



Cette page est une annexe à [l'Histoire des Hommes du Groupe de Chasse GC III/6](#)
faisant partie du [Site personnel de François-Xavier BIBERT](#)

LA GUERRE 39-45 - ODYSSEE DU GC II/6 - Sept. 39 - Juin 42

*Extrait du carnet de route de l'adjudant ROUSSEL
Chef mécanicien de la 3^{ème} escadrille du GC II/6*



L'Adjudant ROUSSEL de la SPA 124 - Photographie de 1988

*« Bulletin de l'Amicale des Anciens Aviateurs Militaires de la Base Aérienne de Chartres »
Numéro 71 - Printemps/Eté 1988*

Le 1^{er} septembre 1939, HITLER envahit la POLOGNE. La FRANCE et la GRANDE BRETAGNE déclarent la guerre à l'ALLEMAGNE. La POLOGNE capitule.

En FRANCE, c'est la mobilisation générale.

Le GCII/6 voit le capitaine FONTANET, promu Commandant, succéder au Commandant MAURIOT. Le Groupe est constitué de la 3^{ème} escadrille commandée par le capitaine BACHE, avec pour officiers adjoints le capitaine GAMBERT et le lieutenant FABRE. La 4^{ème} escadrille appartenant au II/6 est commandée par le capitaine GILBERT avec les lieutenants de RUSSE et RONIN comme officiers adjoints.

Les deux Escadrilles sont équipées de MORANE 406 en service depuis un an et demi.

Aussitôt l'état de guerre déclaré, le GC II/6 fait mouvement à destination du terrain de desserrement prévu, en cas de conflit. Après plusieurs centaines de kilomètres, l'échelon roulant rejoint le terrain de VOUARCES - GRANGES, près de ROMILLY. Nos avions s'y étaient déjà posés depuis longtemps. Nous y sommes demeurés jusqu'au mois d'avril, puis le 12, le Groupe et ses 30 avions sont allés atterrir sur le terrain de FORT MARDICK situé en bordure de mer à 8 km de DUNKERQUE.

Les Etats-majors, (dit le Commandant FONTANET...) jugeant que « tout

danger d'envahissement de la BELGIQUE paraissant écarté » nous retournons à GRANGES. Ceci se passait le 3 mai.

Revenus à GRANGES, nous y reprîmes nos quartiers jusqu'au 10 mai, date à laquelle les Allemands envahirent la BELGIQUE.

Le capitaine BACHE m'appelle d'urgence pour me dire que tout le groupe doit quitter le terrain avant midi pour gagner MAUBEUGE. Tout le personnel mécanicien devra partir en WIBAULT pour être près des avions le jour même.

Les Allemands avaient soigneusement préparé leur coup, car tous les terrains d'aviation avaient été bombardés en même temps, et celui que nous avions quitté l'avait été également deux heures après notre départ.

* *
*

Nous apprenons, juste avant de partir, que les « FRITZ » ont franchi la ligne MAGINOT - réputée infranchissable - à SEDAN et entrent en FRANCE.

Nous atterrissons après une heure trente de vol. Le terrain sur lequel nous nous posons est entouré de blockhaus ; nous sommes près du village de VILLERS SIRE NICOLE à 4 km de la frontière belge.

Nos chasseurs, juste avant de se poser ont déjà eu maille à partir avec les MESSERSCHMITT ; BREMOND d'ARS a une balle dans son hélice et DENIAU a reçu une rafale dans son empennage. A la 4°, pas de bobo.

Les avions répartis sur les alentours, nous gagnons le cantonnement à VILLERS. Déjà, les routes sont encombrées de réfugiés belges qui fuient vers la FRANCE.

11 MAI - Un de nos pilotes, l'Adj. Ch. DENIAU est grièvement blessé : en attendant l'arrivée des mécaniciens, il a voulu aider à mettre un MORANE en route, et en brassant la lourde hélice tripale, il a pris un retour de pale sur la tête, gravement atteint, on l'emmène à l'hôpital de MAUBEUGE.

