

Sous-lieutenant René POMIER LAYRARGUES
Ecole de l'Air - Promotion MEZERGUES 1937
Pilote au GC II/7
1916 - 1940



Sortie de la promotion 1937 de l'Ecole de l'Air
(une petite partie de la promotion seulement)
Versailles : 22 avril 1939

Extrait de la Revue « L'Air » n°582
20 septembre 1946

Escadrille « France » (1)
par le lieutenant-colonel PAQUIER

« L'aviation ?... Un métier qui n'en finit pas avec les surprises, les tressaillements, les sursauts d'orgueil, et qui ratifie les passages de l'Écriture où il est dit : « Les portes de l'Enfer ne prévaudront pas. »

(Pierre WEISS.)

Ce récit est un acte de foi en notre aviation.

L'histoire qui évoque un passé déjà vieux de trois ans est dédiée :

- D'abord aux petits constructeurs de « modèles réduits » et aux écoliers de chez nous dont la sensibilité enfantine a soif de générosité ;
- Mais aussi à nos camarades de l'air qui éprouvent toujours le besoin de vibrer, de s'exalter ;
- Aux jeunes pilotes qui manquent d'ailes et augurent tout de l'avenir ;
- Aux aviateurs, graves et recueillis, dont le cœur très fier se porte vers le grand ;
- Enfin à ceux qui, trouvant laide ou commune la dure lutte pour la vie de chaque jour, cherchent à libérer leur cerveau brûlé par le raisonnement, par le doute et à voiler d'un mirage leur grand désert moral.

L'une de nos unités d'aviation de chasse de la campagne 1939-1940 portait le nom, si doux à prononcer, d'escadrille « France ».

Étincelante escadrille, elle était commandée par le capitaine Hugo, dont le nom s'écrit comme celui du grand maître ès poésie française... ce qui, ma foi, est acceptable pour un « as de guerre », c'est-à-dire pour un homme en forte protestation contre tout ce qui est plat et banal.

Mais ne nous perdons pas dans la beauté des souvenirs. À l'aise dans l'harmonie des rimes, Victor Hugo, l'ancêtre, avait chanté l'héroïsme. Plus profane en littérature, l'enfant se crut obligé à faire de l'épopée vivante. Ainsi, la gloire ne sortait pas de la maison.

La gloire ?

Mais oui, car on ne voyait autrefois que dans les jardins de légende des charges de chevalerie dans les nuages, des chocs d'épée dans le soleil.

Levez les yeux maintenant. Avec une magnifique insolence, nos cavaliers de l'air franchissent 8 000 mètres en une minute. Ils se heurtent à des monstres armés de douze mitrailleuses dont la gerbe de feu crache 360 balles par seconde.

Sur dix pilotes disparus en combat aérien, sept meurent carbonisés.

Ainsi, les occasions de vivre dangereusement n'ont pas manqué à nos aviateurs de la campagne 1939-1940, qui ne méritent ni la punition de l'oubli, ni celle du silence.

(1) Extrait de " Combat de Chasse " qui vient de sortir aux Editions Colbert.

Il faut tenir ce langage à tous ceux qui cherchent à rapetisser, à altérer, à détruire « la merveilleuse histoire » de nos pilotes. Car cette histoire est notre patrimoine. Elle repose seulement sur des faits. La vérité, quoi qu'on en dise, est supérieure à toutes les fictions où l'on nage en plein rêve.

Témoin l'épisode dont j'emprunte les circonstances à un feuillet du journal de marche de l'escadrille « France », deuxième escadrille du groupe de chasse II7, portant insigne de « la panthère ».

Le mercredi 5 juin 1940, une patrouille triple de chasse, soit neuf Dewoitine monoplaces 520, sous les ordres du capitaine Hugo, livre combat à quarante Messerschmitt 109, dans la région de l'Oise.

Voulez-vous savoir les circonstances de cet engagement ?

Il est 5 heures du soir. Prêts au combat, les neuf avions de l'escadrille « France » croisent sur Attichy, à 15 kilomètres Est de Compiègne. Dominant la terre avec ses richesses au soleil, l'escadrille vole dans un ciel très pur, un ciel chargé d'histoire, le ciel de France : elle est chez elle.

En tête, assuré de son but, la pensée concentrée sur sa mission, très calme, le chef de patrouille qui a décision sur toute chose. Son regard clair fouille l'horizon. Sa main droite, musclée, solide, tient le manche du gouvernail de profondeur. L'altimètre de son Dewoitine marque 8 200 mètres.

Serrés l'un contre l'autre, les huit chasseurs suivent étroitement leur guide, dans une dépendance, de tous les instants, dans une constante communauté de pensée. Ils se sont si souvent entraînés ensemble, côte à côte, des heures, des journées entières, avec les mêmes soucis, la même confiance, méditant toutes les réactions de l'avion, donnant de l'accent aux moindres de leurs gestes. Ils sont prêts aujourd'hui à accomplir de grandes choses.

Fier comme un vieux « briscard », l'œil brillant, transporté de joie à l'idée de se battre, le plus jeune pilote de l'escadrille, le sous-lieutenant Pomier Layrargues, qui sort à peine de l'Ecole de l'Air, ferme la marche. Je ne voudrais pas, déjà, vous parler de lui avec sympathie. Pourtant, je gage que vous avez commencé à l'aimer...

Oui ?...

Vous avez raison. Alors suivons-le.

Jetons, avec lui, un coup d'œil furtif sur sa montre-bracelet. Elle marque 17h 05

A ce moment, surgissent quarante chasseurs allemands. Ils sont scindés en deux pelotons volant à une altitude différente :

— L'un de quinze avions qui surviennent par la droite ;

— L'autre de vingt-cinq appareils, sections en ligne, débouchant par la gauche.

Du côté français, il y a surprise complète. Car ceux de nos chasseurs qui ont vu le premier peloton n'ont pas aperçu le second et réciproquement.

Deux secondes plus tard, les yeux des pilotes de Dewoitine se dessillent. On ne peut s'y tromper : ce sont quarante Messerschmitt !

Un pressentiment étreint les nôtres, qui accélèrent l'allure, derrière le chef de patrouille, attendant un signe du capitaine, car sa volonté est la leur. Ne leur a-t-on pas enseigné que, même surprise, même dominée en altitude, une patrouille instruite et bien commandée peut se reprendre et imposer sa volonté à l'ennemi.

Pourtant, devant l'inégalité du nombre, il serait plus sage de refuser le combat, d'abandonner la partie.

« *Tourner le dos ?... A Dieu ne plaise !* » pense le capitaine Hugo criant l'ordre d'attaquer dans le radiotéléphone, Et chacun de se ruer sur un adversaire.

Net de toute crainte, le sous-lieutenant Pomier Layrargues jette un bref regard autour de lui et choisit un Messerschmitt. Il se place pour l'assaut, lorsqu'un autre « Messer » l'assaille de côté.

