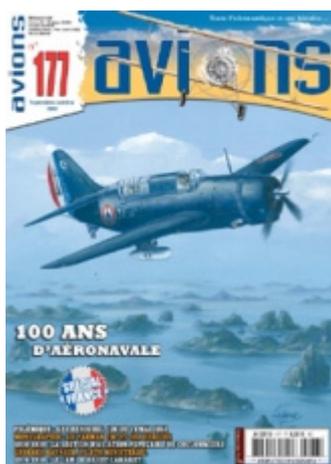


LES HENSCHEL 126 DU 14 MAI 1940

MISSION PARFAITE, OU TRAGIQUE MÉPRISE du GC III/7 ?

Par Many SOUFFAN

Article publié initialement dans la revue
« Avions » n° 177 - Septembre-Octobre 1977
pages 18 à 29,



mis en ligne le 1^{er} septembre 2011 avec l'autorisation exceptionnelle de
Messieurs Many SOUFFAN (Auteur) et Christophe CONY (Rédacteur en Chef)

On peut encore se procurer ce numéro de la revue « Avions »

[AVIONS N°177 – LELA PRESSE](#)

Lire aussi :

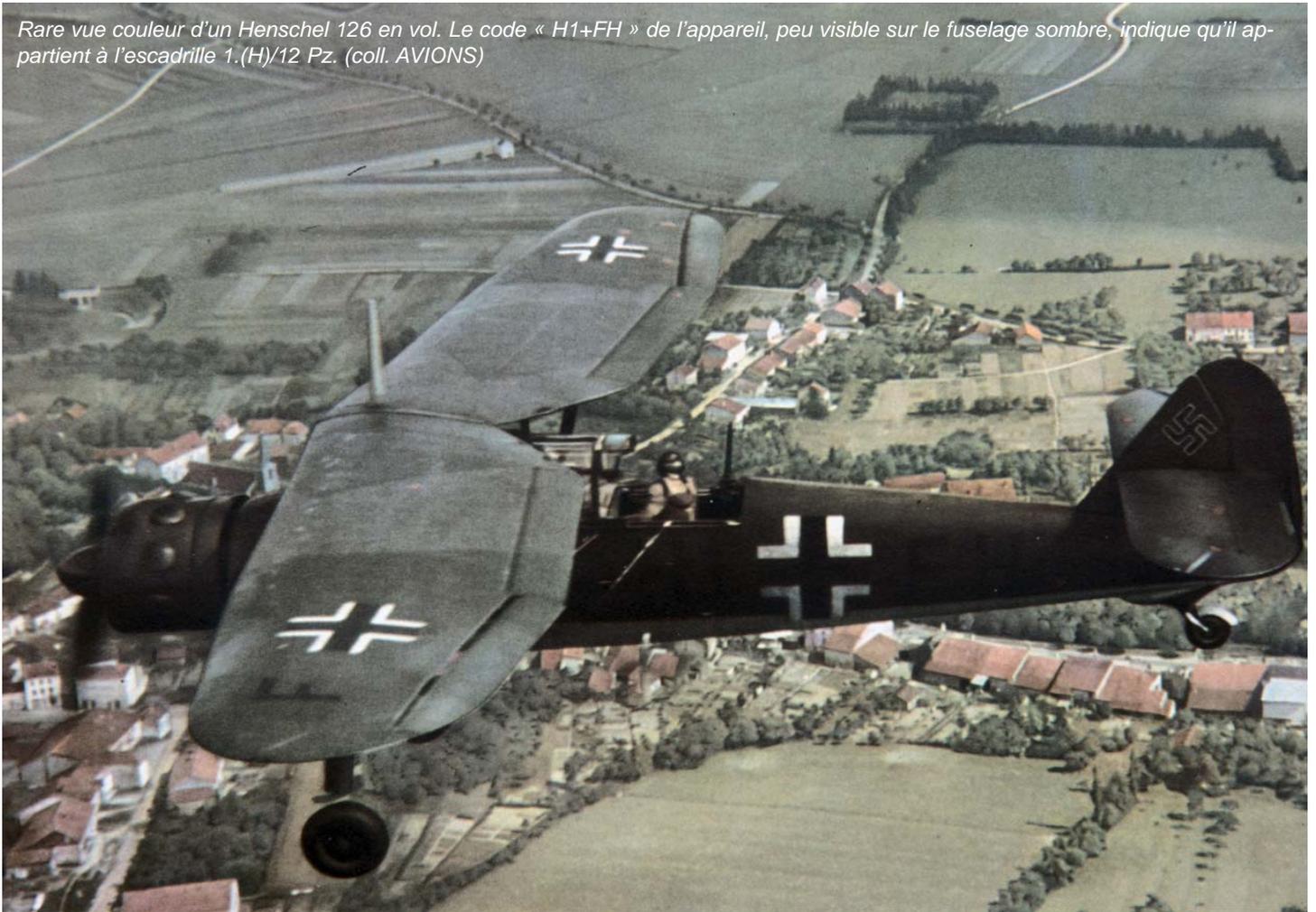
[Henschel 126 et Fairey Battle – Sedan – 14 mai 1940 – Débat sur @éroforums](#)

Autres liens :

[Site personnel de François-Xavier BIBERT](#)

[Les Hommes du Groupe de Chasse GC III/6](#)

Rare vue couleur d'un Henschel 126 en vol. Le code « H1+FH » de l'appareil, peu visible sur le fuselage sombre, indique qu'il appartient à l'escadrille 1.(H)/12 Pz. (coll. AVIONS)



LES HENSCHEL 126 DU 14 MAI 1940 : MISSION PARFAITE, OU TRAGIQUE MÉPRISE DU GC III/7 ?

Par Many Souffan (illustrations de Thierry Dekker et Pierre-André Tilley)

Il y a quelques semaines, pour le soixante-dixième anniversaire des combats aériens au-dessus de la région de Sedan, un livre est sorti : « La Furie ». Son auteur, monsieur Arnaud Gillet, y avance l'hypothèse d'une succession de méprises de la chasse française. Qu'en est-il réellement des faits ?

Nous sommes le 14 mai 1940, un peu plus d'une heure et demie après leur décollage à 12h25, sept pilotes du groupe de chasse III/7 retournent à leur base après avoir revendiqué quatre Henschel 126 allemands. Arnaud Gillet, dans son livre, nous annonce qu'en fait les pilotes français auraient abattu trois Fairey Battle britanniques et un bombardier LeO 451 français. Pour comprendre ce qui s'est effectivement passé nous devons retourner au 10 mai 1940 et mettre en perspective ce qui se passe sur terre jusqu'au 14 mai.

CÔTÉ ALLEMAND : UNE PERCÉE FACILITÉE PAR LES HS 126

L'attaque allemande, selon le plan Jaune (*Fall Gelb*), est déclenchée le 10 mai. Tout réside dans une attaque rapide, dont le fer de lance est l'arme mécanique, les *Panzer Divisionen* (Pz. Div.), en étroite collaboration avec l'aviation (Luftwaffe), synchronisée d'une manière méthodique et efficace par les transmissions. Une des chevilles ouvrières de tout ce système est l'implication massive des Hs 126 rattachés aux divisions blindées. Tandis que le groupe d'armées B du général von Bock fonce sur la Hollande et fait croire aux Français qu'il s'agit de l'attaque principale, le groupe d'armées A du général von Rundstedt entre au Luxembourg et se dirige vers le massif des Ardennes. Les généraux fran-

çais Gamelin et Georges ne croient pas un seul instant à une attaque ennemie par la forêt ardennaise et Sedan en particulier.

