



[Site personnel de Francois-Xavier Bibert](#)  
[Les hommes du groupe de chasse GC III/6](#)  
[Emile Boymond – Pilote au GC III/6](#)

**Sergent/chef Emile BOYMOND**  
**Pilote au Groupe de Chasse GC III/6**  
**6<sup>ème</sup> Escadrille**



**Extrait du livre de marche de la 6<sup>ème</sup> escadrille du Groupe de Chasse GC III/6**

**Première victoire**

**11 avril 1940**

Date à retenir dans les annales de l'escadrille. A 7h30, la patrouille Boymond - S/Lt Steunou trouve un Do 17 sur Reims, le poursuit en direction de Chalons, et enfin l'abattent à 5km du terrain. Le Dornier percutant le sol se répandit dans la nature dans un rayon de 150m autour du point de chute.

**Seconde victoire**

**10 mai 1940**

... Pendant ce temps la patrouille Boymond – S/Lt Steunou trouve un Do 17 au S.E. de Dijon ; la patrouille Cne Guerrier – Gauthier se joint à eux, et l'aventure se termina par une magnifique descente en flammes, genre feu d'artifice. Deux membres de l'équipage sautèrent en parachute et l'appareil disloqué s'abattit à 6km de notre terrain dans un bois ; le troisième membre tomba le parachute en torche et ne fut pas retrouvé.

**14 mai 1940**

Début de matinée calme. Vers midi de nombreuses patrouilles décollent sur alerte. De retour au nid, tous les appareils ne rentrent pas, il manque celui su S/C Boymond. Le s/Lt Steunou et une patrouille de la 5ème ont abattu un

**Heinkel ; nous apprenons aussi que Boymond a certainement abattu un Heinkel (non confirmé). Malgré tout l'angoisse subsiste à son sujet.**

**15 mai 1940**

**Un deuil frappe l'escadrille, le premier de la guerre ! Notre camarade Boymond, absent depuis la veille, est tombé au champ d'honneur après avoir mené jusqu'au bout un combat inégal. Nous perdons en lui un véritable ami et un pilote de grande classe. L'escadrille ne tardera pas à venger ce premier deuil.**

#### **Citation du sergent/chef BOYMOND**

**Pilote plein d'audace. Le 11 avril 1940 a brillamment conduit sa patrouille à l'attaque d'un avion de reconnaissance ennemi qu'il a contribué à abattre dans nos lignes.**

**Croix de guerre avec palme**

#### **Citation du sergent/chef BOYMOND**

**Brillant chef de patrouille, plein d'audace. Le 10 mai 1940 a mené en collaboration avec le sergent Gauthier un combat victorieux contre un bimoteur ennemi, abattant ainsi son deuxième avion.**


**Croix de guerre avec palme**

#### **Citation du sergent/chef BOYMOND**

**Brillant chef de patrouille qui avait déjà deux victoires. A trouvé une mort glorieuse en attaquant seul, le 14 mai, un peloton de trois bombardiers ennemis.**

