

Missions de reconnaissance aérienne pendant la Deuxième Guerre Mondiale

Cela peut paraître incroyable de nos jours, mais les avions perdus en combat pendant la Deuxième Guerre Mondiale se comptent par dizaines de milliers. De nombreux chasseurs et bombardiers survolaient quotidiennement l'Est de la France. Plusieurs centaines se sont abattus sur l'Alsace. Voici la brève histoire de deux d'entre eux.

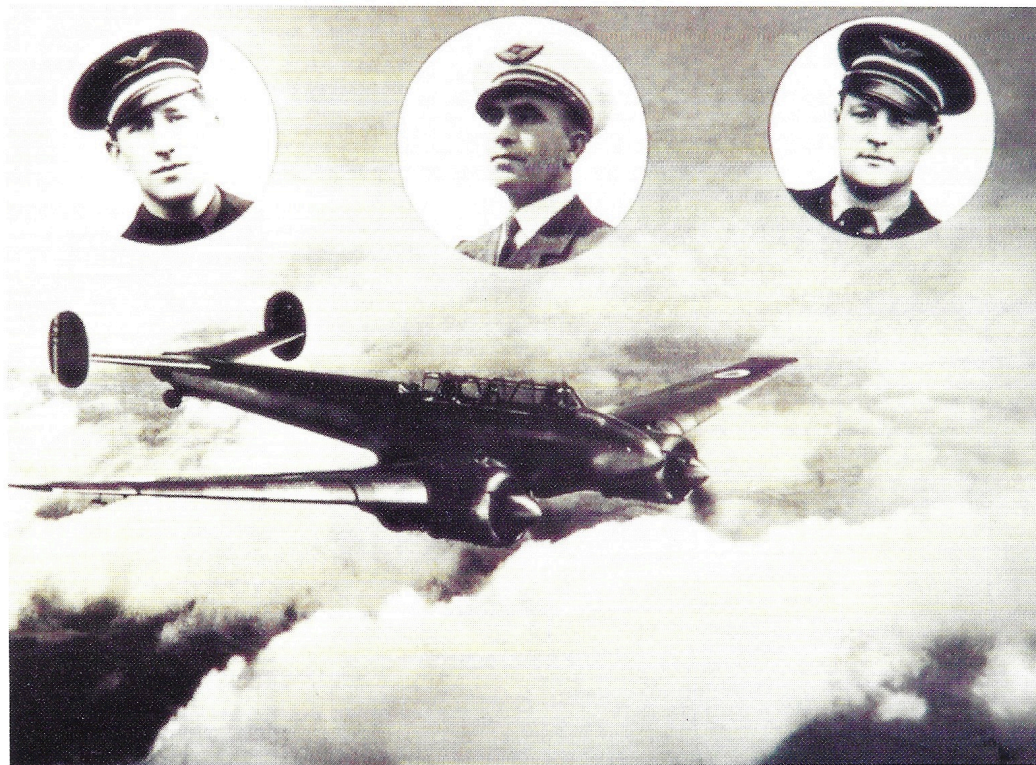
Nous sommes à Auzainvilliers près de Vittel, dans le département des Vosges. La France est en guerre contre l'Allemagne. Ce jeudi 21 décembre 1939, un avion décolle du terrain où est basé le Groupe Aérien de Reconnaissance I/52. C'est un bimoteur français Potez. Il est onze heures quinze.

Sur la petite base, tout est improvisé. Le poste de commandement, placé sous l'autorité du Lieutenant-Colonel De Vitrolles est installé dans une classe de l'école, la salle de renseignements dans une pièce de la mairie. Les véhicules sont rangés dans des granges de fermes. La défense du terrain est très mal assurée. La piste est bordée par deux boqueteaux détrempés et les postes de tir sont dans l'eau. Les conditions météo sont très défavorables en cette période de l'hiver et les sorties se font de plus en plus rares. Mais les mécaniciens travaillent sans relâche pour assurer l'entretien des moteurs et des mitrailleuses. Les précieux appareils photo destinés aux prises de vues aériennes sont pourvus de housses chauffantes.