A l'oreille du jeune officier, venant du radiotéléphone, une voix, la voix ferme du capitaine Hugo, a murmuré :

« *Tiens bon... J'arrive...* »

Le sous-lieutenant Pomier Layrargues serre les dents. De tout son être, de tout son espoir, de toute sa jeunesse, il fonce. Son cœur bat violemment. Son bonheur est complet. Une seule pensée l'occupe : abattre son adversaire.

Tout près de lui, la voix amie a repris d'un accent obstiné, l'accent des moments difficiles :

« *Vise, vise bien le but. Ne le manque pas...* »

Le front plissé, Pomier Layrargues tire deux rafales.

De vives étincelles, puis une flamme aiguë jaillissent. L'appareil ennemi tombe. Mais son pilote, un capitaine, se ressaisit et saute en parachute.

Le Messerschmitt se fracasse au sol, tandis que l'officier allemand parvient sans encombre sur la terre ferme grâce à son parachute. Il réussit à se dissimuler pendant quelques instants dans un champ de blé et, les regards aux aguets, l'haleine coupée, il attend.

Le champ est bientôt entouré de toutes parts par une section d'hommes déployés en un vaste cercle : ce sont les canonniers d'un régiment voisin, très exactement le 195^e Régiment d'artillerie lourde tractée (2).

Le capitaine allemand est capturé. On l'emmène au château de Blincourt, où se trouve l'état-major. Là, l'officier prisonnier est questionné par le capitaine Drouot.

Le pilote ennemi se met tout raide au garde-à-vous. Une obstination glacée fuse dans son regard. D'une voix grave, en bonne langue de chez nous, mais teintée d'un léger accent, il articule, sans quitter des yeux son interlocuteur :

« *Je suis officier prussien.* »

Et, les lèvres pâles :

« *Conformément aux lois de l'honneur, je refuse de donner aucun renseignement militaire.* »

Aussitôt, c'est dans l'ordre, le capitaine allemand est fouillé. On découvre, dans son portefeuille gris à croix gammée, une image où lui-même est photographié en grande tenue, aux côtés du maréchal Göring... Une brève inscription, tracée au verso, ne permet aucun doute. Le prisonnier n'est autre que le fameux as de la Luftwaffe que le communiqué a rendu célèbre : Moëlders, « le fier, l'indomptable », Moëlders aux 115 victoires aériennes...

Notre sous-lieutenant avait bien choisi !

Les officiers français traitent leur prisonnier avec courtoisie et lui demandent s'il désire quelque chose :

« *J'ai une petite requête à vous adresser, répond alors le capitaine Moëlders en détachant les mots. Je voudrais avoir l'honneur de connaître mon vainqueur...*

Je souhaite, si possible, échanger une poignée de main avec l'aviateur français qui a réussi à m'abattre.

(2) Nous invitons nos lecteurs à se reporter aux passionnants souvenirs de Mme Germaine l'Herbier Montagne (Disparus dans le Ciel).

— *Hélas*, lui répond le chef d'escadron Blassou, *avec une pesante mélancolie, le chasseur qui vous a « descendu » vient de tomber il y a quelques minutes.* »

Moëlders se fige au garde-à-vous, puis, d'un geste raide, s'incline tout d'une pièce. Les yeux dans ceux du capitaine de la Luftwaffe, le commandant français rend à Moëlders sa croix de fer que, dans le champ de blé de la capture, l'Allemand avait perdue au moment de la poursuite.

Le chef d'escadron Blassou avait dit vrai. Le sous-lieutenant Pomier Layrargues était tombé lui aussi.

Voici dans quelles circonstances.

Aussitôt après avoir abattu le capitaine Moëlders, le sous-lieutenant, dont le visage s'éclaire, se place pour attaquer un nouveau Messerschmitt.

Tandis que, penché à droite, respirant à peine, il guette son ennemi, sûr de ne pas le laisser s'échapper, un deuxième Messerschmitt apparaît sur la gauche. En même temps, droit devant, notre pilote aperçoit, fonçant sur lui, un troisième agresseur. Enfin, dans le rétroviseur, il voit un quatrième assaillant... Un en avant, un en arrière, un sur chaque bord.

Tout n'est pas perdu !

Au lieu de se dégager, Pomier Layrargues, sans se troubler, plonge sur le premier adversaire et, lorsque trente mètres l'en séparent, peut-être moins, il déclenche deux rafales.

Soulagement : le Messerschmitt flambe.

Dans une épaisse fumée rouge, les flammes gagnent de l'empennage jusqu'aux ailerons, avec une rapidité prodigieuse. Les jets de feu montent le long du fuselage, sifflent et s'enroulent sur le mât d'antenne.

Vision sinistre : le réservoir d'essence explose et s'effondre. Les ailes enflammées s'écroulent dans le vide comme d'immenses torches de résine.

Tout orgueil résigné, le pilote allemand se lance en parachute et, sans joie mais satisfait, se pose, légèrement blessé, dans la région de Quesnel-Aubry.

17h 30. Il fait presque beau, presque doux.

Sans perdre de temps à suivre des yeux la chute de l'avion ennemi, Pomier Layrargues laisse les destinées s'accomplir et, les lèvres frémissantes, il vire brusquement à droite en montant vers le franc soleil.

Il était temps : au même instant, un Messerschmitt 109 fuse juste derrière la queue du Dewoitine.

A une seconde près, le sous-lieutenant voit « le Messer » tout près de lui à le frôler. Retenant son souffle, il entend les balles mordre la tôle du fuselage. Mais, sûr de réussir, notre pilote se dégage par un Immelmann à l'envers. Le Dewoitine pique à fond, passe sur le dos.

Sous l'effet brutal de la force centrifuge et le brusque changement d'accélération, Pomier Layrargues, - qui par bonheur s'est soigneusement attaché avant de décoller - est tiré de son siège. Le pilote ne tient plus à l'avion que par les sangles. Son cœur bat à grands coups. Ses oreilles bourdonnent. Après un bref éblouissement, ses yeux se voilent. Le ciel qui l'entoure prend une teinte rouge d'abord, livide ensuite.

Par une impression singulière, le sous-lieutenant sent comme une main qui lui serre la gorge. Ses jambes fléchissent. Les cadrans des instruments de bord, les appareils indicateurs, tout ce qu'il voit dans ses pupilles dilatées, revêt une forme

ovale dont les bords cramoisis se rapprochent du centre, tel un diaphragme d'appareil photographique. Il semble au jeune officier qu'une partie de lui-même s'est détachée de son être.

Dans un prodigieux effort d'énergie, Pomier Layrargues se redresse. Tiré de sa torpeur, il s'adosse aux montants de son siège, met le manche au milieu et, agissant de la main gauche sur la manette des gaz, arrive à rétablir son appareil : le voici de nouveau en ligne de vol.

Le sous-lieutenant fait glisser le panneau vitré de sa cabine. Il respire profondément. Le vent lui fouaille le visage et lui fait grand bien. L'homme aspire l'air à pleine bouche.

A ce moment, cruellement seul, Pomier Layrargues est entouré par six Messerschmitt qui en prennent à leur aise et le mitraillent à bout portant avec des balles incendiaires. Chacun des six Messerschmitt fait une passe et revient tour à tour, sans merci, en chaîne ininterrompue, contre le Dewoitine 520 qui porte la marque de la panthère.

