sa livrée militaire, qui se limite à un camouflage (tricolore sur le dessus du fuselage et des plans, et noir mat pour le reste) et aux marques de nationalité, effectue sa première mission de guerre dans la nuit du 13 au 14 mai contre le pont de Maastricht.
Archives Aérojournal

venus du sol sont denses et pas loin de faire mouche, mais les appareils réussissent à larguer leurs bombes, qui font apparemment voler en éclats l'un des pontons, puis ils rentrent à Bétheniville. Seul le P2191 du *Sergeant* Parry est touché, le pilote, gravement blessé à la poitrine et à la cuisse, parvenant toutefois à le poser sur le ventre à Cauroy, non loin du terrain. Le Battle est irréparable et Parry succombera à ses blessures.

C'est ensuite au No 150 *Squadron* de s'y coller. Les L5524 du *Pilot Officer* Gulley et le P2179 du *Pilot Officer* Peacock-Edwards décollent à 7h35 pour bombarder des ponts provisoires au sud-est de Sedan, à Remilly-Aillicourt et Villers-Devant-Mouzon. Les deux pilotes reviennent avec des impacts d'armes légères. Dans la foulée, deux autres, le L5457 du *Sergeant* Beale et le K9483 du *Pilot Officer* Long bombardent en piqué un ponton à Douzy, mais ne peuvent rendre compte du résultat à leur retour. Puis, plus rien jusqu'aux interventions des LeO 451 des GB I/12 et II/12 en fin de matinée et des Amiot 143 des 34^e et 38^e escadres de bombardement en début d'après-midi [voir article suivant] !

À 12h30, huit Battle du No 142 *Squadron* quittent Berry-au-Bac pour attaquer des pontons à Wadelincourt et Villers-Devant-Mouzon. Des mitrailleuses et pièces de 20 mm ouvrent un feu nourri, mais cela n'empêche nullement les pilotes britanniques de larguer leur cargaison sur les objectifs, des coups au but étant observés. Seulement quatre Fairey atterrissent à Berry-au-Bac. Que s'est-il passé ? Les quatre autres ont été abattus par des chasseurs : le L5517 du *Flight Lieutenant* Rogers (équipage tué), le P2246 du *Squadron Leader* Hobler (écrasé en territoire ennemi ; l'équipage, sain et sauf, incendie l'avion et rejoint les lignes amies), le P2333 du *Sergeant* Spear (seul survivant, il saute en parachute ; capturé par les Allemands, il s'évadera et ralliera son unité, ce qui lui vaudra la *Distinguished Flying Medal*) et le K9333 du *Pilot Officer* Oakley (forcé à l'atterrissage à Écly, son équipage rentre au bercail à pied).



En fait, il est probable (le sujet est encore aujourd'hui âprement débattu) que les malheureux ont été victimes des balles d'une patrouille de... Morane 406 du GC III/7 les ayant pris pour des... Henschel Hs 126 ! Jusqu'ici, les sorties au-dessus du saillant ouvert par les *Panzer* ont été limitées, mais les Franco-britanniques s'apprêtent, croient-ils, à

frapper un grand coup. D'un commun accord, il a été prévu de concentrer les frappes de l'Armée de l'Air et de la RAF dans le secteur au cours de l'après-midi, afin de stopper ou ralentir l'avance des blindés ennemis. En alerte depuis 1 heure du matin, les équipages de Breguet Bre 693 du groupement n° 18 reçoivent à 13h00 l'ordre de matraquer les

ponts de bateaux en aval de Sedan et, en particulier, celui installé au lieu-dit Gaulier (commune de Floing). Néanmoins, à la dernière minute, il est décidé de confier aux Breguet la mission de bombarder un rassemblement de troupes entre Bazeilles, Sedan et la voie ferrée au sud de la Meuse. Neuf bimoteurs, dont les trois survivants du GBA I/54, décollent vers

▲ Ces Breguet Bre 691 photographiés avant-guerre lors d'essais illustrent les risques liés au vol rasant exécuté par les Bre 693, surtout pour des appareils qui n'ont pas de blindage de protection sous le fuselage.