Basé à Nancy-Essey quand éclata la Deuxième Guerre Mondiale, le Groupe Aérien de Reconnaissance I/52 gagna Azelot le 28 août puis fut cantonné à Semoutiers en Haute-Marne trois jours plus tard. La première mission sur l'Allemagne fut effectuée le 4 septembre suivant. Le 17 septembre 1939, le Groupe fit mouvement sur Auzainvilliers.

En ce mois de décembre, les avions suivants sont disponibles : cinq Potez 63.7, un Potez 63.11 et deux Potez 585. Sont indisponibles quatre Potez 63.7 et trois Potez 63.11, ceci pour des raisons d'entretien ou de réparations. Les moteurs Gnome & Rhone posent des problèmes et il y a un manque de pièces détachées. Plusieurs missions ont également dû être annulées ces derniers temps, suite aux nombreuses pannes des inhalateurs, causant des malaises parmi les équipages. Les missions de reconnaissance s'effectuent en effet à des altitudes atteignant près de 10 000 mètres où le port d'un masque à oxygène est de rigueur.

Le Potez 63.7 n° 41 qui vient de décoller est piloté par l'Adjudant Henri Le Saout, tandis que l'Adjudant/Chef Adrien Veron occupe le poste d'observateur/radio. Ils



De gauche à droite Jean MELOT, Adrien Marcel VERON et Henri François LE SAOUT. L'avion est un POTEZ 63.7.

sont accompagnés du Sergent/Chef Jean Melot qui a pris place sur le siège arrière du mitrailleur.

Les trois aviateurs ont pour mission un vol de reconnaissance au-dessus de l'Allemagne en vue de rechercher des renseignements sur l'activité routière et ferroviaire dans ce pays ainsi que l'observation de l'occupation des terrains et de la progression des troupes avec prises de vues photographiques. Ils doivent suivre une route qui les mènera au-dessus de la Forêt Noire et devront se diriger vers Mötzingen puis Tübingen, remonter vers Böblingen et revenir en passant par Malsheim, ces objectifs formant une boucle au sud-ouest de Stuttgart.

Ces missions sont extrêmement dangereuses, les avions français évoluant la plupart du temps seuls, sans escorte, constituant les proies de choix pour les chasseurs de la Luftwaffe qui rôdent de plus en plus nombreux. Cette mission, les hommes du Potez n° 41 n'arriveront malheureusement jamais à la remplir. Vers midi, en effet, leur avion s'écrase en flammes à Barembach au lieu-dit « La Petite Côte ». Les gendarmes, aussitôt prévenus par des témoins, se rendent sur les lieux du drame. Parmi les sapins décapités, ils découvrent les débris de l'avion et les corps sans vie des infortunés aviateurs.

A la base d'Auzainvilliers, l'inquiétude est grande quand le téléphone retentit aux alentours de 14 heures et que les gendarmes de Schirmeck font part de la chute d'un avion dans leur région. Le Lieutenant Layec et le Sous/Lieutenant Laneuze partent en voiture vers 16 heures 30 pour procéder à l'identification de leurs camarades.



La carlingue disloquée du POTEZ 63.7 n°41 qui s'est écrasé à Barembach le 21 décembre 1939.

Les circonstances de la perte du Potez n° 41 ne seront jamais clairement établies. Nulle trace d'un appareil de ce type abattu ce jour-là n'a été retrouvée dans les archives, que ce soit françaises ou allemandes. Il est néanmoins probable qu'il ait été intercepté par un ou plusieurs chasseurs de la Luftwaffe.

Les obsèques de l'Adjudant Le Saout, de l'Adjudant/Chef Veron et du Sergent/Chef Melot ont lieu le samedi 23 décembre 1939 à Barembach, en présence des parents des défunts et des habitants du village venus nombreux, malgré la neige et le froid. Les aviateurs resteront inhumés au cimetière de Barembach pendant toute la durée du conflit. Ce n'est qu'après la guerre que les familles feront procéder au rapatriement de ces héros dans leur ville et caveau respectifs. C'est ainsi que Jean

Melot repose aujourd'hui dans le cimetière de Semur-en-Auxois, en Côte d'Or.