**Médaille militaire à titre posthume**

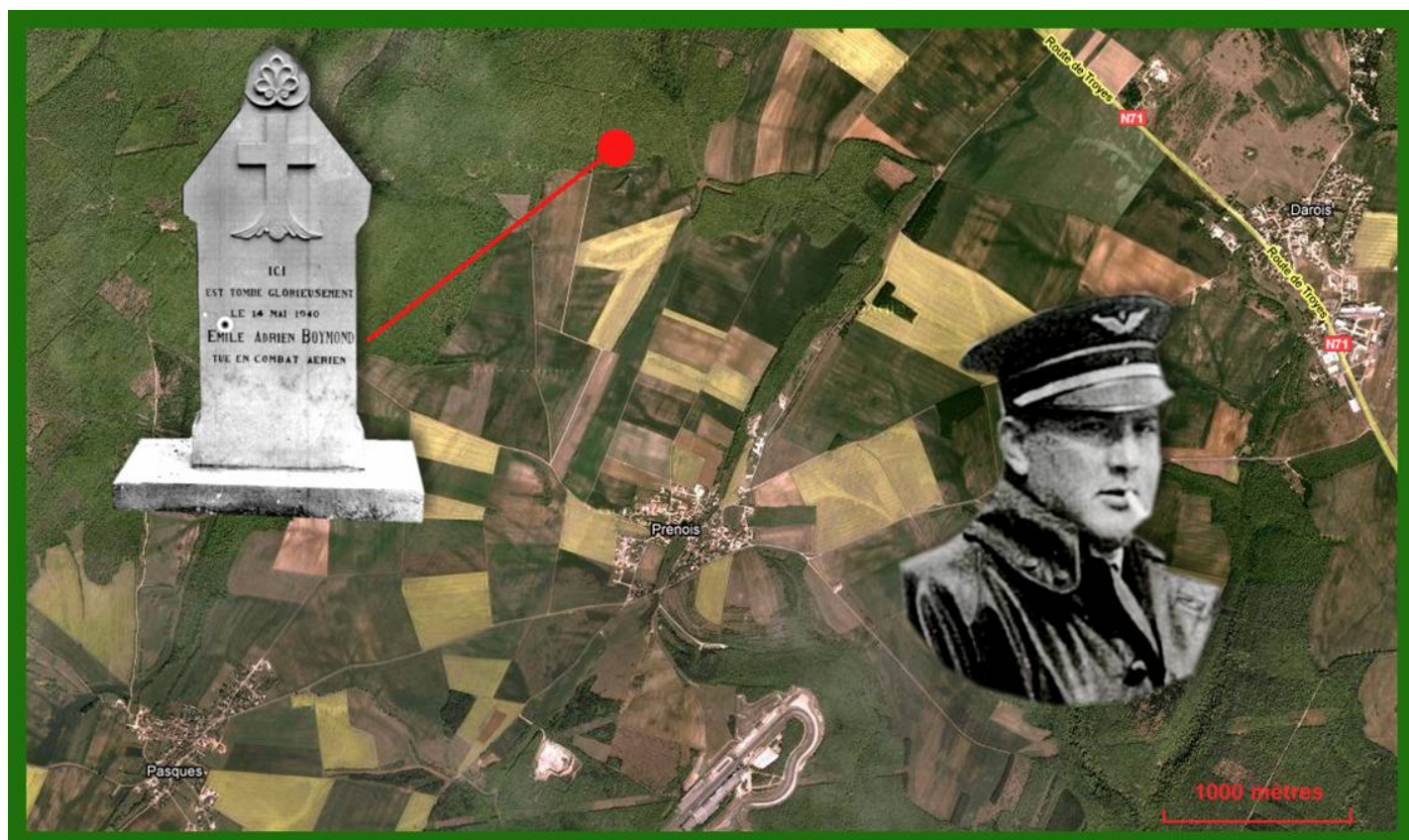
**Croix de guerre avec palme**



Le Chef de Patrouille,



**Morane Saulnier 406**



**Lieu de la chute du Morane Saulnier 406 d'Emile Boymond  
Stèle construite en sa mémoire pendant la guerre**

## Extrait de la revue « L'Air » - Numéro 525 - Décembre 1942

*« Nous partons fréquemment en chasse, mais tu peux être sans inquiétude à mon sujet. Je me tirerai toujours d'affaire. »*

Le sergent-chef pilote Emile Boymond ne pensait certes pas en écrivant le 9 mai 1940 cette phrase pleine d'optimisme à son vieux père, que le petit village savoyard de Thairy recevrait cinq jours plus tard un message qui le plongerait dans une douloureuse stupéfaction !