À 10 mètres d'altitude, rafales de mitrailleuse ou même simples balles de fusil représentent un danger mortel.
Archives Aérojournal

► La fatigue se lit sur les visages de ces rescapés du No 226 *Squadron*, mais les sourires persistent, attestant d'un moral assez bon malgré les pertes effrayantes. Il faut dire que l'héroïsme des équipages le dispute à un sens du devoir et du sacrifice rendu nécessaire par la débâcle des troupes au sol due aux errements du haut commandement. Dans le ciel ardennais, les équipages de Battle, Blenheim, LeO 451 et autres Bre 693 sont les « pompiers du front ». Ce cliché est pris alors que les dés sont jetés, le No 226 stationnant sur le terrain de Faux-Villecerf après son évacuation de Reims. IWM





14h00. Ils récupèrent leur escorte du GC I/8 vers La Fère et attaquent les avant-gardes du XVIII. *Armeekorps (mot.)* ayant enfoncé la jonction entre les 2^e et 9^e armées françaises, entre Sedan et Bazeilles. Les bombes larguées à 800 m d'altitude ont peu d'effets, mais au moins tous les avions rentrent-ils à Montdidier.

Les Britanniques n'ont pas cette chance, loin de là. Ils vont faire les frais de la légèreté de la réflexion initiée. Certes, les ponts de bateaux du génie sont bien plus aisés à détruire avec des bombes légères que des ouvrages d'art en pierre ou en béton, de même qu'il est effectivement plus fastidieux et plus long aux Allemands d'acheminer jusqu'aux premières lignes les lourdes batteries statiques de 37 et 88 mm, la défense antiaérienne reposant alors sur les pièces mobiles légères de 20 mm et affûts doubles de MG 34. Toutefois, l'appoint en protection des troupes terrestres est alors confié à des *Staffeln* entières de Messerschmitt qui se relaient sans interruption au-dessus du champ de bataille et ont l'ordre de ne rien laisser passer. Et de fait, quasiment rien ne va passer...

Les attaques sont lancées entre 15h20 et 16h15. Elles virent au tir aux pigeons, au point que les pilotes allemands parleront dorénavant de cette journée comme du « Tag der Jäger », autrement dit le « jour des chasseurs ». Au No 12 *Squadron*, les cinq Battle envoyés sur la Meuse engagent une colonne blindée circulant sur la route entre Sedan et Givonne. Seul le L5538 du *Pilot Officer* McElligott rentre à la base. Le pilote a bien vu les bombes du *Flying Officer* Vaughan s'abattre sur la route, mais son L4950 a été abattu, seul le mitrailleur s'en étant tiré (capturé). Le L5188 du *Sergeant* Winkler, le L4952 du *Flying Officer* Clancy et le P5229 du *Sergeant* Johnson ont tous été victimes, soit de la *Flak*, soit des Bf 109 de la 4./JG 52. Du côté du No 226, six Fairey partent attaquer le ponton de Douzy, mais les tirs antiaériens sont efficaces : le P2254 du *Sergeant* Annan est truffé de plomb lors de son approche et contraint de faire demi-tour

▲ Sur le terrain de Bétheniville, les mécaniciens du No 103 *Squadron* s'affairent à la préparation du Fairey Battle K9408 pour un raid. Un tracteur achemine les bombes GP Mk. I de 250 livres qui seront fixées sous l'avion. IWM

étant donné que son système de largage des bombes est HS, le P2267 du *Squadron Leader* C.E.S. Lockett est abattu (lui-même capturé et ses deux camarades portés disparus), les L5438 du *Flight Sergeant* Dunn et K9343 du *Sergeant* Moseley aussi (équipages tués). Les K9345 du *Flight Lieutenant* Butler et le K9383 du *Sergeant* Hopkins atterrissent à Reims sérieusement endommagés mais réparables.