Le capitaine BACHE m'informe qu'une patrouille double devra décoller dans un quart d'heure : mission, protéger un groupe de LEO 45 qui devront détruire le pont de MAASTRICH sur la MEUSE, car les divisions blindées allemandes s'y engouffrent et déferlent sur la BELGIQUE. Les LEO apparaissent : ils sont 28, la mission doit durer une heure. Les MORANE rentrent ; il y a un manquant, LECLERC de la 4 ; il a été descendu en flammes.

14 MAI - Une patrouille de la 4° rentre de mission : un manquant, le capitaine Albert GILBERT, ...un ami... Un POTEZ 631 se pose. Dans sa cabine vitrée, l'observateur est affalé, sans mouvement, ses yeux vitreux ne sont point fermés, il est mort : il a perdu tout son sang, répandu sur les plaques métalliques sous le siège. L'ambulance l'emmène, et le 631

repart... embarquer un autre observateur...

BOYER, un pilote de la 4^{ème}, a son empennage criblé de balles : il est déchiqueté. Mais il y a des manquants : LENIAUD, DAMBRINE, le lieutenant RISS, tous de la 4^{ème}.

Nous apprenons qu'après avoir pris SEDAN, l'ennemi est à RETHEL... un pilote de la 4^{ème}, le lieutenant RISS a pu se poser en parachute dans les lignes belges. On le récupérera.

Un HURRICANE se pose... le pilote, un officier anglais nous dit qu'il vient de descendre 3 DO 17... bravo... sa carlingue est criblée de balles. Il n'a rien.

15 MAI - De bonne heure le matin, nous sommes survolés par un « photographe » mais il est trop haut pour la D.C.A.

Le capitaine BACHE m'appelle au P.C. pour me dire que les avions doivent décoller à midi et tout le personnel pour 13 heures. Nous allons sur le terrain de VERTAIN, près de SOLESMES. Je vérifie que tous les taxis ont leur plein et que tout pourra être embarqué dans l'échelon roulant.

Soudain, 6 DO 17 apparaissent. De BREMOND d'ARS est dans son taxi et son moteur tourne : il les a vus. Il se met en mesure de décoller et fonce sur eux. Nous voyons les traçantes de ses rafales, et juste comme il amorce un piqué pour revenir, un nuage de fumée entoure son taxi. On le voit sauter en parachute. Les DO 17 sont loin, et nous pourrions récupérer de BREMOND d'ARS à quelques km.

12h 40 : les taxis sont tous partis ; l'échelon roulant se met en route.

Adieu SALMAGNE !

L'échelon roulant stoppe dans un chemin creux à quelques km du terrain et au même moment 6 DO 17 lâchent leurs « torpilles » sur les lieux que nous occupions il y a 20 minutes... La ferme de SALMAGNE, à 500 mètres du terrain, est en feu et les soutes de la piste brûlent. Nous l'avons échappé belle... L'officier mécanicien, le lieutenant DEMOL est mort de peur et ne le cache pas.

Nous partons vers MAUBEUGE, envahie par des centaines de réfugiés belges. Les DO 17 sont passés par là, car il y a de nombreux foyers d'incendies. Nous traversons BAVAY, puis LEQUESNOY.

A 15 heures, nous atteignons le terrain de VERTAIN. Tous les taxis sont là, sauf celui du commandant FONTANET. Le lieutenant FABRE me dit qu'il est parti à REIMS pour y prendre les ordres.

Nous sommes loin du baroud. Ici tout est calme. L'adjutant-chef GRAY est en train de faire le cantonnement. Tout l'échelon roulant est là. Il reste à faire les pleins des taxis, le plus vite possible... sait-on jamais ? Les gens du village sont très aimables. On est bien : quel changement !

16 MAI - Il faut mettre tous les avions en alerte pour une mission de

« destruction générale » ; départ à 10 heures. A 10h 45, la mission rentre : tout le monde est là. Les Allemands avancent partout... Il faut vite refaire les pleins. Comme il est midi et que le terrain est très proche du village, je ne laisse pas de permanence et nous partons, HERBSTER et moi, pour « casser la croûte » dans un petit restaurant repéré au préalable.