Un message affreux d'un émouvant laconisme : *« Votre fils, câblait-on à M. Auguste Boymond, a trouvé une mort glorieuse près de Dijon, en livrant seul contre neuf (1), un combat héroïque... »*

Puis les détails arrivèrent. C'est ainsi que l'on apprit que des avions ennemis ayant été annoncés, le jeune sergent-chef Boymond, n'écoutant que son courage et son ardent désir de se mesurer à nouveau avec l'adversaire, s'élança en compagnie de son sous-lieutenant à la rencontre des bombardiers, tout en ayant soin d'avertir, leurs camarades pilotes : *« Nous partons, venez nous rejoindre de façon à pouvoir nous dégager si nous en avons besoin »*

Aussitôt cet appel lancé par la radio les deux Morane s'en vont à l'aventure, de toute la puissance de leur moteur. Les pilotes savent que la tâche sera ardue mais qu'importe ! Les avions fendent l'azur, les traits des hommes se durcissent, ils sont l'un et l'autre confiants mais bientôt Emile Boymond voit son chef en difficulté avec son moteur, son chef qui perd de plus en plus de l'altitude pour finalement se poser dans une prairie voisine...



Que va faire Emile Boymond ? Va-t-il renoncer maintenant qu'il est seul ? Non, il tire encore un peu plus sur la manette des gaz et quelques secondes plus tard, il est face à l'adversaire. Les mitrailleuses crachent, le Morane exécute un véritable ballet aérien autour des neuf bombardiers fortement armés et Boymond pense que s'il peut tenir ainsi quelques minutes, ses camarades de la base arriveront. Ce qu'il veut, c'est avant tout de gagner du temps. Son audacieuse attaque a déjà freiné la marche de ses adversaires, mais ceux-ci réagissent, les avions se déploient en éventail et de toutes parts, le crépitement des mitrailleuses se fait entendre, les balles sifflent autour du Morane. Ce combat inégal pouvait-il durer longtemps ? Hélas, le Français mortellement touché, descend en flammes et va s'écraser dans une forêt voisine, au moment précis où ses camarades arrivaient pour le seconder...

Deux jours plus tard, on retrouvera le corps carbonisé du jeune Savoyard que seule une parcelle du livret militaire permit d'identifier d'une façon certaine. Il avait vingt-six ans !

Emile Boymond était ce qu'il est permis d'appeler un caractère. N'est-ce pas lui qui répondait à un ami qui lui recommandait la prudence : « *La vie n'est rien, c'est le pays seul qui compte.* »

Mon jeune frère, nous dit Maurice Boymond duquel nous tenons tous ces détails, a toujours été féru d'aviation. Il avait à peine dix-huit ans que déjà il portait l'uniforme bleu de l'aviation militaire et naturellement c'est la chasse qui l'attira, où il ne devait pas tarder à se faire remarquer de ses chefs pour sa maîtrise et son audace.

Pourtant une fois - c'était en 1934 - son audace faillit lui être fatale. Il faisait alors partie de l'escadre de Chartres et il apprit qu'un meeting aérien allait avoir lieu à Viry à quelques kilomètres de notre village. Il se procura je ne sais où un vieux taxi réformé et annonça crânement qu'il avait l'intention de se mesurer avec les Michel Detroyat et autres Cavalli. Il vint quelques heures avant le meeting survoler Thairy et dans sa juvénile ardeur il imposa à son vieux " coucou " tant et tant de choses, que toute cette gamme de loopings audacieux et virages autour du clocher devait se terminer par un splendide pylône dans un champ d'avoine. Emile qui avait eu la chance de s'en tirer avec seulement quelques égratignures était certes beaucoup plus vexé qu'il ne le laissa paraître. Mais il jura ce jour-là, de se réhabiliter aux yeux de ses compatriotes. Il tint parole.

Dès ses premières permissions la croix de guerre était épinglée sur sa tunique, et sur son livret militaire deux citations ratifiaient deux belles victoires aériennes.

En quittant son petit village de Thairy, il dit un jour à son père : « *Je retourne au front faire de la chasse. Il me faut trois nouvelles victoires dans le délai d'un an pour être nommé sous-lieutenant. J'espère bien d'ici peu obtenir mon galon d'officier.* »



Là encore il tint parole. Et c'est le *Journal Officiel* qui publia une citation à l'ordre de l'Armée ainsi conçue : « Le sergent-chef Boymond, brillant chef de patrouille, plein d'audace, le 10 mai 1940 a mené, en collaboration avec le sergent Gautier un combat victorieux contre un bimoteur ennemi, abattant ainsi son cinquième (2) avion."