Le No 105 *Squadron* souffre le martyr, puisqu'il est mis définitivement hors de combat lors de raids contre plusieurs ponts sur la Meuse (Remilly-Aillicourt et Villers-Devant-Mouzon). Sur les onze Battle ayant décollé de Villeneuve-les-Vertus à 15h40, sept sont abattus par

la *Flak* ou des Messerschmitt de la 2./JG 2 ! Il n'y a aucun survivant parmi les équipages des L5523, L5239, K9189 et L5238, et celui du L5585 est capturé en entier (le *Flying Officer* Gibson réussira à s'évader, mais sera abattu par des soldats français en rejoignant les lignes amies et hospitalisé). Par ailleurs, le L5250 du *Pilot Officer* Murray et le K9342 du *Pilot Officer* Lascelles se posent sur le ventre, respectivement à Suippes et Villemonty, les occupants rejoignant leurs lignes par leurs propres moyens. Mais le sort s'acharne sur les quatre Battle survivants, puisqu'à peine de retour à Villeneuve, trois sont détruits par un raid aérien de la Luftwaffe et le P2248 est rentré de mission en si mauvais état qu'il est jugé irréparable. Le No 105 *Squadron* n'existe plus...

Au No 150 *Squadron*, quatre Battle (L4946, K9483, P2182 et P5232) sont engagés, mais ils ont le malheur d'être surpris et coiffés lors de leur attaque sur Remilly-Aillicourt et Wadelincourt par des Bf 109 de la JG 53 et des Bf 110 de la ZG 76 : sur les huit hommes d'équipage, il n'y a qu'un seul survivant, le *Leading Aircraftman* Summerson, retrouvé gravement brûlé par des soldats français après avoir tenté de sortir de l'épave en feu du P5232 le corps sans vie de son pilote, le *Sergeant* Barker.



▲ Le Fairey Battle L5188 (codé PH-C) du *Sergeant Winkler*, appartenant au No 12 *Squadron*, est contraint à l'atterrissage forcé le 14 mai dans le secteur de Sedan. Ses trois occupants sont capturés par les Allemands. Archives Aérojournal

Quant aux dix Fairey du No 88 *Squadron*, ils se répartissent deux cibles : six bombardent une colonne sur la route Givonne-Bouillon, les quatre autres un pont près de Villers. Ils s'en tirent mieux que les autres unités, avec des coups au but rapportés, et surtout un seul avion perdu du fait de la *Flak* (le L5581 du *Sergeant Ross*, équipage tué) et un autre endommagé (le L5233).

De retour au-dessus du champ de bataille ardennais après sa sortie matinale, le No 103 *Squadron* s'en sort cette fois-ci beaucoup moins bien. Des huit Battle partis de Bétheniville pour attaquer des ponts de bateaux à Remilly-Aillicourt et Mouzon, trois sont perdus. Atteint de plein fouet par la *Flak*, le L5465 du *Pilot Officer Cunningham* explose en vol ; le K9374 du *Flying Officer Fitzgerald*, criblé de projectiles, se pose en catastrophe (pilote blessé et mitrailleur indemne, tous deux de retour le lendemain à Bétheniville) ; enfin, le L5516 du *Sergeant Beardsley* est envoyé au tapis par un Messerschmitt de la 1./JG 53, mais l'équipage sera lui aussi de retour quelques jours plus tard. Enfin, le No 218 *Squadron* « met en l'air » onze appareils qui se divisent en deux sections. Une de sept Battle bombarde une colonne mécanisée sur la route Givonne-Bouillon, tandis que

la seconde, de quatre avions, se charge du pont de Douzy. Ils tombent dans un véritable traquenard du 1./JG 53, puisqu'au moins cinq d'entre eux (les L5232, L5235, P2324, P2360 et L5422) sont abattus par des Messerschmitt Bf 109, mais la trace de cinq autres se perd définitivement ce jour-là dans les archives : ils ont probablement subi le même sort...