Soudain, le bourdonnement bien connu des bombardiers allemands se fait entendre. Nous regardons le ciel, pour voir une patrouille double d'HEINKEL 111 qui vient en direction du terrain, et aussitôt naissent les traînées blanches issues du sillage des torpilles qui s'abattent sur nos avions... HERBSTER et moi, nous nous aplatissons dans l'herbe et sommes assourdis par les explosions qui se succèdent. Les HEINKEL qui sont en piqué disparaissent un instant pour revenir en rase-mottes et mitrailler nos avions. Un deuxième passage, et de nouvelles rafales. Ils vont sur SOLESMES et repassent une troisième fois pour achever leur travail de destruction. Une quatrième fois encore. Ils sont bas et je vois très distinctement les croix gammées peintes sur leurs fuselages. Cela ne leur suffit pas, ils effectuent un cinquième passage, puis disparaissent. Cela a duré 37 minutes...

HERBSTER et moi remontons vers le terrain : à 100 mètres, à quelques mètres d'un entonnoir creusé par une torpille, le lieutenant ZACK, un pilote Polonais, gît les deux jambes coupées à hauteur des genoux. Il sera porté en terre le soir même.

Sur le terrain, 4 avions sont en train de finir de brûler, mais j'interdis à mes mécanos d'approcher car plusieurs torpilles n'ont pas éclatées. Un taxi est complètement retourné. Peu ou prou, tous les avions ont été touchés par des balles. Sur les 15 avions de l'escadrille, un seul avion pourrait décoller après une sérieuse vérification. Plus question de faire des missions...

Je rends compte de la situation à DEMOL : il est effondré ! En ce qui me concerne ; j'attends des ordres. Il est impossible de remettre des avions en état de vol. Tous les réducteurs sont touchés ainsi que les hélices, la plupart des trains ont reçu des éclats de bombes, tous les appareils de contrôle des tableaux sont hors d'usage ; il n'y a pas un empennage intact. Il est impossible de mettre un seul des taxis en état de vol, à part le 4. Encore faudrait-il être sûr qu'il soit possible de le faire tourner, ce qui est douteux.

17 MAI - J'apprends à 3 heures du matin, qu'au jour naissant, tout le personnel devra se rassembler sur la place, paré au départ. A 8 heures, il semble que tout le monde soit là. A 9 heures, le lieutenant FABRE m'appelle et me transmet les ordres du commandant FONTANET : l'ennemi est à 15 km d'ici, il importe qu'il ne reste que des cendres de tous les avions. A moi de prendre toutes dispositions nécessaires pour les détruire. Je choisis trois mécanos, et, pourvu d'allumettes, nous gagnons le terrain.

Le dos au vent, nous dévissons les bouchons des réservoirs. Mettons le

feu, l'un après l'autre, à tous les MORANE. Cela nous a pris trois quarts d'heure.

Une 402 nous attend et nous filons pour essayer de rattraper l'échelon roulant que nous joignons à CAMBRAI.

Les ordres : rejoindre CHÂTEAUROUX par tous les moyens. Nous y prendrons en compte des BLOCH 175. Nous y arrivons le 20 mai.

Huit jours pour que pilotes et mécanos les aient en main. Nous remontons en CHAMPAGNE et occupons le terrain de La Chapelle LANÇON, à 10 km de GRANGES : nous sommes le 7 juin. Les avions BLOCH 175 plaisent aux pilotes ; mais ils ne sont pas rapides.

10 JUIN - Coup de théâtre... l'ITALIE déclare la guerre à la FRANCE... Les avions devront décoller dans une demie heure et aller se poser à PONT sur YONNE où l'échelon roulant les rejoindra dans les plus brefs délais... Il est midi : à 12 heures 45 tous les avions ont quitté le terrain et nous deux heures plus tard.

Nous arrivons à PONT sur YONNE dans la nuit. Les BLOCH 175 sont sur le terrain. Le lendemain matin à 5 heures, tout le personnel est rassemblé. Il nous est communiqué que les avions devront décoller dans la matinée pour aller se poser sur le terrain de PUJAUT, près de VILLENEUVE les AVIGNON. Nous les y rejoindrons le lendemain.

12 JUIN - Aucune nouvelle des Italiens ni des Allemands. Il a été décidé en haut lieu que, jugés peu performants, nous allons toucher des DEWOITINE 520. On désarme les BLOCH.

Il paraît que les Allemands sont sur le point d'occuper PARIS !