Le Groupe Aérien de Reconnaissance I/52 sera déplacé le 2 avril 1940 vers le terrain de Saint-Dizier sous l'autorité du Commandant Faye. Entretemps, un nouvel appareil a fait son apparition ; le Bloch MB 174. C'est un avion aux performances nettement supérieures à celles du Potez et qui permet de voler plus vite et plus haut. Malheureusement, les Messerschmitt allemands sont équipés de moteurs de plus en plus puissants. Le samedi 20 avril sera à nouveau journée de deuil. Le Bloch 174 numéro 31, piloté par le Sous/Lieutenant Jules Fevrier sera abattu par la chasse ennemie. Le Sous/Lieutenant Pierre Laneuze qui avait identifié les corps de ses camarades quelques mois plus tôt faisait partie de l'équipage en qualité d'observateur/radio, tandis que l'Adjudant/Chef Paulin Mougel avait pris place sur le siège du mitrailleur. Avec ces trois hommes, le groupe perdra l'un de ses meilleurs équipages. Le temps était très beau ce samedi. Les aviateurs avaient reçu la consigne de grimper à 9000 mètres et de garder cette altitude tout au long de cette mission de longue durée pour d'évidentes raisons de sécurité. En effet, ce type d'avion était employé pour la première fois pour une mission de guerre par temps très clair et voler à une altitude très élevée pouvait aider à échapper au regard des pilotes de la Luftwaffe. Voici un extrait de l'ordre de mission conservé au Service Historique de l'Armée de l'Air :

- Reconnaissance à vue et photographique sur l'itinéraire Freudenstadt - Reutlingen - Ulm - Augsburg - Dillingen - Günzburg - Stuttgart.
- 1^{ère} urgence : Reconnaissance de l'activité ferroviaire et routière sur cet itinéraire.
- 2^{ème} urgence : Photographie des terrains de Horb, Ulm, Dornstadt, Kirscheim, Nellingen, Stuttgart, Böblingen.
- 3^{ème} urgence : Stationnement de grandes unités.
- 4^{ème} urgence : Activité aérienne sur les terrains de Freudenstadt, Eutingen et Münsingen.
- Décollage à 10 heures.

Le Bloch sera attaqué environ 35 minutes après son envol, au-dessus des Vosges, à 160 kilomètres de son point de départ. Malgré les qualités de vol remarquables de leur appareil, les trois aviateurs français n'ont rien pu faire contre les Messerschmitt Bf 109E appartenant au II/JG 51*. D'après deux témoins de l'époque, le garde-forestier Klein de la maison forestière du Grossmann à Abrechwiller et le facteur auxiliaire Albert Wolff de Saint-Quirin, l'avion français se trouvait à haute altitude et venait du sud lorsque des chasseurs allemands se dirigeant de l'ouest vers l'est se sont présentés par derrière et l'ont mitraillé. Il a aussitôt pris feu et plusieurs éléments de sa voilure se sont détachés. Pendant que l'appareil entamait un piqué, un des aviateurs a réussi à s'extirper de la carlingue mais son parachute était déjà en flammes. Le Bloch est ensuite parti en vrille puis s'est écrasé en forêt sur le territoire de la commune de Turquestein en Moselle. Les corps de deux des aviateurs seront retrouvés près des restes calcinés de l'appareil dont les débris sont projetés sur environ 150 mètres suite à l'explosion des réservoirs. Quant au troisième occupant, l'Adjudant-Chef Mougel, son corps sera retrouvé avec son parachute à environ un kilomètre au sud de l'épave. Ses vêtements avaient brûlé et son parachute était en partie détruit par le feu. Il semble que l'équipage ait été pris par surprise, le pilote du Bloch n'ayant apparemment effectué aucune manœuvre de défense. Les deux témoins précités

LES OBSEQUES DES AVIATEURS DU POTEZ



Les militaires sortent les cercueils des 3 aviateurs du POTEZ de la Mairie de Barembach.