Les Bristol Blenheim jetés au même moment dans la bataille par la RAF AASF et le Bomber Command ne sont guère plus épargnés. Les bimoteurs des No 114 et 139 *Squadrons* enregistrent eux aussi des pertes importantes, avec six appareils portés manquants (respectivement quatre et deux) sur les huit engagés au-dessus de la Meuse. Les N6230, L9466, L9464, P4827, L9179 et P6902 sont tous tombés sous les coups des Bf 109 E du 1./JG 53 évoluant en protection des unités au sol. Il en va de même des No 21 et No 110 *Squadrons* qui laissent des plumes en bombardant des concentrations de troupes ennemies observées du côté de Sedan. Il faut dire qu'ils se heurtent à la 3./JG 53 au grand complet ! Les pilotes allemands descendent deux Blenheim du No 21 (L8738 et L8742), en forçant un troisième (P6890) à l'atterrissage forcé, et ils s'en adjugent cinq aux dépens du

No 110 (les L9214, L9217, L9241, N6210 et P6889). En définitive, seuls les Blenheim du No 107 *Squadron* reviennent chez eux sans la moindre perte. Au coucher du soleil, vient alors l'heure du terrible décompte.

UN TERRIBLE BILAN

Le bilan de cette journée est dramatique pour les aviations françaises et britanniques. Pas moins de 89 appareils alliés ont été abattus au-dessus des Ardennes, dont 35 revendiqués par le 1./JG 53 « *Pik As* » (cinq victoires sont attribuées au seul *Oberleutnant* Hans-Karl Meyer) et 16 par la JG 2 « *Richthofen* ». Une fois encore, les Fairey Battle de la RAF AASF se placent en tête du classement des « sacrifiés » : leurs 63 sorties de la journée se soldent par la perte de 36 appareils ! Il faut ajouter à cela les six Blenheim perdus par les No 114 et 139 *Squadrons*, ce qui porte le total à plus de 40 avions abattus rien que dans les rangs de la RAF AASF. En apprenant qu'une quarantaine d'appareils de cette dernière ne sont pas rentrés ce jour-là, Barratt aurait éclaté en sanglots. Sa première mesure est d'interdire désormais toute mission de jour aux Fairey Battle qui ne seront plus employés que pour des bombardements nocturnes.

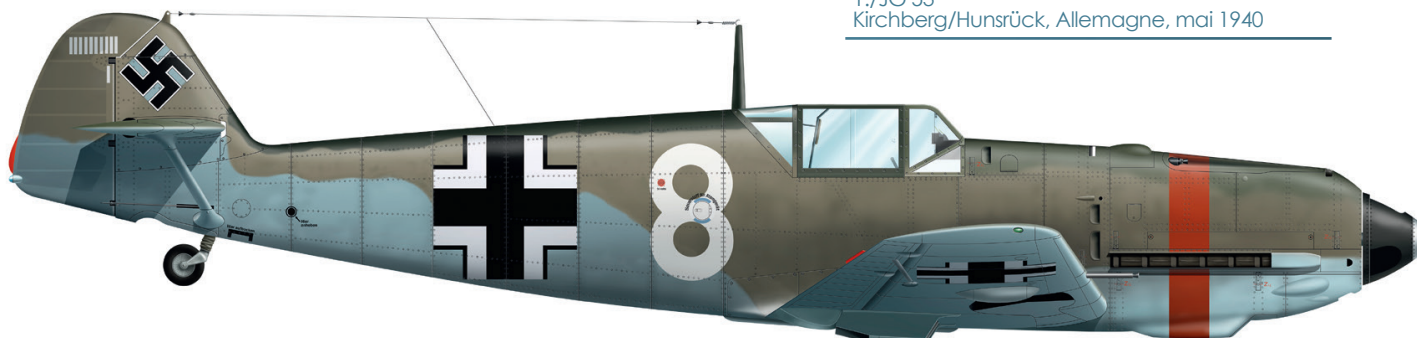
Ces sacrifices en valaient-ils la peine ? Pour l'heure, en l'état des observations faites par les pilotes ayant eu la chance de rentrer, des véhicules ennemis ont été détruits et des ponts de bateaux coupés, mais l'avance des *Panzer* est loin d'être freinée et les *Pioniere* travaillent d'arrache-pied pour remettre les pontons détruits en état (ou en construire d'autres). Certes, l'interrogatoire de *Landser* capturés au sol permet de relever que la cadence régulière des raids aériens provoque momentanément la confusion dans les unités allemandes et atteint le moral des soldats. Toutefois, qu'espérer en l'absence d'éléments terrestres suffisants dans le secteur pour en profiter et lancer une contre-offensive digne de ce nom ?