Le groupe blindé von Kleist, à la pointe du groupe d'armées A, est composé de trois corps d'armées blindés (AK. Mot) : le XIV., XXXXI. et enfin le XIX. AK. Mot du général Guderian. Celui-ci a été le premier avant guerre, tout comme le colonel de Gaulle, à exprimer l'importance de l'utilisation de l'arme mécanique et des avantages de sa mobilité. D'ailleurs cette idée de la guerre rapide qui va être connue plus tard sous le nom de *Blitzkrieg*, a été testée avec succès pendant la guerre d'Espagne. Guderian a bien connu les Ardennes



Le Gal Heinz Guderian était en mai 1940 le commandant du 19. Panzerkorps lors de la percée de Sedan. (DR)

pendant la Première Guerre mondiale et surtout les a bien étudiées par la suite. À la tête des 1., 2. et 10. Pz. Div. qui composent le XIX AK. Mot, il entre dans la dense forêt ardennaise. Après plus de 80 kilomètres d'avancée vers l'ouest depuis ses bases de départ, il bifurque vers le sud, direction Sedan. L'homme vient des transmissions, il sait être réactif au moindre mouvement de l'ennemi. Guderian connaît presque en temps réel ce qui se passe du côté des Alliés, toujours grâce aux Hs 126.

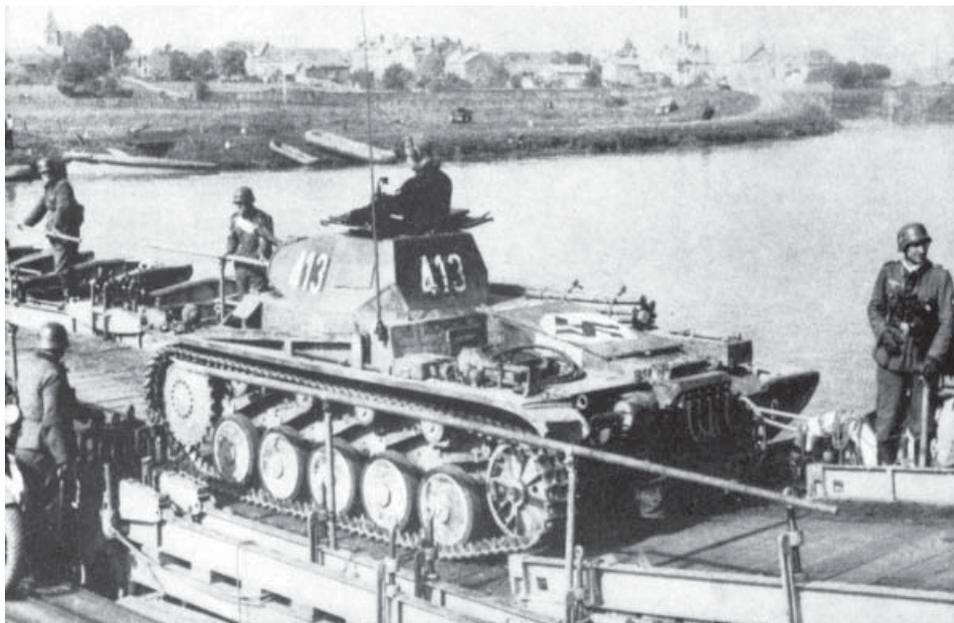
Malgré des reconnaissances aériennes le 11 et 12 mai pour le compte de la IX^e Armée française, qui attestent d'importantes présences de chars blindés allemands dans le massif forestier des Ardennes, l'état-major français ne veut toujours pas croire à une attaque d'envergure allemande. Il préfère penser à une attaque de diversion. Pourtant les lieux de passage sont tellement restreints et tenus qu'un énorme embouteillage de blindés a lieu dans les Ardennes. Il aurait été facile d'annihiler dans l'œuf toute velléité d'attaque.

Chaque *Panzer Division* est flanquée d'une escadrille de reconnaissance équipée de Hs 126, d'une compagnie de DCA légère motorisée et d'une unité de transmission ; elle partage avec les deux autres divisions blindées de la XIX. AK. Mot un régiment de DCA lourde et une flotte de plus de 80 *Fiseler Storch* Fi 156 de liaison. Nous sommes le 12 dans l'après-midi, et malgré son impatience, Guderian après son entrevue avec von Kleist doit attendre une journée de plus avant d'enclencher son attaque sur Sedan, le temps pour

les dernières unités allemandes enlées dans l'énorme embouteillage du massif ardennais de se positionner. Durant toute la journée du 13 mai 1940 se déroule le terrible bombardement allemand (en cinq phases) sur Sedan et autour du méandre en forme de coude que dessine la Meuse entre Donchery et cette ville si tristement connue depuis 1870 et 1914. C'est le plus violent bombardement de toute la campagne à l'Ouest. La troisième phase qui ne va durer qu'une vingtaine de minutes fait entrer dans la légende les Stuka et leurs sinistres orgues de Jéricho.

À vingt kilomètres de la dernière fortifi-

cation de la ligne Maginot, c'est là, à seize heures, dès la fin de la troisième phase de l'attaque aérienne, que Guderian imprime son effort. La percée est fulgurante. Au soir de cette journée les sept divisions blindées allemandes du groupe d'armées A s'apprêtent à prendre pied sur la rive occidentale de la Meuse. Il faut ici aller à l'encontre d'une idée reçue, ce ne sont pas les chars mais les unités de fantassins de ces *Panzer Divisionen* qui ont formé ces têtes de ponts. Plus de 800 blindés attendent la fin de la mise en place des pontons pour les franchir. Ils le feront d'une manière continue à partir de l'aube du jour suivant.



Un Panzer II Ausf. B de la 1. Panzer Division (4. Kompanie du Pz.Rgt. 1) traversant la Meuse sur un pont provisoire le 14 mai 1940. Le char porte sur la partie arrière les marquages destinés à le faire reconnaître par les avions de la Luftwaffe. (NA)

| Groupe d'armée A (von Rundstedt) | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|
| 3.(F)/11 [12 Do 17] + 4 courrier Fi 156 | | | | | | |
| 4. Armée (von Kluge) | | Groupe d'armée von Kleist | | | | |
| 4.(F)/14 [12 Do 17] + 11 courrier Fi 156 | | 3.(F)/31 [112 Do 17] + 102. Regt de Flak | | | | |
| | | XXXXI. Corps blindé (Reinhardt) | | XIX. Corps blindé (Guderian) | | |
| | | 3.(H)21 [12 Hs 126] | | | | |
| 5. Pz. Div. (von Hartlieb) | 7. Pz. Div. (Rommel) | 6. Pz. Div. (Kempf) | 8. Pz. Div. (Kuntzen) | 2. Pz. Div. (Veiel) | 1. Pz. Div. (Kirchner) | 10. Pz. Div. (Schaal) |
| 2.(H)/31 [12 Hs 126] + 93. Batt. Flak légère | 1.(H)/11 [12 Hs 126] + 86. Batt. Flak légère | 3.(H)/11 [12 Hs 126] + 76. Batt. Flak légère | 3.(H)/41 [12 Hs 126] + 84. Batt. Flak légère | 1.(H)/14 Pz. [12 Hs 126] + Batt. Comp. Flak légère | 2.(H)/23 Pz. [12 Hs 126] + Batt. Comp. Flak légère | 3.(H)/14 Pz. [12 Hs 126] + Batt. Comp. Flak légère |

CÔTÉ ALLIÉ : « COUPEZ LES PONTS À TOUT PRIX ! »

De son côté, l'état-major français sort de sa torpeur et de ses idées reçues. L'heure est grave. Gamelin et Georges savent déjà que la prochaine journée risque d'être le tournant dans la guerre. Tard dans la nuit les deux généraux français informent leurs alliés anglais de la situation « sérieuse » sur le terrain et de l'existence de deux têtes de ponts à Sedan et plus au nord à Dinant – Houx. L'*Air Marshall* Barratt, commandant de la *British Air Force France* (BAFF), donne des ordres en conséquence pour attaquer des ponts

militaires mis en place par les Allemands dès les premières heures du jour. Un peu plus tard dans la première heure du 14 mai, un nouvel échange entre Français et Britanniques a lieu. Un des deux généraux avoue maintenant que c'est une « phase réellement critique ». Selon les archives anglaises [1], la tête de pont avait déjà une profondeur d'une quinzaine de kilomètres au sud-ouest de Sedan. Gamelin et Georges demandent un maximum d'assistance de la RAF à Barratt. Il consent cet effort à la condition qu'il soit combiné avec celui des Français.