Le 11 mai, il descendait encore un nouvel avion.

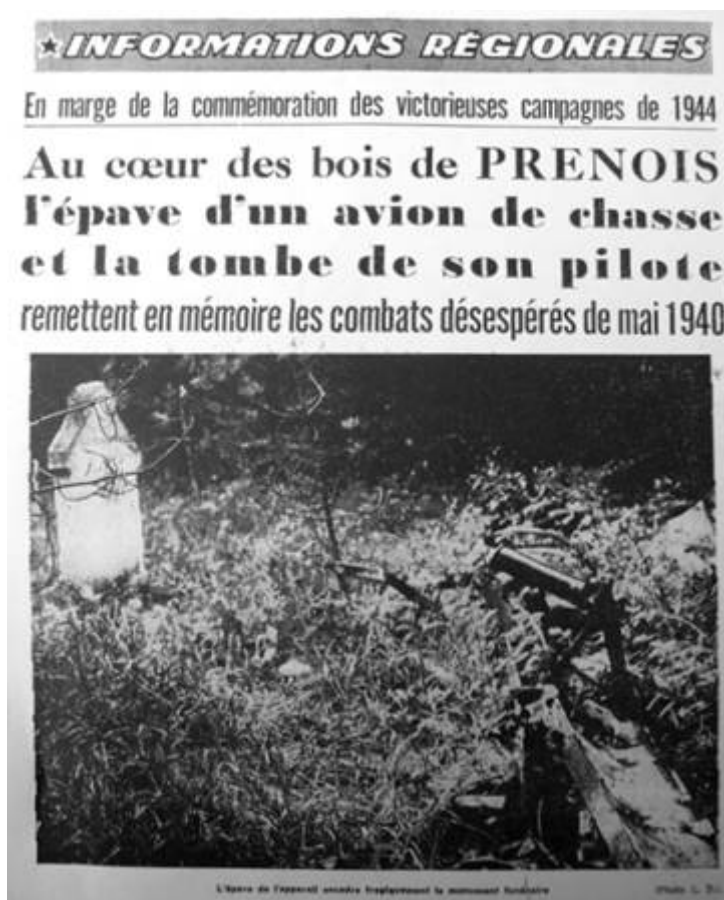
Et le 14 mai 1940, il écrivait en lettres de sang la fin de son beau et noble roman.

*Jean-Pierre SERVANGE.*

(1) « Trois » avions ennemis dans la citation officielle

(2) Il s'agit bien évidemment d'une exagération de la presse de l'époque, coutumière de ce fait : il faut lire « deuxième » avion.

## Enquête de Bernard LAISSUS – 1964 - 20ème anniversaire de la libération de Dijon



### **Témoignage en 1964 de M. Jean SCHWARTZ**

Jean SCHWARTZ est un sympathique pilote dijonnais de réserve, carrossier dans l'atelier de son oncle, M. TOURDIAS. Il fut témoin de la chute du Morane d'Emile BOYMOND depuis la route de Troyes.

*« "J'étais très jeune et travaillais avec mon oncle dans un atelier installé à la sortie de Dijon sur la R.N. 71, précise notre informateur. Il était environ 16 heures en ce 14 mai 1940, lorsqu'une puissante formation de bombardiers allemands apparut dans un ciel parfaitement bleu. Notre attention fut cependant particulièrement attirée par la présence d'un chasseur volant au centre de la formation, vraisemblablement une centaine de mètres plus bas. Soudain, les batteries de D.C.A. postées à Daix se mirent en action contre la formation ennemie, et quelques minutes plus tard, abattent un appareil. Celui-ci semblait touché à l'arrière. Une épaisse fumée prolongeait le sillage de l'avion qui s'abattit presque à la verticale. Au milieu des coups de D.C.A. éclatant ça et là, nous n'avions pu tout d'abord identifier précisément ce chasseur insolite. C'est après avoir rejoint les habitants de Prenois autour du point de chute que nous avons pu identifier l'avion comme étant un Morane 406 français. »*