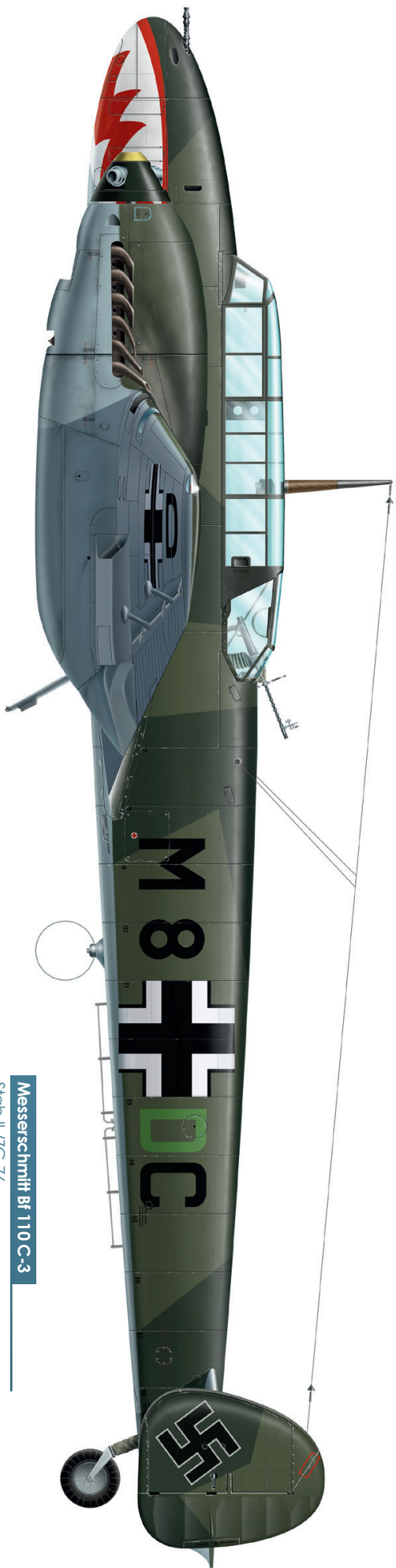
Bien que les objectifs n'aient pas été atteints le soir du 14 mai, les aviateurs français et britanniques n'ont pas dit leur dernier mot : ils n'entendent pas laisser la porte ouverte aux *Panzer* de Reinhardt et Guderian... ■

(à suivre)

Messerschmitt Bf 109 E-4

Appareil de l'*Oberleutnant* Hans-Karl Meyer
1./JG 53
Kirchberg/Hunsrück, Allemagne, mai 1940





Messerschmitt Bf 110 C-3
Stab II./ZG 76
Cologne-Wahn, Allemagne, mai 1940



Fairman 223.4
« Jules Verne »
Escadille B5
Lanvéoc-Poulmic, France, mai 1940