Pomier Layrargues garde confiance : on la perdrait à moins... Comme un jeune bélier, il fait front. Il essuie avec sa manche ses yeux injectés de sang. Mais, trois secondes plus tard, l'avion français s'enflamme. Son pilote est carbonisé. Le Dewoitine tombe comme une torche et s'écrase contre une maison de la route d'Amiens à Marissel.

Durci et calciné, le bloc moteur s'enfonce profondément dans le sol.

Image très pure de fierté, de jeunesse, d'espérance, le sous-lieutenant Pomier Leyrargues avait vingt-trois ans.

Ne vous en déplaise, sceptiques qui doutez de tout, voici, en substance, ce qu'écrivait, peu après, le père de ce jeune officier :

« Un garçon de vingt-trois ans, pour ses parents, est toujours un enfant. Nous l'avions formé, nous avons veillé sur lui jour après jour, et nous n'avons pu l'assister à son dernier moment !

« Mais sa mère et moi, nous avons du moins la consolation de savoir que notre petit garçon a été à la hauteur de sa tâche... »

Je songe aujourd'hui à la maman au visage très doux qui a dû, si souvent, se pencher en pleurant sur une belle photographie que je connais bien, car elle figure à la place d'honneur de mon album. Je pense aussi au papa qui mordait ses lèvres pour ne pas montrer sa peine.

Et je m'adresse à tous ceux de mes camarades aviateurs qui ont un petit garçon. Ils me comprendront.

Tel fils, tels parents.

Je détache en effet les lignes suivantes de la lettre adressée à son père par le sous-lieutenant Pomier Layrargues le 31 mars 1940 :

« Mon cher papa,

« Je suis dans un groupe « épatant » et j'ai un chef d'escadrille magnifique. »

Ce « chef d'escadrille magnifique » était le capitaine Hugo, « le fabricant d'épopée ». Excusez-moi de ne pas vous dire ses exploits. Il ne me le permettrait point.

Pourtant, je suis sûr de demeurer en étroite communion de sentiments avec lui si je vous demande, à vous petits enfants qui lirez peut-être ce récit - vous qui êtes encore à l'âge exaltant où l'âme cherche à rattraper Dieu - de tourner un instant vos pensées vers le ciel où, un soir de juin 1940, le capitaine Georges Guynemer accueillit, avec une simplicité calme, au paradis des aviateurs, le sous-lieutenant Pomier Layrargues, vivant drapeau de l'escadrille France et vainqueur de l'as allemand Moëlders.

Pour vous aussi, mes camarades, qui foulez chaque jour les chemins de la terre jonchée de feuilles mortes, cette pensée n'est-elle pas une consolation ?

Effacés du monde, nos compagnons disparus ont rallié le pays de tous ceux qui, pour leur patrie, renoncèrent à la vie, sans regret : un pays de clarté, là-haut, très loin, où le ciel est plus pur, l'air plus limpide ; une contrée où l'homme ne fait pas couler de larmes, où il vit dans un esprit de douceur, car il ne perçoit que le frisson du vent, la fraîcheur des prairies, le murmure des fontaines ; une terre aux féeries lumineuses qui s'élargit à l'infini sur des jardins de roses, des eaux bleues, des plaines blondes et des montagnes.

René Pomier Layrargues n'était pas venu à l'armée de l'air par intérêt, mais par amour, un amour libre, ardent, volontaire, où le cœur avait sa part bien plus que le plaisir.

L'aviation, ce n'était pas pour lui un caprice qui, l'espace d'un matin, fait battre le cœur plus vite. C'était une passion, mais de celles qui, soutenues par quelque chose de grave, de profond, purifient les pensées d'un homme, ennoblissent ses ambitions, s'emparent de sa vie, la dominent, la remplissent.

Dernière citation du sous-lieutenant Pomier Layrargues.

ORDRE « CD No 88

**« Le Général de Division Aérienne, Secrétaire d'Etat à l'Aviation, cite à l'ordre de
L'ARMÉE AÉRIENNE**

le Sous-lieutenant Pomier Layrargues du Groupe de Chasse II/7. »

Libellé de la citation :

« Jeune officier de chasse de grande valeur. Plein d'allant et d'audace. A trouvé une mort glorieuse, le 5 juin 1940, au cours d'un combat acharné contre des chasseurs ennemis supérieurs en nombre. N'a succombé qu'après avoir lutté jusqu'au bout et après avoir abattu deux de ses adversaires, dont l'as allemand le capitaine Moëlders. Déjà deux fois cité. »

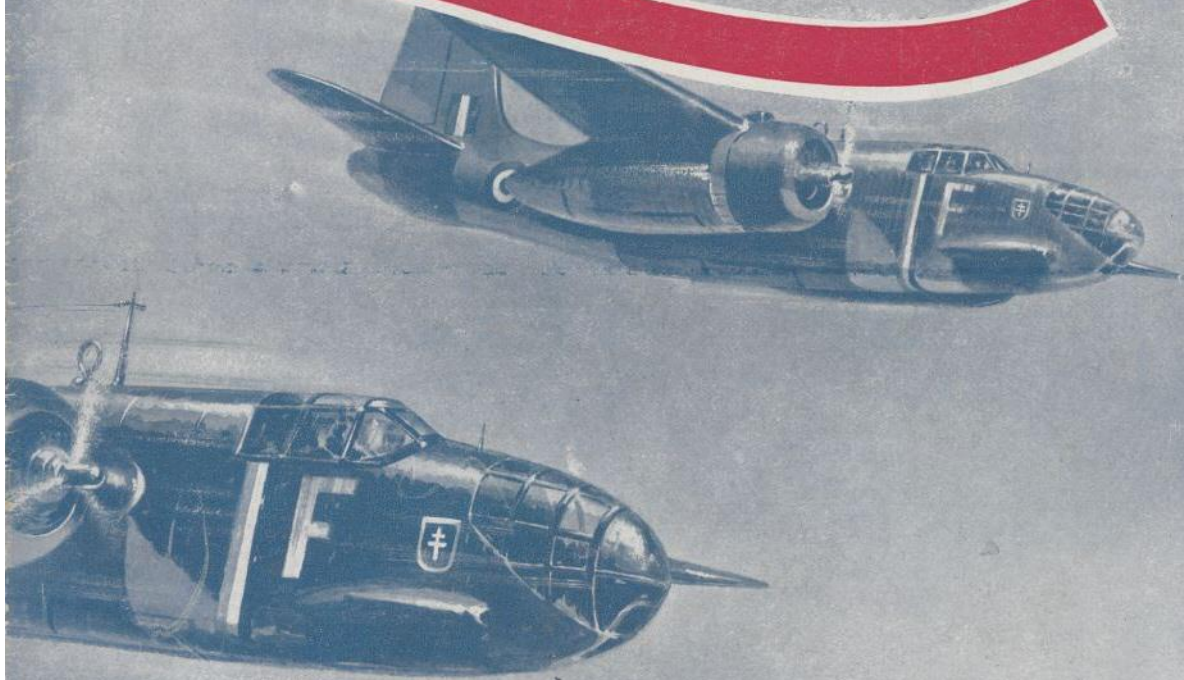


Représentation par d Roy Grinnell de la victoire de René Pomier Layrargues sur Werner Mölders le 5 juin 1940 près de Compiègne, dans l'Oise. Au cours de ce combat, 8 Dewoitine D.520 du GC II/7 avaient été surpris par 15 Messerschmitt Bf 109 menés par Mölders, vétéran de la guerre d'Espagne et titulaire de 39 victoires aériennes. Pomier Layrargues parvint à abattre deux chasseurs allemands avant de tomber sous les balles d'un troisième.