Il est mis en place un plan avec qua-

tre missions de bombardement de grande envergure des ponts et pontons sur la Meuse, deux pour les Français et deux pour les Britanniques. En attendant la mise en place de leurs deux missions, les Anglais, très réactifs, changent leurs plans et dès 01h10 remplacent leur « Battle Order » 662 de la veille par le 664 que reçoit par téléphone le *Group Captain* Wann commandant du 71 *Wing* de Panther, nom de code du quartier général de l'*Advanced Air Striking Force* (AASF) installé au château de Polignac à Reims. Le message est clair : dès que la lumière du jour le permettra, attaquer et détruire trois pontons situés entre Vrigne (sur Meuse) et

[1] HQ AASF ORB NA (PRO) AIR24/21.

Douzy. Huit Battle et Blenheim articulés en quatre paires seront protégés par douze Hurricane des 1 et 73 Squadron. Au même moment le général Billotte, commandant du premier groupe d'Armées, dit au général Astier de la Vigerie, commandant de la Zone Aérienne Nord : « *la victoire ou la défaite passent par ces ponts* ». La tergiversation n'est plus de mise ; conforté par les Anglais, ce même général de la ZOAN avait reçu quelques minutes plus tôt l'ordre suivant du général Tétu : « *Concentrez tout sur Sedan, la priorité entre Sedan et Houx est dans la proportion d'un million sur un* ».

À deux heures du matin le général Escudier, commandant de la première division aérienne, convoque à Laon les colonels Lefort de la 12^e escadre, François de la 34^e escadre et le lieutenant-colonel Aribaud de la 38^e escadre. Après avoir expliqué la situation critique à Sedan, il leur expose cette première mission d'envergure du plan franco-britannique : « *Il s'agit de détruire à la bombe de 50 et 100 kg les ponts de temps de paix [2] et les nouveaux ponts établis par l'ennemi de part et d'autre de Sedan, entre Vrignes-sur-Meuse et Bazeilles. Ces noms nous remettent à l'esprit la triste capitulation du 2 septembre 1870* ». Le général Escudier continue en précisant que six LeO 451 de la 12^e escadre de bombardement, six Amiot 143 de la 34^e et neuf Amiot 143 de la 38^e devront faire « *la mission ensemble* », et que trente à quarante chasseurs sur le terrain de Fère-Courbe seront là pour les protéger et les accompagner dans leurs missions. Le colonel Lefort, de la 12^e escadre, fait part de ses interrogations au général Escudier. Il trouve « *anachronique* » d'associer dans une même mission des Amiot 143 qui atteignent les 180 km/h et des LeO 451 qui arrivent à 450 km/h.

Avant de lui répondre, Philippe Escudier dit aux trois officiers : « *cette opération va renouveler dans les airs l'ultime charge de la division Margueritte le 1^{er} septembre 1870 [3]* ». Est-ce l'ironie du désespoir ? Voire un défaitisme à peine voilé ? L'ironie du sort veut que Guderian, fidèle à sa devise [4], a installé sur le plateau de Floing, pour protéger le pont de Gaulier en contrebas, non loin du monument dédié à cette charge héroïque, le 102^e régiment de Flak lourde, composé des trois bataillons I/18, I/36 et II/38. S'ajoute à cela la 91^e batterie de Flak légère, la 83^e batterie de Flak légère de la 1^{re} Pz. Div, la 92^e batterie de Flak légère de la 2^e Pz. Div, et la 71^e batterie de Flak légère de la 10^e Pz. Div [5]. C'est la première fois dans cette future guerre mondiale qu'il y a aura une concentration de défense anti-



aérienne aussi dense.

Le général se tourne alors vers Lefort : « *je n'ai pu obtenir du Grand Quartier Général que les lents et vieux Amiot 143 ne participent pas à cette mission de sacrificielle. Le commandement utilise ce qu'il a sous la main. La colonne de bombardiers sera donc constituée par des avions d'un pied différent...* ». Reprenant une attitude neutre et hermétique qui bloque toute velléité d'une autre question, il continue et termine son intervention : « *Durée sur les lignes de l'intervention, cinq minutes... (...) L'heure du bombardement sera fixée par radio. En principe ce sera 12 heures* »...

De leur côté, les Britanniques mettent en place la seconde mission d'envergure qui leur incombe. Elle doit débuter à 15h00 et se dérouler en trois vagues successives, espacées les unes des autres d'une demi-heure à trois quarts d'heure. Chaque vague fera décoller les avions par paire avec des intervalles de cinq à dix minutes entre elles. Elle consiste à attaquer et détruire cinq ponts militaires et pour une petite part, harceler les troupes au sol. Les Anglais peuvent mettre en œuvre soixante et onze Fairey Battle Mk I et

Bristol Blenheim Mk IV des 76, 71 et 75 Wing.

Comme à leur habitude la RAF et l'Armée de l'Air se partagent les créneaux horaires de vol pour éviter les méprises. Et ce 14 mai ne déroge pas à la règle : premières heures de la matinée pour les Anglais, seconde partie pour les Français. Comme nous l'avons vu plus haut, si les Britanniques, par le *Battle Order* 664, ont envoyé aux premières heures des bombardiers sur les ponts, les Français ont envoyé pour une mission identique des Breguet 693 du GB II/54, mission exécutée et réussie à 09h30.

Malgré toutes ces précautions, des méprises arrivent, le plus souvent entre 08h00 et 10h00 au changement de quart entre les Britanniques et les Français. Déjà, la veille, un Potez 631 de l'escadrille de chasse multiplace de jour 1/16 a été pris pour un Me 110 par des Hurricane du 73 Squadron. Ce 14 mai, un autre Potez de la même unité piloté par le sergent Roger Sauvage (futur as du Normandie) est touché pour les mêmes raisons par des Hurricane, de nouveau du 73 Squadron. Si, la veille, beaucoup de bases françaises ont été surprises par les bombarde-

[2] Une rumeur infondée, relayée à la radio par Paul Raynaud qui la tenait lui-même du général Gamelin, disait que les ponts du temps de paix (c'est-à-dire les ponts français) n'avaient pas été détruits, alors qu'ils le furent bel et bien par les soldats du Génie.

[3] La charge héroïque des chasseurs d'Afrique du général Margueritte s'est déroulée sur le plateau de Floing au-dessus de Sedan, près du pont de Gaulier.

[4] « On met le paquet ».

[5] 303 canons anti-aériens. Soit 36 tubes de 88 mm, 36 tubes de 37 mm, et 231 tubes de 20 mm.



Deux vues du pont de Gaulier, prises dans la matinée et en fin de soirée du 14 mai. Les pontonniers allemands viennent juste d'achever leur travail sur le premier cliché. (coll. Barthélémy Vieillot)

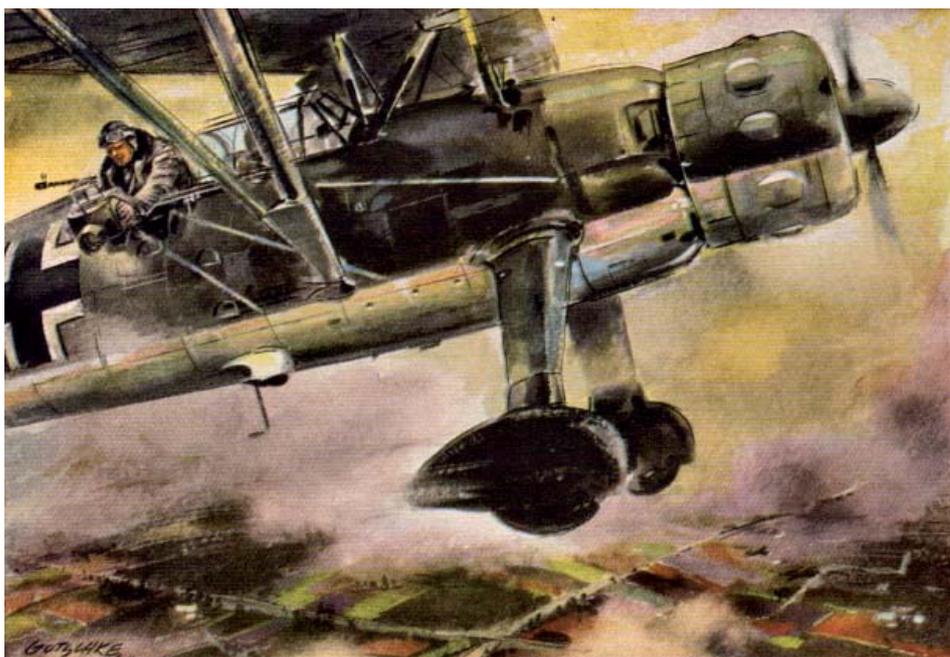


Illustration d'époque d'un Hs 126 « en pleine action ». (coll. Pierre et Françoise Roger)

ments allemands, la plupart des missions de la chasse française de ce jour sont des protections de bases, des couvertures de secteurs ou des missions de destructions qui équivalent à des missions de chasse libre chez les Allemands. Si le 13 mai a été la journée des bombardiers, le 14 sera celle de la chasse.