20 JUIN - Pilotes et mécaniciens partent pour TOULOUSE - FRANCAZAL pour prendre contact avec les D.520. C'est un très beau taxi. Le train est un peu long à rentrer, mais il a de l'allure en vol, et de plus il est mieux armé que ne l'était le MORANE et le BLOCH 175. Nous restons ici une journée pour diverses mises au point.

22 JUIN - Les taxis partent pour PUJAUT, et l'échelon roulant en fait autant. Nous arrivons à PUJAUT en fin de journée pour apprendre... que l'armistice vient d'être signé avec l'ALLEMAGNE...

Les D.520 n'ont pas assez d'essence pour traverser la MÉDITERRANÉE... et ils resteront là, interdits de vol...

Le GC II/6 est dissout. Seront démobilisés, ceux qui veulent, les autres feront partie de l'Armée de l'Armistice. C'est la solution que j'adopte... en attendant.

COMPLÉMENT

Commémoration du dimanche 15 mai 2011

Vellereille-les-Brayeux -Belgique
(à une quinzaine de km après Maubeuge)

en l'honneur du Capitaine Albert GILBERT, commandant de la 4^{ème} escadrille du Groupe de chasse II/6 (SPA 124), tué aux commandes de son Morane 406 n°86 le 14 mai 1940 en combat aérien contre des BF 109 allemands.

« Le 14 mai 1940, le Capitaine Albert GILBERT, commandant la 4^{ème} Escadrille du GC II/6, décolle à 9h15 avec deux ailiers, le Lt KARWOWSKI et le s/c BOYER, pour assurer la protection de l'aérodrome de Maubeuge. KARWOWSKI doit rentrer prématurément au terrain, victime d'une panne d'armement. Vers 10h15, la paire, survolant la Belgique vers 4 500m, rencontre des BF 109. Le MS 406 (n°92) de BOYER est gravement endommagé mais son pilote parvient à rejoindre Maubeuge. Dès le début de l'engagement, il constate la disparition du MS 406 (n°86) du cne GILBERT. Celui-ci s'écrase à Vellereille-les-Brayeux, à une douzaine de km au N-E de La Salmagne. »

L'avion du Cne Gilbert a été retrouvé en 2010 par Nicolas Clinaz et son équipe. Quelques recherches ont permis de retrouver rapidement le lieutenant colonel Riss, qui était s/lit en 1940. C'était l'ami et l'ailier du cne Gilbert. Hélas le Lt/c Riss est décédé le 20 janvier 2011, quelques mois avant cette commémoration.

La Famille du Lt/c Joseph Riss était cependant présente dimanche, car lui aussi s'était fait abattre par la chasse allemande et s'était posé en catastrophe la veille, le 13 mai 40, à quelques kilomètres de là.



Le MS. 406 n°372 du sous-lieutenant Joseph RISS de la 4^{ème} escadrille du GC II/6 (SPA 124)

La cérémonie, qui a débuté à 11 heures, a réuni environ 70 personnes. L'harmonie locale était présente. Le petit avion d'un pilote de l'aéroclub voisin a survolé les lieux. Ensuite eut lieu le discours du maire. Puis, Mr. Marcq, le propriétaire de la ferme, qui a offert la plaque et a apporté une aide précieuse à la récupération des restes de l'avion prononça quelques mots très touchants avant que Nicolas Clinaz prenne la parole pour rendre un chaleureux hommage à Albert Gilbert et à tous les aviateurs du GC II/6.



A 11h 45, arrivant de l'ouest ce fut la surprise : est apparu dans le ciel la silhouette du magnifique Morane Saulnier MS 406 de Daniel Koblet, le célèbre pilote suisse d'avions de légende, qui fit une présentation d'une dizaine de minutes avec de très beaux passages, puis l'avion et son pilote sont repartis vers Cambrai sous les applaudissements des invités surpris, ravis et émus.



Daniel KOBLET devant son MS 406

Nota : ne pas confondre le capitaine Albert GILBERT (1908) avec son homonyme, le lieutenant Francis GILBERT (1915), de la même escadrille, qui lui, avait été fait prisonnier la veille, le 13 mai, après avoir été abattu et avoir sauté en parachute à l'intérieur des lignes allemandes.

D'après David JOANNON - Forum « Aviation ancienne »