N° 582 — 20 Pages 15 Fr.
20 SEPTEMBRE 1946

Revue hebdomadaire provisoirement bi-mensuelle
71, Champs-Élysées, PARIS-8^e

L'air



"LORRAINE"
Escadrille de France

DANS CE NUMÉRO :

CHOIX D'UN AVION CARGO
LA JOURNÉE DE LUXEUIL
LA CHRONIQUE DE L'AVIATION MILITAIRE

Couverture de la revue « l'Air » n°582 du 20 septembre 1946

Eléments de la biographie de René POMIER LAYRARGUES

Pilote de chasse et As aérien français de la Seconde Guerre mondiale.

6 victoires

Naissance : 1.11.1916, Montpellier 34000 Hérault Languedoc-Roussillon France

Ecole de l'Air – Promotion Mézergues : 1937/1939

Sous-lieutenant : 22 août 1938

C.I.C. (Centre Instruction à la Chasse) de Chartres : 09/1939 – 03/1940

G.C. II/7 : 03/1940 sur MS.406 jusqu'au 24 mai 1939 inclus et sur D.520 (n° 266) ensuite

11 mai 1940 : il abat, en coopération, un bombardier He.111, près de Brassy

19 mai 1940 : il abat un bombardier Dornier DO.17

24 mai 1940 : il abat un He.111

25 mai 1940 : il abat un He.111

5 juin 1940 : ce jour-là, 8 appareils du GC II/7 furent surpris par 15 Bf.109 commandés par l'As Werner Mölders et au cours de la mêlée qui s'ensuivit Pomier Layrargues parvint à abattre 2 de ses adversaires avant d'être lui-même tué par un chasseur ennemi. Parmi les deux victimes qu'il aurait pu revendiquer se trouvait Werner Mölders, l'as de l'aviation allemande, à l'époque titulaire de 39 victoires, qui fut fait prisonnier par des soldats français.

(Plusieurs victoires en collaboration)

Décès : 5.6.1940 Mort pour la France.