LE HENSCHEL 126, « L'ŒIL » DE LA WEHRMACHT

Depuis 06h20 [6] le pont militaire de Gaulier « vomit » sur la rive occidentale de la Meuse une file ininterrompue de *Panzer* de la 1 Pz. Div. Son commandant, le général de division Kirchner (déjà sur la tête de pont depuis la veille), est positionné sur la côte 301 entre Frénois et Cheveuges à bord de son blindé équipé d'une radio dernier cri. De là, la vue est imprenable. Un de ses Hs 126 de la 2.(H)/23 Pz. [7] lui a annoncé depuis 06h00 une concentration de chars français au sud de Chémery. En effet le général Gransard, chef du X^e corps d'armée, avait demandé la veille à 16h00 au général Lafontaine une contre-attaque avec la 55^e division d'infanterie épaulée de deux bataillons de chars, ainsi que d'autres petites unités éparses. Un second Hs 126 de la 2.(H)/23 Pz. signale l'attaque vers le nord, selon deux axes, de chars français appuyés par l'infanterie, l'une par Chémery et l'autre vers Bulson. Il est étonnant ici de voir la différence de réactivité entre les Français et les Allemands. Il s'est écoulé plus de onze heures entre la demande de contre-attaque du général Gransard et sa mise en pratique par le général Lafontaine. La réponse du général Kirchner ne prendra, elle, qu'une dizaine de minutes.

La différence de conception résulte du fait que pour les Français, le blindé est assujéti à l'infanterie, alors que pour les Allemands, c'est l'infanterie qui doit se plier à la mobilité des *Panzer*. Le premier combat de chars à Bulson a lieu vers 07h45. Il corrobore cet état de fait. Les chars allemands sont à 9 km du point de contact et démarrent à 07h00. Les blindés français sont à 3 km et démarrent à 06h30, soit une demi-heure plus tôt. Malgré cela, ils arriveront en retard et perdront l'avantage du terrain. Toute la matinée, les combats qui se développent dans un quadrilatère d'environ dix km de côté : Flize – Sedan – Raucourt – Vendresse vont faire changer le cours de l'offensive allemande et du même coup le cours de l'histoire. Guderian, au courant de la contre-attaque française, se dépêche de monter en première ligne. Tout en observant l'issue des deux contre-attaques françaises, il reçoit et demande en continu des informations des Hs 126.

[6] Depuis le 25 février 1940, deux heures du matin, les heures anglaise et française sont les mêmes. Il faut leur ajouter une heure pour avoir l'heure allemande.

[7] BA-MA RH 27-1/170.



L'épave d'un Hs 126 abattu pendant la campagne de France. Son code semble être « 5F+HK », ce qui indiquerait un avion de la 1.(H)/14 Pz. (coll. B. Belcarz)

Si pour les 1. et 10. Pz. Div tout se déroule mieux que prévu, il n'en est pas de même pour la 2. Pz. Div du général Veiel. Son déploiement à découvert avait ralenti sa progression, il en a été de même pour le passage de la Meuse. Il a fallu attendre très tard la veille pour réduire au silence les batteries françaises sur l'autre rive. Cela a tellement retardé la mise en place du ponton que certaines unités de la division traverseront la Meuse par le pont de Gaulier. Enfin les *Panzer* franchissent la Meuse à la sortie sud-est de Donchery et lancent leurs offensives à l'ouest, en direction de Flize, et au sud-ouest vers Sapogne.

UN PREMIER HENSCHEL POUR LE GC II/1

Pour les aider dans leur progression, Guderian a demandé un pilonnage par les Stuka des points de résistance signalés par les Hs 126 de la 1.(H)/14 Pz. Du côté français, le GC II/1 nouvellement arrivé à Couvron envoie à 10h00 une patrouille triple couvrir la zone Flize – Sedan. Elle est sur zone à 10h15, quelque part entre Pont-à-Bar et Flize, et voit pour la première fois « en vrai » des Ju 87 Stuka. Les neuf Bloch 152 commandés par le capitaine Coiral virent à 180° pour se trouver dans le soleil. La première patrouille d'accompagnement, la plus proche d'une

paire de Ju 87, amorce son attaque. L'adjudant-chef Richardin abat un Stuka, le sergent-chef Roqueverbe et le sous-lieutenant Belland, le second Junkers.

De son côté le capitaine Coiral aperçoit un « mouchard », un Hs 126 de la 1.(H)/14 Pz. Très manœuvrier et doté d'un poste de pilotage au blindage efficace, le Henschel 126 exige de ses assaillants une débauche d'énergie et de projectiles pour sa destruction. L'avion allemand est touché une première fois par

Coiral et commence à prendre feu. Tandis qu'il essaie de s'échapper vers le nord « *par des piqués à mort* » tout en amenant ses poursuivants vers la Flak amie, le lieutenant Maurin (premier ailier) est touché par celle-ci et doit rompre le combat. Le sergent Largeau, second ailier de Coiral, touche une dernière fois le Hs 126 dont les deux membres d'équipage sautent en parachute près de Vrigne-aux-Bois et arrivent indemnes en terrain ami vers 10h30. Les deux Bloch 152 sont alors pris en chasse par trois Bf 109. Si André Largeau



Le Bloch 152 n° 572 « 24 » du S/Lt Maurin, de la 4^e escadrille du GC II/1, posé sur le terrain de Couvron le 14 mai 1940 après avoir été touché par la Flak en attaquant un Hs 126 – qui lui sera d'ailleurs crédité. (coll. B. Belcarz)

(futur pilote du Normandie) s'échappe, il n'en est pas de même pour Albert Coiral dont on ne retrouvera jamais ni le corps, ni l'avion, probablement abattu par un pilote d'une patrouille de la 2./JG 53 « Pik As », présente sur le secteur.

Si monsieur Gillet dans son dernier livre parle des méprises du GC III/7, il en fait de même, mais à mots couverts, pour la victoire de Coiral dans le premier tome de son intéressante étude sur les victoires de l'Armée de l'Air pendant la bataille de France ; pour la simple raison qu'il ne trouve pas de trace de pertes de Hs 126 (il fait par contre correspondre, en annexe, la revendication française avec la perte d'un Battle du 12 Squadron). Or elles existent ! Comme nous l'avons dit ces unités étaient rattachées aux *Panzer Divisionen* et toute perte s'inscrivait du côté de la *Heer* (armée de Terre) et non de la *Luftwaffe*.