### **Témoignage en 1964 de M. GAULIER, menuisier à Prenois**

*« J'étais sur la porte de mon atelier, dans l'après midi, et suivais les évolutions de deux chasseurs allemands je crois, au prises avec un avion français. Et puis tout à coup l'appareil à cocardes bascula et tomba presque à la verticale dans la direction de Val Suzon. Quelques secondes plus tard, une gerbe de flammes et de fumée montait au dessus des arbres.*

*Arrivé le premier à l'orée du bois, j'ai découvert le parachute intact environ cinq cent mètres avant d'arriver au point de chute de l'avion. Je suppose que le pilote est resté coincé sans la carlingue au moment où il sautait.*

*Il fallut attendre plus de deux heures avant de pouvoir approcher de l'épave. Le chasseur avait explosé. Détail particulièrement macabre, le corps du pilote déchiqueté avait été projeté çà et là ; des morceaux de chair calcinée étaient plaqués contre les troncs et sur les branches.*

*Quelques mois plus tard un frère du pilote est venu à Prenois pour faire poser la stèle qui est toujours en place. Le frère d'Emile BOYMOND est revenu après la libération et a chargé M. RENARD, le maire actuel de notre village, de faire assurer le nettoyage des lieux moyennant la rétribution habituelle. Depuis plus de deux ans nous n'avons plus de nouvelles, ce qui n'empêche pas notre ami GARABIT de s'acquitter fidèlement de la mission »*

## **Témoignage en 1964 de Pierre GUILLAUMIN**

**M. Pierre GUILLAULIN, ancien mécanicien du Groupe de chasse GC III/6, est propriétaire d'un grand café à Dijon.**

**« J'ai connu BOYMOND au Groupe de chasse 3/6. J'étais alors sergent mécanicien d'avion dans cette unité, formée en avril 1939 à Chartres. « Mimile » rentrait de Tunisie, où il avait été détaché avec une escadre de marche issue de la 6<sup>ème</sup> (escadre), début 1938.**

**En août 1939, notre unité commune quitte Chartres pour Wez Thuisy dans la Marne (il oublie le passage à Bouillancy) et au cours de l'hiver, BOYMOND et son 406 descendent un Heinkel et un Dornier 17 au-dessus de la Voie Romaine entre Reims et Mourmelon.**

**Puis le 1<sup>er</sup> mai 1940, nous quittons la marne pour Chissey, petit village jurassien où un terrain était aménagé pour recevoir les Morane.**

**L'accueil fut vraiment extraordinaire. Les jeunes filles du village vinrent nous offrir le brin de muguet traditionnel, et toutes les maisons nous étaient ouvertes pour trinquer à une victoire à laquelle on ne croyait plus !**

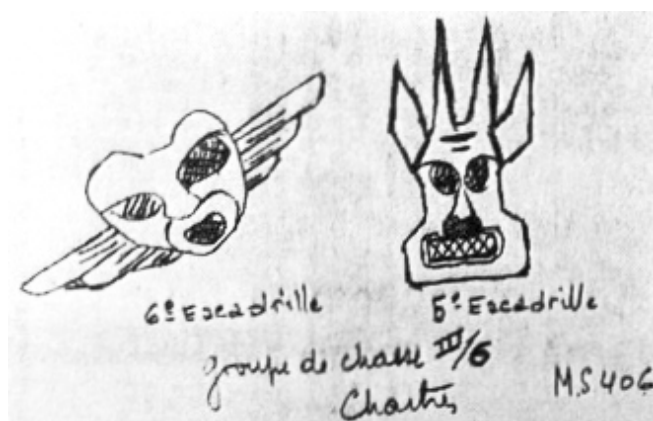
**Nous avons de plus le privilège de loger dans les célèbres Salines d'Arc et Senans.**