Parrain de la promotion 1943 de l'Ecole de l'Air

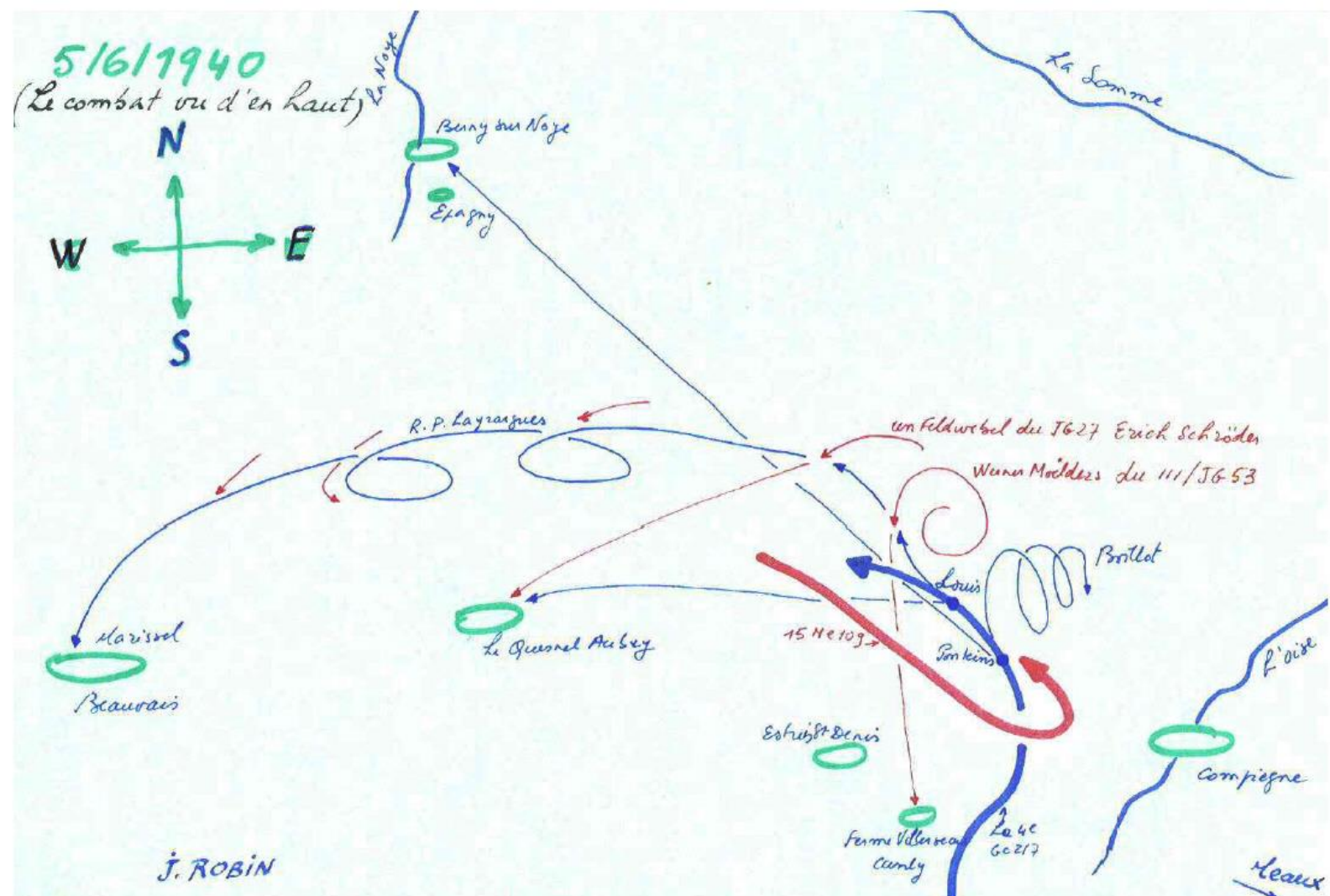
Document 1

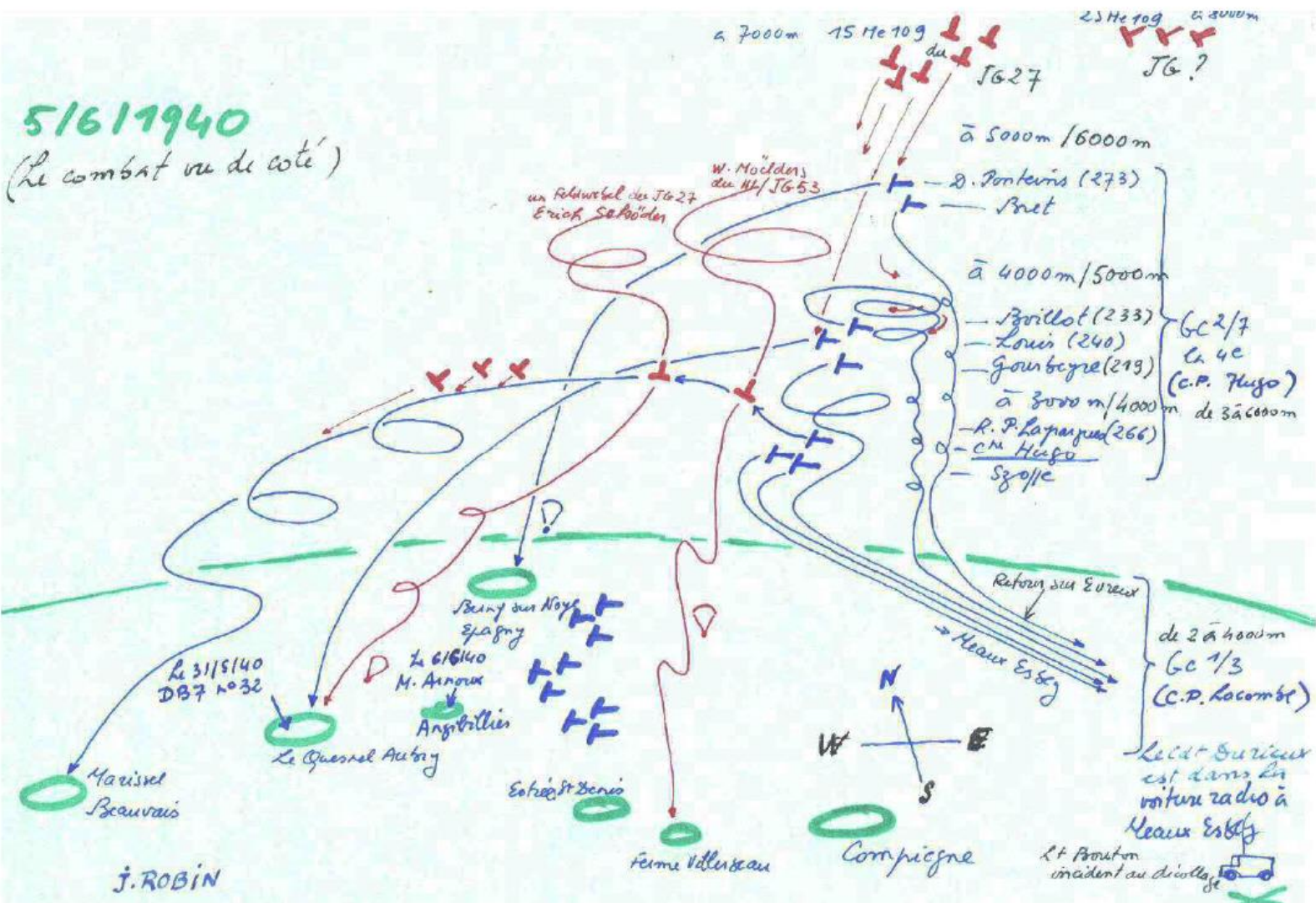
Le groupe II/7 vient d'achever sa transformation sur Dewoitine D.520 à Marey sur Tille (21). La patrouille du Capitaine Henri Hugo abandonne sans regret ses MS-406 décorés de la panthère noire car ils sont très fatigués. Le pilotage du D.520 se révèle assez pointu et les pilotes n'ont guère que quelques heures de vol sur ce pur sang ! Le matin du 5 juin, le groupe est appelé en renfort à Meaux Esbly (77) afin de soutenir le groupe 1/3 lors d'une sortie dans la zone Athies, Péronne, Bray sur Somme et Proyat. Le but de l'opération : couvrir les bombardiers qui vont tenter de détruire les Panzers ennemis qui surgissent de partout dans la zone ! Malheureusement l'infrastructure au sol est insuffisante pour ravitailler à temps la patrouille du Capitaine Hugo si bien que le décollage prévu à 16h 30 en est retardé. La patrouille n'est plus en mesure de rattraper celle du 1/3 déjà en l'air, elle devait pourtant lui assurer la protection en altitude. Qui plus est, le Lieutenant Bouton couche son train dans un trou sur la piste défoncée par les récents bombardements. Le dispositif réduit à huit chasseurs se met néanmoins en place, il s'étale entre 3 000 et 6 000 mètres C'est alors qu'il est repéré par 15 Me-109 du Jg27 entre Compiègne et Estrées St-Denis. Le dispositif allemand manœuvre pour avoir le soleil dans le dos ; ils piquent alors depuis 7000 mètres. C'est la surprise totale pour la patrouille haute. Le Sergent Bret déclenche en piqué, il redresse difficilement et pose son avion désarticulé et en perdition à Evreux. Atteint de lésions irréversibles, le Sergent ne retournera pas au combat. Le « 3 » de l'Adjudant Chef Denis Pontains est sévèrement touché. Le pilote blessé, s'éjecte et se pose à Bemy sur Noyé (80) tandis que son Dewoitine n°273 décoré de la célèbre gueule de requin s'écrase à Epagny. Les Messerschmitt poursuivent leur piqué et au passage enflamment le n° 240 du Sous Lieutenant Camille Louis qui vole en patrouille intermédiaire. Le pilote a vraisemblablement été tué sur le coup car son avion part tout droit se ficher en terre au Quesnel-Aubry (60). Seul Le Sergent Boillot a vu venir l'attaque mais il n'a pas les moyens radio pour prévenir ses équipiers. En surveillant les assaillants, il s'est écarté du dispositif et vire alors à droite en montant afin d'engager mais son D 520 n°233 part en vrille. Boillot redresse facilement et s'en retourne à Meaux Esbly. Le Sergent Chef Gourbeyre est épargné ; esseulé, il s'en retourne avec son n°219 à Esbly. La patrouille basse est alertée par les avions qui tombent en flammes, elle a le temps de faire face. C'est ainsi que le Sous Lieutenant René Pomier Layrargues attaque en montée avec son « 6 » un Me-109 qui se présente sur sa route : il est piloté par l'As allemand Werner Mölder du III/Jg53. En fait, Mölder qui se