Cette perte et bien d'autres sont mentionnées dans les rapports de pertes allemands au *Wast-Wehrmachts-Auskunftstelle* à Berlin. Les membres d'équipages ne sont donnés nominalement que s'ils ont été blessés, tués, faits prisonniers de guerre, ou ont été portés disparus un certain temps. D'autre part, les Allemands ont toujours eu le souci d'effacer toute trace de perte de leur aviation sur terre durant la campagne de France, de peur qu'une contre-attaque alliée puisse récupérer les épaves. Ils auront par contre tout le temps et le loisir de le faire pour les avions alliés après la campagne... Il est donc possible de lire : « 1 Hs 126 B de la 1.(H)/14 Pz, en reconnaissance pour la 2 Pz. Div. à Vrigne-aux-Bois, très endommagé par les chasseurs français, l'équipage a sauté en parachute sur le secteur, indemne. »

L'INTERVENTION DES BOMBARDIERS FRANÇAIS

Il est temps pour la première mission de bombardement française de démarrer. Pour des raisons obscures, elle ne va pas se dérouler comme le stipule l'ordre n° 14 n° 2066/3S de la ZOAN. En effet, un premier message en trois points du général Escudier à 09h45 donne l'ordre d'exécuter la mission, explique que les ponts de bateaux sont démolis et qu'il faut donc insister [8] sur la zone Sedan – Givonne – Bazeilles et la Meuse, et enfin, ordonne de passer à 12h15 sur le terrain de la Fère-Courbe [9]. Un second message à 10h40 redéfinit la zone de bombardement, au nord de la Meuse.

Pourquoi tous ces chamboulements ? Parce que le colonel Lacaille, chef d'état-major de la II^e armée française, avait té-



L'Amiot 143 n° 80 du GB I/34. Cet appareil commandé par le Cne Véron a dû effectuer le 14 mai un atterrissage forcé près de Béthenville au retour de la mission de bombardement des ponts sur la Meuse. (coll. AVIONS)

léphoné au GQG pour dire que les ponts étaient détruits et qu'une contre-attaque se déroulait. Il est trop tard, le capitaine Véron du GB I/34 décolle à 11h30 précises avec seulement trois Amiot 143 disponibles. Le rendez-vous au-dessus de la Fère-Courbe est de première importance. Ils sont rejoints par deux autres Amiot 143 du GB II/34. Un Amiot rebrousse chemin. Le dispositif de la 34^e escadre est rejoint par six Amiot de la 38^e à 12h05. Dix minutes plus tard les dix Amiot 143 sont encadrés par quatre sections de trois chasseurs.

Les LeO 451 des GB I/12 et II/12 ne sont pas au rendez-vous, comme prévu ; ils vont malgré tout faire la mission en solo, malgré les ordres. Les deux groupes décollent à 11h30 et 11h45, **SANS** protection de la chasse. Cette précision est très importante. Dans son ouvrage « La Furie », Arnaud Gillet indique que les D 520 du GC I/3 et les MS 406 du GC III/7 forment la protection des LeO 451. Il n'en est rien. Les deux unités de chasse qui ont procédé le matin à une mission de couverture de leur terrain respectif après l'attaque des bombardiers allemands de ceux-ci, la veille, décollent à 12h10 et 12h25.

LA MISSION DU GC III/7

Le GC I/3 est déjà sur la zone Flize – Sedan en couverture haute, pour une mission de destruction [10], quand le GC III/7 arrive sur le secteur avec pour mission la couverture de la zone, identique à celle exécutée par le GC II/1 deux heures auparavant. Il ne peut aligner que sept Morane sur les neuf demandés. Le dispositif est commandé par l'adjutant-chef

Jean Bertrand dit « Muche », sur le MS 406 n° 795. Son premier ailier est le capitaine Pierre Bouvarre et son second allier le sous-lieutenant Pierre Billoin [11]. La première paire est composée de l'adjutant Albert Littolff (n° 797) et du sous-lieutenant Yves Mourier (n° 371), la seconde paire du capitaine Georges Lacombe (n° 799) et du sergent Louis Berthet (n° 153) [12].

Il fait beau, un plafond de petits nuages légers et discontinus stagne à 1 500 m. Le dispositif est en place. Le commandant Crémont, patron du GC III/7, écrit dans son journal personnel : « *La radiophonie marche à merveille. Bertrand dirige ses patrouilles comme dans un exercice en salle, et du poste de commandement de groupe on pourra suivre, comme si on y était présent, tout le déroulement de la mission* ». Au sol, les combats prennent une nouvelle tournure. La contre-attaque française a avorté et les troupes, tant bien que mal, essaient de se replier en ordre ; c'est sans espoir. Du côté de Stonne les combats sont plus incertains.

Depuis la fin de la matinée, Guderian demande en vain le déplacement des bombardements des Stuka vers le sud. Les éléments précurseurs de la 1 Pz. Div sont entrés dans Chémery. À 11h00 [13], alors que le commandant allemand fait un discours sur la place de l'église, des Stuka bombardent au même moment la ville. Plusieurs officiers sont tués ; une panne de liaison en est la cause [14]. L'avance des blindés a-t-elle été plus rapide que l'aviation ? À 11h30, Guderian apprend qu'une unité de la 1 Pz. Div s'est emparée du pont de Malmy situé à un kilomètre de Chémery. Toujours est-il qu'il demande aux Hs 126 d'investiguer sur le champ la

[8] C'est-à-dire bombarder les troupes au sol dans la zone citée.

[9] Point de ralliement des bombardiers avec la chasse. Prévu initialement à 30/40 chasseurs, l'escorte ne sera finalement que de 12 Bloch 152 du GC I/8.

[10] En fait de chasse libre et intercepter toute intrusion de bombardiers ennemie.

[11] Ces trois pilotes sont de la 6^e escadrille, dite de la Furie.

[12] Ces quatre pilotes appartiennent à la 5^e escadrille, dite des Crocodiles.

[13] 12h00 dans les documents allemands. BA-MA RH 21-1/14

[14] BA-MA RH 21-2/47a sur les messages radio du 14 mai du corps blindé Guderian.

région à l'ouest, et à ses troupes de faire une halte technique d'une heure.

C'est ainsi qu'apparaît au chef de patrouille du III/7 un Hs 126 à 12h54. « Muche » décide une attaque convergente en bonne et due forme. Sa patrouille simple, d'un côté, la patrouille légère de Littolff de l'autre. Deux minutes plus tard l'avion est abattu. Le commandant Crémont écrit dans ses carnets : « *Le Henschel tombe en flamme à l'est de la route nationale 77 au nord de Chémery. La Flak de petit calibre tire sur nos patrouilles qui sont environnées d'éclatements rouges* ». Dans les rapports de pertes allemands (*Wast-Wehrmachts-Auskunftstelle*), on trouve : « *Chémery 12h54, 1 Hs 126 B de la 3(H)/21 ; reconnaissance pour le XIX. AK Mot. Endommagé par des chasseurs > 60% et atterrissage forcé derrière nos propres lignes, équipage indemne* ». Cet avion appartient donc à l'unité attachée directement à l'état-major de Guderian.



Le Cdt Crémont, chef du GC III/7, posant devant un des Morane 406 de son groupe. Ses carnets personnels nous renseignent sur la « fameuse » mission du 14 mai 1940. (coll. Crémont-Paturle)



Pris en vol vers février-mars 1940, le MS 406 n° 806 « 1 » est l'appareil du Cne Bouvarre, commandant de la 6^e escadrille du GC III/7. (coll. Lionel Persyn)



Morane-Saulnier MS 406 n° 795 « 5 » (matricule L-824) de l'A/C Jean Bertrand, 6^e escadrille du GC III/7, Vitry-le-François 14 mai 1940.