Le cortège funèbre dans les rues de Barembach.



Le cortège funèbre sous la neige dans les rues de Barembach.



M^{me} LE SAOUT entourée par deux aviateurs du Groupe I/52.
M^{me} MELOT se trouve au second rang.



Les tombes des aviateurs du POTEZ qui s'est écrasé à Barembach.



Les 3 aviateurs du POTEZ sont inhumés au cimetière de Barembach en présence de nombreuses personnes.

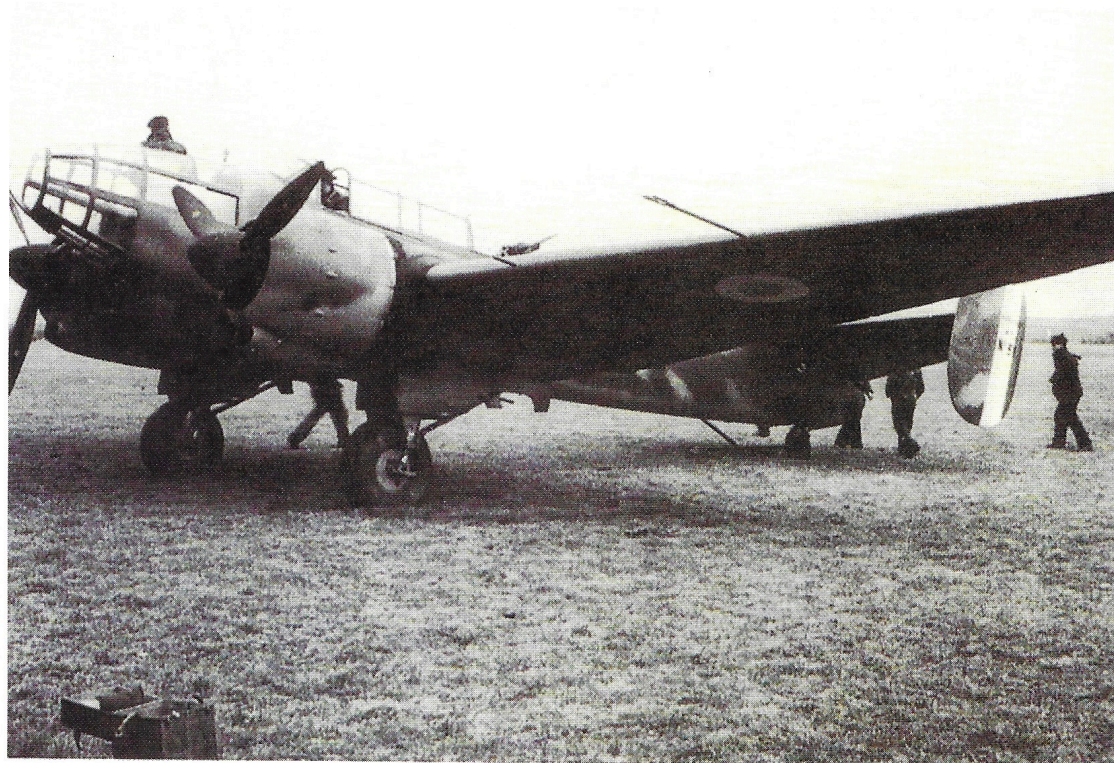


La première escadrille du Groupe
Aérien de Reconnaissance I/52
Auzainvilliers, Vosges – Novembre
1939

arriveront les premiers sur les lieux, suivis par la brigade de Gendarmerie de Lorquin. Les corps des victimes seront transportés à la morgue de l'hôpital militaire de Lorquin. La perte de cet avion français sera portée au crédit du Hauptmann Horst Tietzen qui pilotait un des Messerschmitt du II/JG 51* dont la base se trouvait à Böblingen, en Allemagne.

C'était la « drôle de guerre » et ce n'était malheureusement que le début. De nombreux équipages de toutes nationalités subiront le même sort durant les cinq longues années suivantes.