trouve par hasard dans les parages, observe avec intérêt la manœuvre de ses congénères du Jg27. Le voilà contraint de s'éjecter. Tandis que son avion personnel s'écrase vers Estrées St-Denis (60), Mölder se pose non loin de la ferme Villerseau, il est fait prisonnier. Pendant ce temps, Pomier Layrargues attaque un autre Me-109 à sa portée et l'enflamme. L'avion s'écrase au Quesnel-Aubry et le Feldwebel Erich Schoder du Jg27 est également fait prisonnier du côté de Froissy (60). Puis Pomier Layrargues est pris à parti par trois Me-109 qui, furieux, ne lui laissent aucune chance. Le D.520 n° 266 s'écrase à Marissel, un quartier de Beauvais. La ville subit à ce même moment une attaque meurtrière effectuée par des Heinkel 111. Par deux fois Le Capitaine Hugo tient un adversaire dans son collimateur, malheureusement, par manque d'entraînement sur le Dewoitine, il omet d'enlever la deuxième sécurité de tir si bien que le canon et les mitrailleuses restent muets. Le dispositif étant complètement éclaté, Hugo n'a plus qu'à rejoindre Meaux Esbly en compagnie du Lieutenant Szoppe. Comme le dira Boillot plus tard, cette journée est tragique pour le GC II/7. Le dispositif s'avère totalement inefficace dès l'instant où les avions français ne peuvent communiquer entre eux par radio ; seul, le chef de patrouille est en liaison avec la voiture radio du groupe et ce dans un rayon limité à moins de 80 kilomètres. Pendant ce temps les pilotes Allemands sont en liaison « phonie » entre eux !

Etude de Jean ROBIN

(voir texte intégral par le lien en bas de cette page)





Dessins originaux de Jean ROBIN

Document 2

Le 5 juin 1940, le 195ème RALT a établi son PC au château de Blincourt (près d'Estrées-St-Denis) et son 3^{ème} groupe est cantonné à Grand-Frenoy et à Sacy-le-Petit. Vers 17 heures, au cours d'un combat aérien mettant aux prises plusieurs avions français et allemands, un avion allemand, après avoir échangé quelques bandes de mitrailleuses et quelques coups de canon, tombe, prend feu et explose à proximité de Sacy. Son pilote descend en parachute. Le combat a été suivi par le capitaine Giron du 111/195 et le lieutenant Vaux de l'état-major du régiment. Ces deux officiers s'élancent aussitôt à la recherche de l'aviateur. Giron est suivi d'un civil. L'aviateur allemand cherche d'abord à se cacher dans les blés très hauts à cette époque. Puis se croyant cerné, se constitue prisonnier et rend son pistolet automatique. C'est un grand jeune homme brun, vêtu d'une chemise bleue à manches courtes et d'une culotte grise et de bottes noires. Il n'a plus ni vareuse ni parachute. Il est assailli par le civil qui lui assène un coup de poing lui fendant l'arcade sourcilière avant que les officiers français aient pu intervenir. Le capitaine Giron se met alors en devoir de protéger l'Allemand désarmé contre la brute. Vers 17h 30, l'aviateur est conduit au château de Blincourt où il est interrogé et fouillé en présence du chef d'escadron Bassous, commandant provisoirement le régiment, du capitaine Drouot, son adjoint, et du lieutenant Vaux, officier du service de renseignements d'artillerie. Le maréchal des logis Zimmermann, (ex-chef de cabinet du maire de Marseille, M. Surleau), d'origine alsacienne sert d'interprète. Le prisonnier déclare se nommer Mölders, être capitaine prussien, âgé de 27 ans, il demande à connaître et à serrer si

possible la main de l'aviateur qui l'a descendu « si proprement ». Le commandant Bassous lui dit que ce n'est pas possible et lui serre la main. Le capitaine Mölders parle quelque peu français. Il prétend avoir été abattu par un « Morane » (*note : un Dewoitine 520 en fait*), alors qu'il pilotait un « Messerschmitt », répond à un officier qui lui demande où il a appris le français... à l'école. Tandis que le capitaine Drouot, dans le civil médecin, panse la légère blessure de Mölders et lui donne à boire un verre de vin, on fait l'inventaire des objets qu'il avait dans les poches de sa culotte : un pistolet automatique 7,65 à manche de galalite claire, un livret de solde, un porte-monnaie avec 120 Mark, un bâton de pommade blanche pour les lèvres, une photographie où il était aux côtés du maréchal Goering, un télégramme de félicitations pour une récente décoration, la croix de Fer passée à son ruban noir, rouge et blanc (*note : il s'agit en fait de la Ritterkreuz, la croix de Chevalier de la croix de Fer*). Le lieutenant Vaux mit ces objets dans une enveloppe à l'adresse du 2^{ème} bureau, le prisonnier fut accompagné au dit 2^{ème} bureau de l'armée, situé entre Senlis et Chantilly. Le commandant Bassous rendit au capitaine Mölders sa Croix de Fer, marquant ainsi l'esprit « chevaleresque » des artilleurs français pour l'ennemi abattu mais brave. Vers 19 heures, on retrouvait le parachute et le lieutenant Vaux découvrait dans un champ, un plan de l'alimentation en huile et des commandes de l'avion abattu. Il porta le tout, le jeudi 6 juin au 2^{ème} bureau au cours d'une liaison au Service Géographique, puis au PC du général commandant l'artillerie de la VII^{ème} Armée, situé au château de Mont-L'Évêque. Le 195^{ème} RALT fit alors mouvement et l'on n'entendit plus parler du capitaine Mölders dont la vareuse ne fut jamais retrouvée.

Témoignage des militaires du 195^{ème} RALT, au sujet d'un Bf 109 (1) abattu vers 16h 30 au lieu-dit Le Blanc Verrier, près du Quesnel-Aubry, qui serait certainement le second Bf 109 abattu par le sous-lieutenant Pomier Layrargues, abattu lui-même quelques minutes plus tard à Marissel.

- (1) - Avion n° 9-6060
 - Cde : 1531
 - Ez n° 8-109705 -01
 - GR : Ao

Document 3

Je soussigné Henri Loron certifie avoir assisté le 5 juin 1940 vers 16h30 au Quesnel-Aubry à une bataille aérienne au cours de laquelle tomba un avion de chasse français Dewoitine 520 n°240 piloté par le sous-lieutenant Camille Louis qui fut tué et carbonisé au lieu-dit Le Bouleau Méru. La bataille aérienne dans laquelle étaient engagés de nombreux avions français et allemands, se poursuivit vers Beauvais ; un quart d'heure plus tard, un avion allemand tomba en flammes, le pilote réussit à poser son appareil dans un champ de blé au lieu-dit Le Blanc Verrier.

Le pilote allemand brûlé en diverses parties du corps fut fait prisonnier et remis entre les mains du chef de brigade de Froissy par M. Frémaud, maire de Montreuil-sur-Brèche, qui l'a en automobile à la brigade, accompagné de M. Pillon, adjoint au Quesnel-Aubry, et de moi-même.

Récit de Monsieur Loron en date du 17 avril 1942



Profil estimé du Dewoitine D.520 de René Pomier Layrargues

Germaine l'HERBIER-MONTAGNON, la célèbre I.P.S.A (Infirmières Pilotes et Secouristes de l'Air) qui, à sa seule initiative après la défaite de juin 1940, créa, et dirigea la Mission de recherches des morts et disparus de l'Armée de l'air, a longuement évoqué René POMIER-LAYRARGUES et les combats du II/7 du 5 juin 1940, à travers les pages 157 à 165 d'un de ses plus fameux ouvrages « *Disparus dans le Ciel* » (Fasquelle Editeurs - 1944).