Pour éviter la DCA allemande, tout le dispositif français remonte au-dessus du plafond nuageux à 1 800 m, et ô surprise, tombe sur un autre Henschel ! « L'avion allemand a dû voir nos patrouilles, car il se met à piquer vers les nuages. Bertrand

déclenche aussitôt l'attaque en noria... .. Berthet qui arrive le dernier de la file voit à la fin de son tir la queue du Henschel qui se brise et se sépare de l'avion. Celui-ci s'écrase également dans la région de Chémery. Les aviateurs allemands

ont sauté ; deux parachutes se sont déployés » [15]. Les archives allemandes nous révèlent : « Chémery, 13h00, 1 Hs 126B de la 2.(H)/23 Pz. de la 1 Pz. Div, très endommagé par des chasseurs, tombé à Jehonville à 7 km de Bertrix. Équipage a sauté en parachute. L'observateur (Bo) Feldwebel D(er) Res(erve) Franz Pörr blessé. »



Autre épave d'un Hs 126 abattu pendant la campagne de France. Seule la lettre individuelle de l'appareil (un « E », troisième signe de son code) apparaît en bout d'aile. (coll. B. Belcarz)



L'habitacle d'un Hs 126. (coll. B. Belcarz)



Une autre photo de Hs 126, du poste arrière cette fois-ci. (coll. B. Belcarz)



Le personnel de la 5^e escadrille du GC III/7 pose devant ses MS 406 à Vitry-le-François juste avant l'attaque allemande du 10 mai 1940. Debout au centre, le Cne Lacombe, commandant des « crocodiles ». Le Morane codé « 1 » sur la droite est probablement son avion personnel, le n° 799 avec lequel il participe à la mission du 14 mai. (coll. SHD-Air)

[15] Tiré du journal personnel du Cdt Crémont.

[16] « La Furie », page 10.

[17] « La Furie », page 12.

s'agit de la queue, NdA). *Le Messerschmitt 126 plonge vers le sol en dégageant un important panache de fumée.* [18] »

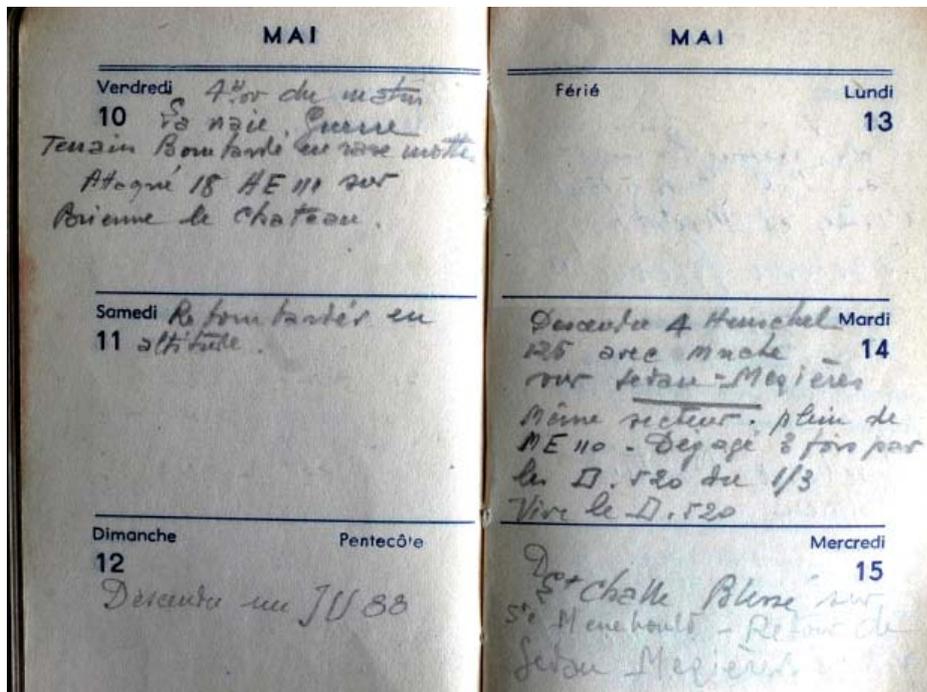
Le commandant Crémont note la suite dans son journal : « À 13h12, à 2 200 m Bertrand aperçoit un troisième Hs 126 assez loin, il reste sur le secteur et détache la patrouille double légère de son dispositif. Lacombe-Berthet réussissent une belle attaque mais l'avion allemand réussit à s'échapper dans un cumulus. Littloff qui a vu la manœuvre, se dirige de l'autre côté du nuage, où il a la joie de le voir déboucher. Il fonce avec Mourier, le tirent et le perdent en flammes, de grands fragments de capotage se détachant de l'appareil. Mais ils sont loin de leurs camarades, il faut les rejoindre. Le combat s'est passé au nord-ouest de Vendresse ». Les archives allemandes nous précisent qu'il s'agit d'un autre Hs 126 B de la 3(H)/21 opérant pour le XIX. AK Mot. de Guderian qui est tombé près de Vendresse, endommagé par des chasseurs avec plus de 60% de dégâts, après atterrissage forcé derrière ses lignes, équipage indemne [19].

L'adjudant Bertrand ne succombe pas à la tentation de quitter le secteur et d'aller à la rencontre d'autres points noirs qui sont autant de Hs 126 à l'horizon. Mais à 13h25 un nouveau « mouchard » est repéré dans le secteur. Le chef du dispositif donne des ordres à la radiophonie, qui fonctionne toujours aussi bien, pour l'attaque de ce nouvel intrus. Quelques instants plus tard, le Hs 126 s'écrase selon les rapports allemands dans un bois près de Villers-le-Tilleul, entre Attigny et Sedan. Cette fois-ci c'est un Hs 126 N de la 1.(H)/11 Pz. en reconnaissance pour la 7 Pz. Div d'un certain Rommel [20], l'équipage est indemne malgré un atterrissage forcé et des dommages à plus 60% causé par des chasseurs.

Ces quatre victoires du GC III/7 sont irrefutables de par la concordance entre les documents français et les documents allemands. Si tous ces Hs 126 sont présents à ce moment-là, c'est parce que, sans en référer à ses supérieurs, Guderian a décidé de faire progresser son offensive vers l'ouest, en direction de la Manche. Les Hs 126 lui permettent de connaître en temps réel la position de ses ennemis, la topographie, les difficultés à venir. Ce qui s'est passé ce 14 mai entre 12h00 et 14h00 n'est que l'amorce du coup de faucille du plan allemand, mis en place par la seule volonté de Guderian.

LE SORT DU LEO 451 N° 48

Pour en revenir aux hypothèses de monsieur Gillet, celui-ci avance que ces quatre victoires françaises ne sont que quatre méprises, puisque pour lui, il y a eu trois



Page de l'agenda personnel de l'Adj Albert Littloff à la date du 14 mai. Lors de sa première mission, l'as note : « Descendu 4 Henschel 126 avec Muche sur Sedan – Mézières. » (famille Littloff, coll. Many Souffan)

| DATE | FONCTION & NOM | GRADE, NOM et FONCTION DES AUTRES MEMBRES de l'équipage et des passagers | TYPE ET NUMÉRO de l'avion | ALTI-TUDE MAXIMA | DISTANCE et nombre d'atterrissages | DURÉE | NATURE du SERVICE AÉRIEN | OBSERVATIONS |
|------------------|----------------|--|---------------------------|------------------|------------------------------------|-------|-----------------------------------|---------------------------------|
| Mois de Mai 1940 | | | | | | | | |
| 1-5-40 | Pilote | | MS406-797 | 4500 | 1 | 1'05 | Rostage moteur | |
| 2-5-40 | | | MS406-797 | 4500 | 1 | 1'30 | Combat au combat de patrouille | |
| 9-5-40 | | | MS406-797 | 3600 | 1 | 1'35 | Couverture à pleine | |
| 10-5-40 | | | MS406-797 | 7000 | 1 | 2'00 | Couverture à pleine du terrain | |
| 11-5-40 | | | MS406-797 | 6000 | 1 | 1'50 | Décollage sur alerte Combat 18h10 | |
| 12-5-40 | | | MS406-797 | 7000 | 1 | 1'45 | Couverture sur alerte | |
| | | | MS406-153 | 6000 | 1 | 1'00 | Combat | contre 3 JU 88 |
| 13-5-40 | | | MS406-797 | 6000 | 1 | 1'55 | Décollage sur alerte | |
| 14-5-40 | | | MS406-797 | 2500 | 1 | 1'10 | Couverture du bot: Sedan-Flize | Combat - 4 Henschel 126 abattus |
| | | | MS406-797 | 5000 | 1 | 1'50 | Couverture du zone Sedan-Flize | |
| 15-5-40 | | | MS406-797 | 4500 | 1 | 2'00 | Combat | contre 6 JU 88 |

La page du carnet de vol de Littloff pour le 14 mai 1940. Parti à 12h25, il revient à 14h05 après avoir effectué une couverture du secteur Sedan – Flize : « Combat – 4 Henschel 126 abattus. » (famille Littloff, coll. Many Souffan)

Battle anglais et un LeO 451 français abattus par les chasseurs français. Il arrive à ce résultat en dénonçant « ... les écritures en faux des archives [21] ». Plus loin il écrit que « les journaux de marche du GC III/7 et du GB I/12 sont fort éloignés de la réalité et pire ont porté atteinte à la manifestation de la vérité [22] ». Naturellement, dès le début des hostilités il y a eu des méprises entre Français et Français et entre Français et Britanniques (également entre Britanniques et Britanniques et en-

tre Allemands et Allemands, NDLR). Mais ici il n'y en a pas.