La France possédait avant la Deuxième Guerre Mondiale des aviateurs ayant mis au point des machines remarquables. Malheureusement dans les années trente, l'ensemble des industries de la défense a été nationalisé. Pratiquement toutes les anciennes sociétés ont été démantelées et remplacées par de grands conglomerats. Cette mesure conduisit au chaos et les projets de construction de nouveaux modèles prirent un retard considérable. Face à l'armada de la Luftwaffe, le matériel français était inférieur en nombre et techniquement dépassé. Le gouvernement passa des commandes massives aux Etats-Unis. Un certain nombre de ces appareils équipa les différentes unités de l'Armée de l'Air, mais quand le moment fatidique arriva, la France n'était pas prête. Au fur et à mesure de l'avancée des troupes allemandes, les unités françaises déplacèrent ce qui restait de son matériel en Afrique du Nord. Pour le Groupe Aérien de Reconnaissance I/52, l'ordre de repli arriva le 18 mai 1940.



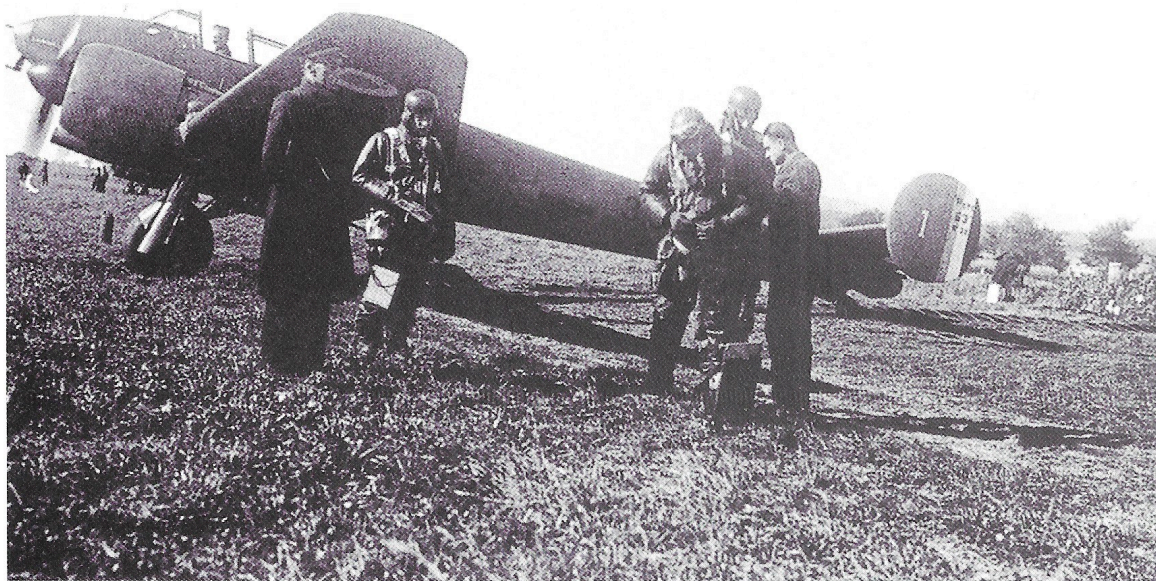
Le BLOCH MB 174 n°31 qui s'est écrasé à Turquestein le 20 avril 1940.

Francis MULLER

* 2^{ème} escadrille de la 51^{ème} escadre
de chasse (II/Jagdgeschwader
51).