En voici les lignes principales :

Document 4

En juin 1940, l'escadrille « France » du groupe de chasse II/7 vint renforcer le groupe 1/3 basé à Esbly, près de Meaux.

Equipée de Dewoitine 520 depuis le 27 mai, les pilotes s'enthousiasmaient de cet avion possédant un moteur canon de 960 CV, armé de plus de 4 mitrailleuses d'ailes. Le canon était le nouvel Hispano de 23 millimètres, plus puissant que celui de 20 millimètres du Morane 406. Le réservoir d'essence était auto-étanche, le pare-brise à l'épreuve des balles, le dossier du siège du pilote blindé.

La vitesse au sol s'élevait à 450 km/h, 500 km/h de croisière et 530 kmh à 4 000 mètres. L'autonomie de vol était de 1.000 kilomètres. La silhouette du Dewoitine pouvait être confondue avec celle des Morane 406, quoique son fuselage très allongé en avant, et plus épais vers l'arrière, lui donnât une allure plus fine et plus racée.

La confusion, possible au début de l'apparition des Dewoitine dans le ciel, provoquait chez l'ennemi un effet de surprise, qui fut maintes fois magistralement exploité.

Cet avion, engin redoutable et extrêmement maniable, permettait enfin à nos pilotes de se mesurer à égalité avec les Allemands.

Le Dewoitine 520 étant équipé en radiophonie comme le Morane, le chef de patrouille en vol restait en contact permanent avec son chef de groupe au sol.



Le 5 juin, vers 16 h. 30, une patrouille triple de l'escadrille « France » décollait, chargée d'une mission de protection sur zone dans la région de Bray-sur-Somme, Proyard, Athis, altitude 3 à 5.000 mètres. Mission en union avec une autre unité de chasse, qui patrouillait à une altitude inférieure.

Le capitaine HUGO, chef de patrouille, participait à la patrouille basse, et l'un de ses ailiers était le sous-lieutenant René POMIER LAYRARGUES, sur Dewoitine 520 n°266.

Le sous-lieutenant Camille LOUIS, était de la patrouille moyenne, sur Dewoitine 520 n°240.

Entre Compiègne et Estrées-Saint-Denis, la patrouille triple du capitaine HUGO, qui couvrait la patrouille triple inférieure, se heurta à 15 Me 109 qui s'étaient placés dans le soleil, et attaquaient par l'arrière en venant du S.W.

Cette patrouille allemande était, de plus, protégée par 25 Me veillant en altitude, prêts à intervenir s'il y avait lieu.

Un Dewoitine 520 de la patrouille haute fut immédiatement descendu, mais son pilote, adjudant-chef PONTEINS, sauta en parachute et fut sauvé.

Les Me 109, traversant la patrouille française, tirèrent en passant le sous-lieutenant LOUIS : l'avion tomba en flammes, train rentré, aucun parachute n'épanouit sa voilure salvatrice.

A ce moment, POMIER LAYRARGUES envoya une giclée magistrale — marque d'un pilote de classe — à un appareil allemand qui tomba aussitôt, mais son pilote sauta en parachute.

Après ce premier succès, on vit POMIER LAYRARGUES en position de tirer à nouveau un Me 109...; mais la mêlée devenant générale, chaque équipier luttant pour son compte, la patrouille française fut

dispersée. Le capitaine HUGO perdit de vue l'ensemble du combat, et rallia le dispositif inférieur vers le N.W.

Les avions français, qui avaient perdu ce dispositif, rentrèrent deux par deux à leur base.

o o o o o

Ce combat avait été suivi du sol par le 3ième groupe du 195ième R.A.L.T, qui, venu des Vosges, débarquait son matériel en gare d'Estrées-Saint-Denis. Le P.C. de ce régiment se trouvait au château de Blincourt, appartenant à M. Lefranc, et le 111/195 était cantonné à Grand-Fresnoy et Sacy-le-Petit, au sud-est d'Estrées-Saint-Denis.

Le capitaine d'artillerie GIRON, et le lieutenant Jean VAUX de l'état-major du régiment, virent l'avion allemand s'écraser au sol vers la ferme Villerseau, et le pilote atterrir avec son parachute. Il essaya de se cacher dans les blés, mais se voyant cerné, se constitua prisonnier. Il fut conduit au château de Blincourt, pour y être fouillé et interrogé en présence du chef d'escadron BASSOUS et du capitaine Drouot. Le maréchal des logs ZIMERMANN servait d'interprète.

Le pilote allemand était un grand jeune homme brun, qui déclara être âgé de 27 ans, d'origine prussienne, et capitaine, nommé MOELDERS

On trouva sur lui une photographie le représentant à côté du maréchal Goering, et un télégramme de félicitations pour une décoration.

Il demanda « à connaître et à serrer, si possible, la main de son vainqueur qui l'avait descendu si proprement ».

Le commandant BASSOUS lui répondit que c'était impossible, lui tendit la main, et lui rendit sa croix de fer.

Gestes de chevaliers qui honoraient également les officiers.

MOELDERS était l'as allemand qui comptait alors 34 victoires, ainsi que l'attestaient 34 barres blanches sur son avion — victoires dont les 14 premières avec la légion Condor avaient été acquises en Espagne, et 12 autres en Pologne.

MOELDERS, nommé lieutenant-colonel en automne 1940, à sa 50ième victoire sur les côtes de la Manche, devait mourir stupidement en Allemagne dans la région de Breslau, le 24 novembre 1941, au cours d'un accident d'avion courrier. Il totalisait alors 115 victoires aériennes.

Hélas, le 5 juin 1940, le sous-lieutenant POMIER LAYRARGUES continuant la bataille dans le ciel, ignore son succès royal. Il l'ignore toujours puisque ni lui, ni le sous-lieutenant LOUIS ne rallièrent leur base....

o o o o o

... POMIER LAYRARGUES, fils du Midi, né en 1916, était un grand garçon débordant d'intelligence et d'entrain, et qui avait hâte de se mesurer avec l'existence. Il envisageait l'avenir avec une confiance souveraine, fondée sur sa jeunesse et sa vigueur.

L'aviation le tentait « depuis toujours », comme on dit à Montpellier, mais alors que sa famille souhaitait qu'il entrât à Polytechnique, René POMIER LAYRARGUES passa à l'Ecole de l'Air en 1937. Et tout de suite son métier le passionna. Comme l'écrivit le lieutenant TROYES à la famille POMIER LAYRARGUES :

« Votre fils René portait en lui une flamme intense et pure qui le rendait infiniment attachant ; et moi, son aîné, je sentais combien tous ses nobles sentiments étaient la naturelle conséquence d'une formation très rare, qu'il devait à son atavisme et à votre action.

« Nommé sous-lieutenant avec lui, après avoir été son moniteur, j'ai été son premier commandant d'escadrille, j'ai connu ses élans, ses impatiences, son ardent enthousiasme.