En ce qui concerne le LeO 451 n° 48, qui aurait selon monsieur Gillet été abattu par la chasse française, nous avons le récit de sa perte au travers d'une lettre qu'un des membres de l'équipage a écrite à ses parents, lorsqu'il était prisonnier dans un Stalag. Comme nous l'avons dit les LeO 451 de la 12^e escadre partent en mission, seuls et sans protection de chasseurs. Le

[18] et [19] Pour l'historique de la *Grossdeutschland* ce 14 mai : BA-MA RH37 6328 à 6391.
[20] La 7 Pz. Div qui combat 35 km plus au nord a établi une

tête de pont du côté de Leffe – Dinant. Son commandant n'est autre qu'Erwin Rommel, le futur « Renard du désert ».
[21] et [22] « La Furie », page 84.



Deux vues de l'épave du LeO 451 n° 48 codé « 25 ». (coll. Yann Legall)

n° 48 décolle à 11h45 de Soissons ; il est 12h30 (13h30 heure allemande) quand il arrive sur le secteur où il va être touché, entre Bulson et Chémery. Le GC III/7 vient de décoller depuis cinq minutes, le GC I/3 est déjà en contact avec la chasse et les bombardiers allemands. Au sol, le régiment d'infanterie *Grossdeutschland* est reparti depuis une demi-heure prêter main forte à la 10. Pz. Div qui protège le flanc de l'attaque que vient de décider Guderian vers l'ouest, en passant par Vendresse avec les 1. et 2. *Panzer Divisionen*.

Le sergent Henri Lebeaupein est radio navigant sur le LeO 451 n° 48 codé « 25 blanc ». Depuis quelques minutes, il a pris place dans la cuve ventrale. Il est aux prises avec des Bf 109 lorsqu'une violente explosion secoue l'appareil, au même moment il ressent une douleur aiguë à la cuisse. Il se dresse difficilement de la cuve et horrifié, voit l'avion en feu, « transformé en véritable lampe à souder [22] ». Il aperçoit son chef de bord le lieutenant Hugot qui lui fait signe de sauter. Péniblement, il se hisse hors de la cuve et saute maladroitement et surtout dangereusement en faisant gicler la porte et en montant sur l'aile. Il saute sans toucher la dérive... « Suspendu à mon pépin, je descendais lentement, les Messerschmitt évoluaient autour de moi. À peine avais-je quitté l'avion que celui-ci explosa. Jacquemin [le canonier NdA] avait eu le temps lui aussi de sauter, mais Hugot et Leroy [A/C pilote NdA] étaient encore à bord... J'ai atterri près de Chéhéry dans un petit bois qui surplombe la route de Chémery à Sedan. J'ai eu la chance de me recevoir sur ma jambe valide. J'ai erré un peu de temps dans le bois avant de me faire ramasser par les Allemands, je

[22] Lettre d'Henri Lebeaupein pour le Gal Barthélémy pour son livre : « L'étrange race des hommes volants », éd. France Empire 1971.

[23] Lettre d'Henri Lebeaupein à ses parents, 1942.

[24] Selon le plan des Britanniques, les Battle du 142 Sqn étaient les premiers à partir attaquer les ponts.

[25] Le Sq/Ldr Hobler, avec un Battle ralenti par son blindage supplémentaire, a bien dû mettre 30 mn pour arriver sur son objectif, soit vers 15h10 au plus tôt.

[26] Conversation entre l'AVM Hobler et Norman Franks citée dans « Valiant Wings ».

me suis laissé emmener sans résistance. Je n'avais rien pour me défendre, à quoi cela aurait-il servi, si ce n'est pour me faire descendre... [23] »

Quelques instants plus tard, on l'aide à monter sur un char allemand (de la 10 Pz. Div, NdA). Se retrouvant avec d'autres prisonniers, il est amené à Chéhéry où il subit un interrogatoire « assez violent ». De là, Henri Lebeaupein est dirigé sur l'hôpital de Trèves où il est le premier aviateur français à être hospitalisé, et est donc traité en vedette par les pilotes allemands de la base voisine. Dès la fin de sa guérison, il est envoyé en *Stalag*. Son témoignage est formel : le LeO a été abattu par des Messerschmitt Bf 109 allemands, pas par des Morane français ! Il est possible que son vainqueur ait appartenu au I./JG 76, un groupe qui est intervenu à plusieurs reprises sur le secteur de Sedan le 14 mai 1940, mais dont les archives sont hélas incomplètes pour ce jour-là. On sait juste que le *Leutnant* Bernhard Malischewski, du *Stab* I./JG 76, revendique un « Blenheim » sur Sedan à 13h40 (12h40 heure alliée), et que les pilotes allemands ont souvent confondu les bimoteurs alliés entre eux au cours de la campagne de mai-juin 1940...

QU'EST-IL ARRIVÉ AUX BATTLE DU 142 SQN ?

En ce qui concerne les trois Battle, il y a clairement une impossibilité de rencontre entre les Français et les Britanniques. Il est bon de rappeler que l'heure britannique et l'heure française sont les mêmes depuis le 25 février 1940. La mission des Anglais étaient prévue à partir de 15h00. En raison du demi-échec de la mission de bombardement française, le QG de l'AASF à Reims téléphone directement vers 14h15 au *Squadron Leader* Hobler du *Squadron* 142 pour avancer sa mission [24]. Il ne décollera avec son ailier qu'à 14h40, c'est-à-dire plus d'une demi-heure après l'atterrissage des sept Morane du GC III/7. D'autre part, le commandant du 142 *Squadron* après avoir été abattu et blessé va revenir le jour même à sa base. Son rapport d'évasion, confirmé par ceux des deux autres membres d'équipage, fait mention d'une attaque de cinq Messerschmitt Bf 109 épaulés ensuite par une Flak efficace :

« Comme nous arrivions au-dessus de notre cible [25], notre section de deux fut attaquée par 5 Me 109 par l'arrière. Comme nous avons un peu de pratique,



Ce Battle, tombé le 14 mai à Chaumont (entre Thélonne et Bulson), est le serial K9483 du 150 Sqn dont les trois membres d'équipage (P/O A.F. Posselt, Sgt D.J. Bowen et AC2 N.V. Vano) ont été tués. (coll. Marc Doucet)

j'avais le Sgt Kitto comme observateur et le Cpl Barbrooke comme mitrailleur... Kitto descendit à la mitrailleuse ventrale et m'indiqua d'où venaient les ennemis... Quand les 109 vinrent nous attaquer, j'étais en train de faire des mouvements évasifs, je sentis les balles nous toucher et j'étais très heureux que la plaque de blindage ait été placée derrière mon siège... Kitto cria qu'il venait d'avoir un de ses salauds de Huns et je ne suis pas sûr qu'on n'en ait pas endommagé un second... [26] »

Les archives allemandes indiquent que les pilotes de Bf 109 ont revendiqué le 14 mai 1940 au moins vingt victoires sur des Battle entre 15h15 et 15h55 (heure franco-britannique). Il est vraisemblable que le vainqueur de la première paire de Battle du 142 Squadron, touchée au même moment selon les rapports britanniques, soit l'Oberfeldwebel (adjudant-chef) Maximilian Stotz de la 1./JG 76 qui abat deux Battle à 15h15. Le vainqueur du troisième Battle, parti avec un ailier quelques minutes après 14h40, pourrait être le *Leutnant* Rudolf Ziegler, l'ailier de Max Stotz, qui revendique une victoire (non précisée) sur Sedan avant d'être contraint le même jour à un atterrissage forcé ; ou bien il s'agit d'un des pilotes du 1./JG 53 qui revendiquent quatre Battle entre 15h20 et 15h25.