**Le 10 mai, depuis cette base, en patrouille avec le sergent GAUTHIER, BOYMOND descend un Heinkel 111 (un Dornier17 en fait) à moins de 5 kilomètres du « taxi-way ». Deux jours plus tard, même victoire en collaboration avec le sergent Godard (Nota : au bout de 24 ans les souvenirs s'estompent, puisque BOYMOND ne participait pas le 11 mai au vol des 3 Morane de la 6<sup>ème</sup> escadrille, patrouille, incluant le sergent GABARD, qui abattit effectivement un Heinkel 111)**

**Nous arrivons ainsi à l'aube du 14 mai. Vous vous rappelez de la situation après les attaques allemandes sur la Somme. Nous passions de la rage au désespoir. Il fallait donc faire payer les frais de la drôle de guerre à ceux qui prétendaient la gagner.**



**Le capitaine CHAINAT, as de la guerre 1914-18, commande (en second) le 3/6 et laisse une certaine liberté de manœuvre à ses pilotes. Au début de l'après midi, BOYMOND décolle avec sa patrouille ; on a signalé un Heinkel dans les parages. En fait c'est une formation complète qui approche de Dijon, lorsque les 406 se présentent au combat. Au P.C. nous suivons la marche des opérations grâce à la liaison radio entretenue par BOYMOND. « J'y vais », hurle-t-il soudain. Quelques secondes se passent, tragiques puis Mimile reprend la parole. « Je viens d'en descendre un, mais ils sont nombreux, envoyez du renfort. « Il n'y a plus de taxi » répond le capitaine, « Rentrez ». A ce moment l'équipier de BOYMOND, le sergent BOUIN apparaît à l'horizon. Le circuit d'huile de son avion a été coupé par une rafale. Le chef de la 3/6 réitère son ordre à BOYMOND qui répond : « D'accord, je fais une passe pour en « sucrer » encore un et j'arrive ». Un temps puis le pilote d'une voix rageuse « M... ! Je n'ai plus rien dans les pétoires. C'est foutu, je m'en paye encore un en lui bouffant le cul ! »**



**Lors de son témoignage en 1964, Pierre Guillaumin, mécanicien au GC III/6 en 1939/1940, a dessiné de mémoire les insignes du « Groupe des masques »**

**L'angoisse nous paralyse, ce que vient d'annoncer Emile BOYMOND, nous savons tous ce que cela signifie. L'opération consiste à rester en dehors de la ligne de feu des mitrailleuses de queue du bombardier et de plonger sur l'empennage arrière pour l'arracher avec l'hélice. Nous ne saurons d'ailleurs jamais ce qui s'est passé exactement. Nous avons supposé que BOYMOND avait été touché soit par la D.C.A., soit par les mitrailleuses du Heinkel qu'il voulait entraîner dans sa plongée désespérée. Toutefois, dès le lendemain, la chute de l'avion dans les bois de Prenois nous était signalée officiellement. Le 17 mai, le corps de BOYMOND, ou tout au moins ce qu'il en restait, a été inhumé au cimetière de Dijon en présence de tous les membres du Groupe. Devant la tombe, nous sommes intrigués par la présence d'un homme âgé, vêtu d'une redingote, nous pensons à un pasteur, c'est le père d'Emile BOYMOND. Après la cérémonie, il nous réunit et avec une bouleversante dignité, commente la mort de son fils, quant à sa signification humaine et patriotique. Car je n'ai pas honte de le dire vingt-cinq ans après, nous avons tous pleuré comme des gosses. Mais il fallait oublier, et le soir, nous avons fait un dégagement mémorable à la Brasserie du Miroir »**

Nota : la dépouille mortelle d'Emile BOYMOND a été transportée au cimetière d'Annemasse après la libération.

Merci à M. Daniel Gilberti pour la transmission des coupures de journaux de l'époque

LE PILOTE FRANCAIS S'EST CRASHÉ LE 14 MAI 1940 A PRENOIS

## Le drame du « bois de l'aviateur »

Mort au combat, tel est le destin du pilote dont l'avion s'est écrasé en mai 1940 dans les bois de Prenois, après avoir attaqué 3 bombardiers allemands, au-dessus de la base de Longvic.