« Avec lui dans la même carlingue, ou plan dans plan en patrouille, j'ai survolé votre mas, vos garrigues, et la Camargue qu'il aimait tant.

« J'ai vu, non sans fierté, grandir ses qualités de pilote et de chef, et j'ai dû souvent faire appel à notre amitié, pour tempérer sa fougue et son allant plein de promesses que ses combats ont réalisées. »

Son chef, le capitaine HUGO, disait :

« J'ai retrouvé en POMIER LAYRARGUES une flamme, une ardeur frisant la témérité, dont j'étais moi-même tout rempli à son âge.

« Dès que le combat était engagé, et qu'il avait un Allemand à sa portée, il le voulait, il ne le lâchait plus, ne s'occupant plus du reste...

« C'était le pilote de chasse tel que tous auraient voulu être. Pilote et tireur exceptionnels, sa disparition a été l'une des plus dures épreuves de la guerre.

« Il avait participé à 5 combats victorieux et mérité deux citations. »

Tandis que je parcourais les campagnes à la recherche de POMIER LAYRARGUES, le soir dans ma chambre villageoise, je me penchais sur les lettres que sa famille m'avait confiées :

31 mars 1940 :

« Je suis dans un groupe épatant, un commandant tout jeune et « au poil », un capitaine d'escadrille magnifique. »

3 mai :

« L'aviation est la seule arme qui se batte un peu en ce moment. Il y a des groupes de reconnaissance dont il ne reste plus un équipage, des groupes de chasse qui ont perdu 4 à 5 pilotes dans un seul combat, c'est-à-dire en moins d'une minute.

« Mais ceux qui restent, et il en restera toujours, ont les dents longues...

« J'ai participé à un combat. A un moment j'ai cru qu'un copain était descendu, eh bien, à ce moment-là, on devient méchant, méchant !...

« Ah, si nous avions des appareils qui n'aient pas 100 kilomètres d'infériorité sur « eux » (Note de GHB : ce n'est que le 27 mai que l'escadrille fut équipée de Dewoitine) !

« Ah, si on avait du matériel à la hauteur !

20 mai :

« Je me sens tout petit à côté des fantassins, des cavaliers, des artilleurs de Rethel et de Vervins. »

29 mai :

« Nous sommes maintenant dans un secteur calme, beaucoup trop calme. On y est venu pour se refaire, ça dure beaucoup trop.

« On s'ennuie à mourir ! »...

... En fleurissant la tombe du pilote POMIER-LAYRARGUES à Marissel, je pensais avec une triste douceur, à la lettre que m'avait écrite son père (Note FXB : en partie citée par le Lt-colonel Paquier dans « Combat de Chasse », ouvrage postérieur à « Disparus dans le Ciel » de Germaine l'Herbier-Montagnon (voir plus haut).

« Un garçon de 23 ans pour sa famille, est encore un enfant. On l'a formé, on a veillé sur lui jour après jour, et après l'avoir constamment dirigé, soutenu, on ne put l'assister, lui dont on est l'appuis naturel, au moment le plus grave, à la fin...

« Par ses chefs, par les témoins, que vous avez retrouvés de la dernière journée, j'ai la certitude qu'il n'eut besoin d'aucun secours humain, qu'il fut à la hauteur de sa tâche, et qu'il accepta le suprême sacrifice, résolument, sans faiblesse.

« Je vous remercie du fond du cœur pour l'assurance que nous avons, grâce à vous que votre fils a tenu ce qu'il promettait »



Maquette estimée du Dewoitine D.520 de René POMIER LAYRARGUES

AVERTISSEMENT

Le premier texte ci-dessus, du Lt-colonel PAQUIER, date de 1946. Il est totalement représentatif des nombreux livres d'aviation écrits et publiés après la victoire allemande de 1940, pendant l'occupation ou juste après la libération de la France. La recherche de la vérité historique n'était pas la priorité des écrivains ; la France avait besoin de retrouver sa fierté, tellement mise à mal pendant les 5 années qui venaient de s'écouler, et les auteurs étaient d'abord à la recherche des meilleurs faits d'armes qui pouvaient permettre, en les glorifiant, de remonter le moral de la population française et de faire émerger les nouveaux héros nationaux dont elle avait besoin. Beaucoup le méritaient, mais la tonalité dithyrambique et le lyrisme des écrits, les exagérations évidentes, les imprécisions et les erreurs volontaires ou non peuvent de nos jours faire sourire...

Tous les ouvrages de cette époque doivent être lus avec un esprit critique toujours en éveil. Le Lt-colonel PAQUIER, qui vouait à l'aviation et à ses frères aviateurs un « Amour » sans borne, passionnel, mais honorable et sans malice, a publié à cette époque de très nombreux ouvrages ayant ces caractéristiques : on peut le comprendre et l'accepter.

Voir aussi par exemple ce qu'il a écrit sur Jean ASSOLLANT :

[Assollant par Paquier](#)

Par contre de nombreux militaires, dont des aviateurs, qui ont immédiatement écrit leurs propres mémoires ou celles de leur unité, ont eu le tort de construire à leur manière leur propre statue. Les ouvrages publiés plus tard avec un certain recul historique et un peu plus de modestie approchent avec beaucoup plus de justesse la réalité des choses...

Comme je l'ai écrit dans ce texte :

[Vérité Historique et Objectivité de l'Historien](#)

« Certains de nos anciens ont écrit leur histoire personnelle dans des buts pas toujours complètement honorable. Volonté de se glorifier ou volonté de se dédouaner : Ce n'est pas parce qu'ils y étaient qu'ils ont dit toute la vérité !

On en a poussé d'autres à sortir de leur silence et à se raconter : Ce n'est pas parce qu'ils y étaient qu'ils ne se sont pas trompés !

Il y a bien les archives, mais il faut rester prudent, car elles peuvent parfois avoir été mal classées ou manipulées.

Il faut se méfier de tout ; c'est au lecteur de se forger sa propre perception des événements en sachant que tout rédacteur ne peut s'empêcher d'écrire avec sa propre sensibilité ! »

*François-Xavier BIBERT
Septembre 2017*

Liens vers d'autres textes évoquant le sous-lieutenant René POMIER LAYRARGUES et les combats du GC II/7 du 5 juin 1940.

Sur ce site :

Germaine L'HERBIER-MONTAGNON (1895-1986) - Grande Dame de l'Aviation : [Lien](#)

Lieutenant colonel Denis PONTEINS : [Lien](#)

Ailleurs sur le WEB

« Ceux de la bataille de France » par Jean ROBIN : [Lien](#)

Parrains des promotions de l'Ecole de l'air : [Lien](#)

Généalogie de René POMIER LAYRARGES : [Lien](#)

Mise en page : François-Xavier BIBERT – Septembre 2017

Cette page est une annexe à la page :

[Victoires aériennes - Chasse française - 1939/1945](#)

faisant partie du domaine :

[GROUPE DE CHASSE GC III/6 \(3/6\)](#)

du

[SITE PERSONNEL de FRANÇOIS XAVIER BIBERT](#)