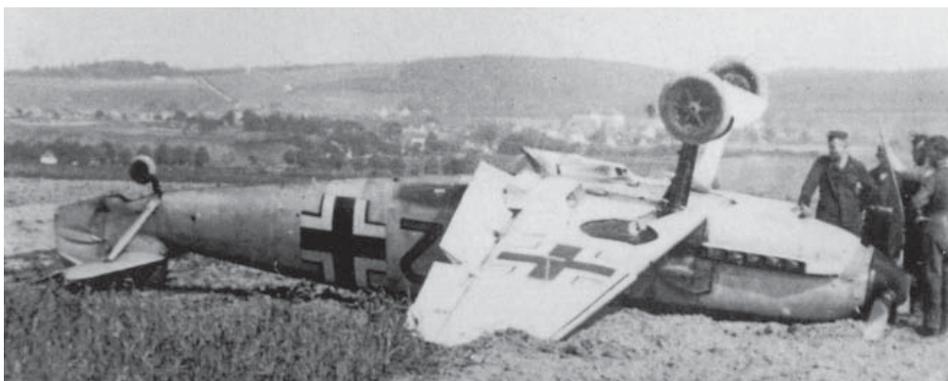
Sur les 71 appareils britanniques envoyés bombarder cinq ponts militaires allemands, 38 seront abattus ou endommagés par les chasseurs des JG 2, 52, 53 et 76 ainsi que par la Flak. Jamais la RAF, tout au long de la seconde guerre mondiale, ne subira un pourcentage aussi élevé de perte, plus de 50%, que pour cette mission du 14 mai. Les Français ne pourront pas lancer leur seconde mission de bombardement par manque d'avions, les Anglais le feront en envoyant dans la soirée des Blenheim venus de Grande Bretagne.

L'EXPÉRIENCE DES PILOTES FRANÇAIS

Au-delà de tous ces faits historiques mentionnés dans les archives allemandes, britanniques et françaises, comment ces pilotes du GC III/7 qui ont côtoyé de près des Fairey Battle pendant l'automne 1939 sur la base de Mourmelon auraient-ils pu se tromper par trois fois avec des Henschel 126, quand nous avons parmi eux deux « moustachus » en la personne de Bertrand et surtout de Littolff, qui a fait partie de la patrouille de Dijon et qui a pu toucher même un Henschel 126 lors de ses meetings ? Que doit-on dire alors d'une méprise avec un LeO 451, gros bombardier bimoteur et bidérive avec un Hs 126, petit monomoteur à train fixe et



Un second Battle abattu lui aussi à Thélonne, 8 km au sud de Sedan, le 14 mai 1940. Le serial L5235 codé « HA-W » est un appareil du 218 Sqn dont le pilote (P/O A.M. Imrie) a été fait prisonnier et le radio-mitrailleur (LAC A.J. Taylor) tué. (coll. Marc Doucet)



Moteur touché en combat près de Sedan, le Bf 109 E-1 « 2 jaune » de la 3./JG 76 a capoté en tentant de se poser en urgence sur le terrain de Trier-Euren le 14 mai 1940. Son pilote était le Lt Dieter Zehl. (DR)



Le Bf 109 E du probable vainqueur des deux premiers Battle du 142 Sqn, l'Obfw Maximilian Stotz (1./JG 76), photographié à la fin de la campagne de France alors qu'il compte 8 victoires confirmées. Son « 2 blanc » a reçu un camouflage supplémentaire sur les flancs. L'as remportera sa 9^e le 8 juillet 1940, trois jours après que son escadrille ait été renommée 4./JG 54. (DR)

L'Obfw « Max » Stotz portant la croix de chevalier avec feuilles de chêne, reçue le 30 octobre 1942 après 100 victoires aériennes. Ce grand as de la JG 54 disparaîtra en combat le 19 août 1943 après avoir remporté 189 victoires, pour l'essentiel sur le front de l'Est. (DR)



Albert Littolff, ici sergent au GC I/7 au milieu des années trente, accède au titre d'« as » ce 14 mai 1940. Il continuera à s'illustrer avec les FAFL, en Libye puis en URSS, jusqu'à sa disparition le 16 juillet 1943 après avoir remporté 14 victoires confirmées. (coll. SHD-Air)



ailles hautes ? Le *timing* de chaque attaque ne correspond pas davantage que les heures : les Français ont abattu des adversaires isolés à 12h56, 13h00, 13h12 et 13h25 (soit avec des intervalles de temps de cinq à dix minutes entre chaque victoire), alors que les Battle ont été interceptés et descendus par paires (aux environs de 15h15 pour la première, quelques minutes après pour l'autre).

Nous nous devons de signaler une anecdote tirée d'une de nos conversations avec l'as Marcel Albert que nous avons rencontré en décembre 2006 dans sa maison de Floride. Nous lui demandions alors des précisions sur sa victoire du 14 mai 1940 sur un bombardier allemand. Il nous expliqua qu'il fit ce jour-là deux missions, une de protection de terrain et une de destruction. Après avoir parlé de la mort le même jour de l'adjudant Carrier, il se rappela que le GC III/7 était avec le GC I/3 du côté de Sedan en couverture

basse et avait abattu quatre Hs 126. De là, comme une digression, lui revint un souvenir de Russie en 1943, d'une conversation avec Littolff, de Tedesco, Lefèbvre, Castelain, Béguin et Durand. La discussion s'était amorcée autour du chiffre 14, avec Lefèbvre qui parlait de son Yak-1 codé « 14 » qu'il bichonnait un peu trop aux yeux de « ses potes ». Albert, tout en taquinant son collègue, lui avait dit qu'il pilotait le « 14 » quand il était « au Chat » (une des deux escadrilles du GC I/3). À la suite, Durand avait rappelé à Albert qu'ils étaient partis d'Oran un 14 (octobre 1941 avec Lefèbvre, NdA). Littolff entra dans la conversation en affirmant qu'il avait abattu quatre Hs 126 un 14 mai. Et Albert de rajouter qu'il avait le même jour descendu un Dornier. De Tedesco le nouveau venu, plein de fougue, de s'exclamer qu'il n'y avait qu'un seul 14 qui comptait pour lui, celui du 14 juillet... « *C'était tellement important pour lui qu'il a été abattu un 14 juillet* », nous précisa alors Marcel

Albert...

Toute la journée du 14 mai 1940, il n'a été question que de ponts. De ponts à détruire. Le seul qui avait de l'importance et qui, semble-t-il, n'a pas été inquiété, celui de Gaulier, n'est pratiquement pas mentionné dans les archives britanniques et françaises. Tout a commencé ce jour avec ce pont et s'est terminé avec le pont de Malmé. Pour nous monsieur Gillet est allé « un pont trop loin » dans ses hypothèses.

FIN

Remerciements à Paul Martin, Pierre et Françoise Roger, Lionel Persyn, Alain Coste, Bartek Belcarz, Barthélémy Vieillot, Pierre Perruquet, Marcel Albert, Gilbert Littolff, Philippe de Laubier, Karl-Heinz Frieser, J. Coulon, Pierre-Yves Lebeaupin, Bernard Brisset, Marc Doucet, Rémi Baudru, Yann Legall et Jean-Yves Lorant.

Vues à la même échelle, les silhouettes respectives (de haut en bas) du Hs 126, du Leo 451 et du Fairey Battle, ainsi que leurs vues de dessus. Que ce soit par sa taille ou sa forme, aucun des trois appareils ne peut être confondu avec les autres ! (Pierre-André Tilley)