Lors de la commémoration du 8 mai 1945, les habitants de Prenois sont conviés à venir se recueillir près d'une stèle édifée sur le lieu où en 1940, durant la Seconde Guerre mondiale, un avion a été abattu. Ce bois porte depuis ce jour le nom de « bois de l'aviateur ».

Qui était ce pilote, dont le nom Emile-Adrien Boymond est gravé sur la stèle ? (1) Grâce aux renseignements obtenus auprès de sa famille, et de l'armée française, il a été possible de lui donner un visage et de retracer son funeste destin.

Emile-Adrien Boymond est né le 12 juillet 1913 à Annemasse en Haute-Savoie. Orphelin de mère très jeune, il fut élevé par son père, instituteur. D'après sa famille, il était de nature attachante, mais indiscipliné, téméraire, voire même casse-cou.

Il s'engage à 18 ans dans l'aviation française à Bron, proche de Lyon. En 1938, à l'occasion d'un meeting aérien, il se fait remarquer d'une façon qui le caractérise. Un article retrouvé dans les annales de son village révèle que « l'avion du sergent aviateur capota à Thairy et se brisa à l'atterrissage dans un terrain trop lourd. Bilan pour le pilote : un bras cassé ». Le sergent Boymond avait « emprunté » un avion militaire sans en avertir ses supérieurs !

### *Un très bon pilote*

En 1940, le sergent-chef Emile Boymond, chef de patrouille, était noté comme un très bon pilote, très entraîné. Le 10 mai 1940, les archives militaires indiquent que la patrouille Boymond a trouvé un Do17 de la Luftwaffe au sud-est de Dijon ; l'aventure s'était finie par une descente en flamme de l'ennemi.

Le 14 mai 1940 à 11 h 35, le sergent-chef Boymond et le sous-lieutenant Steunou étaient partis en couverture de la région de Dijon. En difficultés mécaniques, le second avait atterri peu après alors que Boymond avait pris seul la direction de Dijon. Dix minutes après, il signalait qu'il s'apprêtait à attaquer un peloton de 3 bombardiers au-dessus de la base de Longvic. Ce fut son dernier message. Il toucha un Heinkel, mais fut touché à son tour et termina en flammes dans les bois de la commune de Prenois.

## *Tombé au champ d'honneur*

Selon un extrait du journal de bord de l'escadrille du sergent-chef Boymond : « Le 15 mai, un deuil frappe l'escadrille, le premier de la guerre, notre camarade Boymond, absent depuis la veille est tombé au champ d'honneur après avoir mené jusqu'au bout un combat inégal. Nous perdons en lui un véritable ami et un pilote de grande classe ».

Le 16 mai, un pilote se rendra à Dijon pour déposer une couronne sur la dépouille du sergent-chef Boymond. Il sera enterré dans sa commune (il était originaire de Saint-Julien-en-Genevois) et figure sur le monument aux morts. Trois citations de l'armée de l'Air lui ont été attribuées. De son courage demeure, dans la forêt de Prenois une stèle érigée par son frère Maurice dans les années soixante qui porte son nom, ainsi que les restes de son Morane 406.

Jean-Yves DUPONT

(1) D'après une enquête réalisée par Françoise Lebrun, conseillère municipale de Prenois.

*Note complémentaire publiée à la suite de cet article :*

### Le Morane Saulnier 406 : Le handicap de sa vitesse

En septembre 1939, à la déclaration de la Seconde Guerre mondiale, le Morane 406 était « numériquement parlant », le plus important des chasseurs français. Sa maniabilité était excellente mais ne suffisait pas à équilibrer le handicap de sa vitesse trop faible. Issu d'un programme de 1934, le MS 406 était la version de série du MS405 qui vola en août 1935. En tout, 1037 MS 406 furent construits en France. A ce total viennent s'ajouter les appareils fabriqués en Suisse. Cet avion fut utilisé, outre par l'armée de l'Air, par la Suisse, la Turquie et le Finlande. Le moteur était un Hispano-Suiza 12Y-31 de 860 cv.