CARACTERISTIQUES DES AVIONS

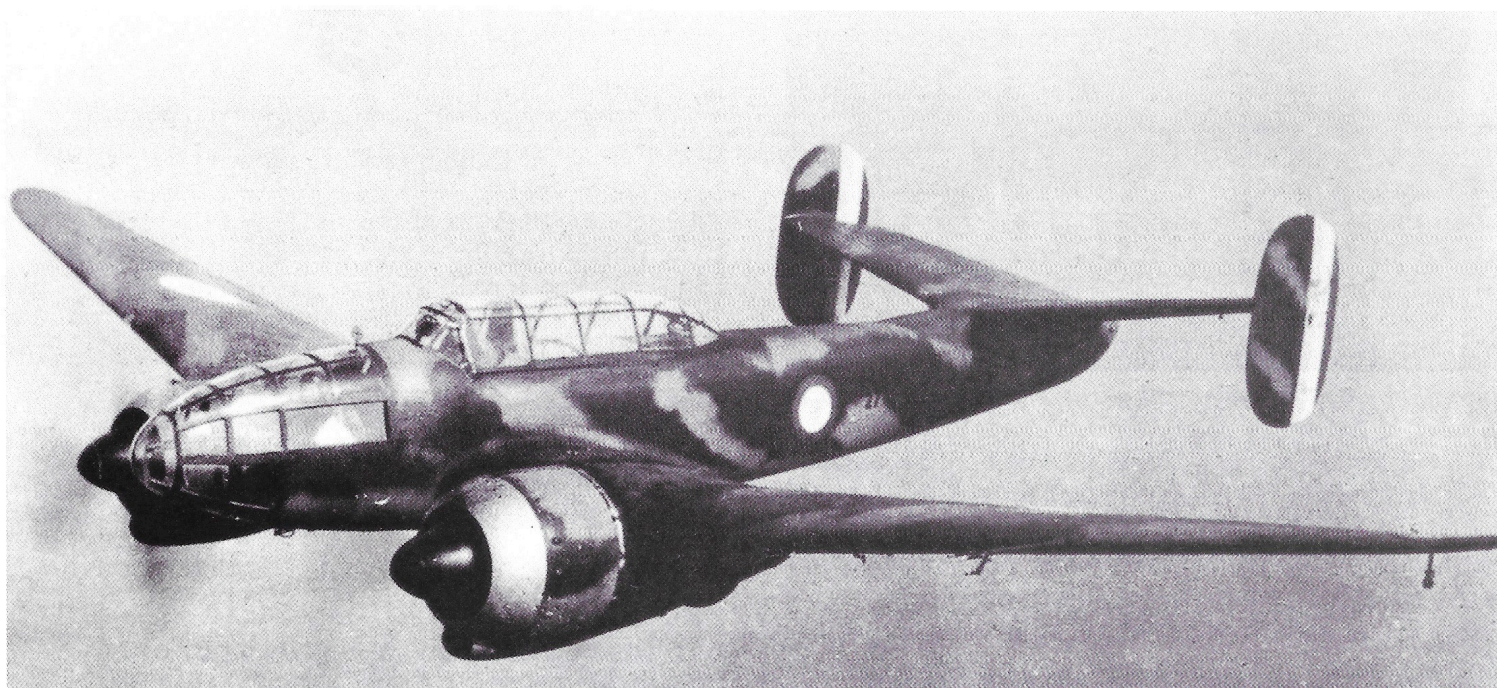
Le Potez 63.7 tombé à Barembach est sorti des usines Henri Potez à Méaulte dans la Somme et portait le numéro de série 41. Il a été fabriqué en 61 exemplaires dans cette version. C'était un bel avion aux formes bien proportionnées, destiné à l'attaque au sol et à la reconnaissance photographique, pouvant grimper jusqu'à 11 000 mètres d'altitude. Il était équipé de deux moteurs en étoile Gnome & Rhone de type 14M refroidis par air et délivrant environ 700 chevaux chacun. Son envergure était de 16 mètres, sa longueur de 11 mètres. Son poids était d'environ 4200 kg en pleine charge et il pouvait voler à plus de 400 km/h. Son armement pouvait varier d'un avion à l'autre. Il sera fabriqué 1250 exemplaires du Potez série 63 toutes versions confondues. Henri Potez est décédé à Paris à l'âge de 90 ans.



Un mécanicien chauffe les moteurs du POTEZ 63,7 n° 30 à Auzainvilliers le 11 novembre 1939. En tenue de vol, de gauche à droite: Adjudant/Chef Jules FEVRIER - Pilote (tué en combat le 20 avril 1940). Serge DUMAS - Mitrailleur (tué en combat le 24 mars 1940). Lieutenant De GEFFRIER - Observateur (tué en combat en mai 1940).

Le Bloch MB 174 effectuera sa première mission le 29 mars 1940 avec le capitaine Antoine de Saint-Exupéry. Ses performances et sa maniabilité étaient remarquables. Il était équipé de deux moteurs Gnome & Rhone de type 14N (14 cylindres en étoile) refroidis par air et développant 1140 chevaux chacun. Sa silhouette ressemblait beaucoup à celle de la série des Potez 63 mais il était plus volumineux. Si cet avion n'avait pas été impliqué dans une politique désastreuse, il aurait pu devenir une arme redoutable et contribuer fortement à inverser le cours des choses. Après la capitulation, un certain nombre d'appareils français rescapés serviront dans les forces de l'Axe. Après la guerre, le fondateur des usines Marcel Bloch changera son nom et deviendra Marcel Dassault, un nom aujourd'hui mondialement connu.

Le prototype du Messerschmitt Bf 109 a fait son premier vol en 1935. C'était un chasseur monoplace de petites dimensions, équipé d'un moteur Daimler-Benz à injection de 12 cylindres en V refroidi par liquide. Certaines versions de ce moteur délivraient plus de 2000 chevaux. Le Bf 109 était équipé de deux mitrailleuses dans les ailes. Sur certaines versions était également monté un canon tirant à travers l'axe de l'hélice. Cet avion, qui servira tout au long de la guerre, sera produit en de nombreuses versions et l'Espagne en construira sous licence jusqu'en 1956, équipés de moteurs Rolls-Royce. La production toutes versions confondues excédera les 35 000 unités.



Le BLOCH MB 174 N°27 en vol.

LES EQUIPAGES



Le Sous-Lieutenant Jules FEVRIER est décoré à Saint-Dizier le 15 avril 1940, cinq jours avant sa mort.

Jean Melot

Né le 25/7/1912 à Montbard (Côte d'Or).

Tombé en Service Aérien Commandé le 21 décembre 1939.

Henri François Le Saout

Né le 1/5/1910 à Brest (Finistère).

Engagé le 4 avril 1929 au 22^{ème} Régiment d'Aviation de Chartres.

Tombé en Service Aérien Commandé le 21 décembre 1939.

Adrien Marcel Veron

Né le 6/4/1902 à Dijon (Côte d'Or).

Engagé volontaire en novembre 1920 au 3^{ème} Régiment d'Aviation de Chasse.

Affecté au G.A.R. I/52 le 2 septembre 1939.

Tombé en Service Aérien Commandé le 21 décembre 1939.

Décorations

Médaille militaire par décret du 2/7/1932.

Légion d'Honneur par décret du 2/5/1940.

Croix de Guerre avec palme.

Croix de Guerre T.O.E.

Médaille Coloniale.

Jules Henri François Fevrier

Sous-Lieutenant/Pilote

2000 heures de vol, 17 missions de Guerre

Tombé en Service Aérien Commandé le 20 avril 1940.

Pierre Maurice Laneuze

Sous-Lieutenant - Observateur/Pilote

454 heures de vol, 9 missions de Guerre

Tombé en Service Aérien Commandé le 20 avril 1940

Paulin Jules Mougel

Adjudant-Chef - Radio/Mitrailleur

840 heures de vol, 4 missions de Guerre

Tombé en Service Aérien Commandé le 20 avril 1940

Ce texte a été rédigé d'après des rapports conservés au Service Historique de l'Armée de l'Air et peut faire suite à l'article de Claude Jérôme paru dans l'Essor n° 156 et celui de Jules Bena paru dans l'Essor n° 160.

Je remercie en particulier pour son aide, le Sergent Georges-Didier Rohrbacher du Service Historique de l'Armée de l'Air, ainsi que les différents témoins que j'ai pu interroger.

L'auteur recherche toujours pour sa documentation des témoignages concernant les chutes d'avions survenues durant la période 1939/45 ainsi que des photographies d'avions ou d'épaves.

S'adresser à l'Essor qui transmettra.