

La drôle de guerre

Le 28 août 1939 à l'aube, la base de Lyon-Bron résonne du bruit des moteurs Gnome et Rhône des Bloch 131 des deux escadrilles du groupe de reconnaissance I/35, commandées par les lieutenants Neuville et Robert (cf. annexe I). À 06h00, les lourds bimoteurs s'arrachent l'un après l'autre de la piste de Bron et gagnent lentement de l'altitude avant de prendre la direction de Lons-le-Saulnier - Courlaoux. Tôt dans la matinée de la veille, le capitaine Sournia, à la tête du groupe depuis début 1939, avait reçu par téléphone l'ordre de rallier le terrain de concentration assigné à son unité. Le 23, le GR I/35 avait été mis sur le pied de guerre. Les camions chargés, les hommes attendaient de faire mouvement. À peine l'ordre reçu, le commandant du groupe avait fait partir le jour même à 10h00 l'échelon roulant sous les ordres de l'officier mécanicien, le lieutenant Goy. Les véhicules étaient arrivés à Courlaoux dans l'après-midi et y avaient retrouvé la section photo 7/105 (Lt Cellard) et la section radio 35/102 (Lt Bourgeat) rattachées au groupe.



Le terrain de Lyon-Bron en 1939. (DR, coll. SHLADA)



Le colonel Chambe, commandant des forces aériennes de la VII^e armée, retrouve avec le GR I/35 une "vieille connaissance" puisqu'il commanda la 35^e escadre en 1938-1939 et connaît la plupart des officiers du groupe. (Photo SHAA)

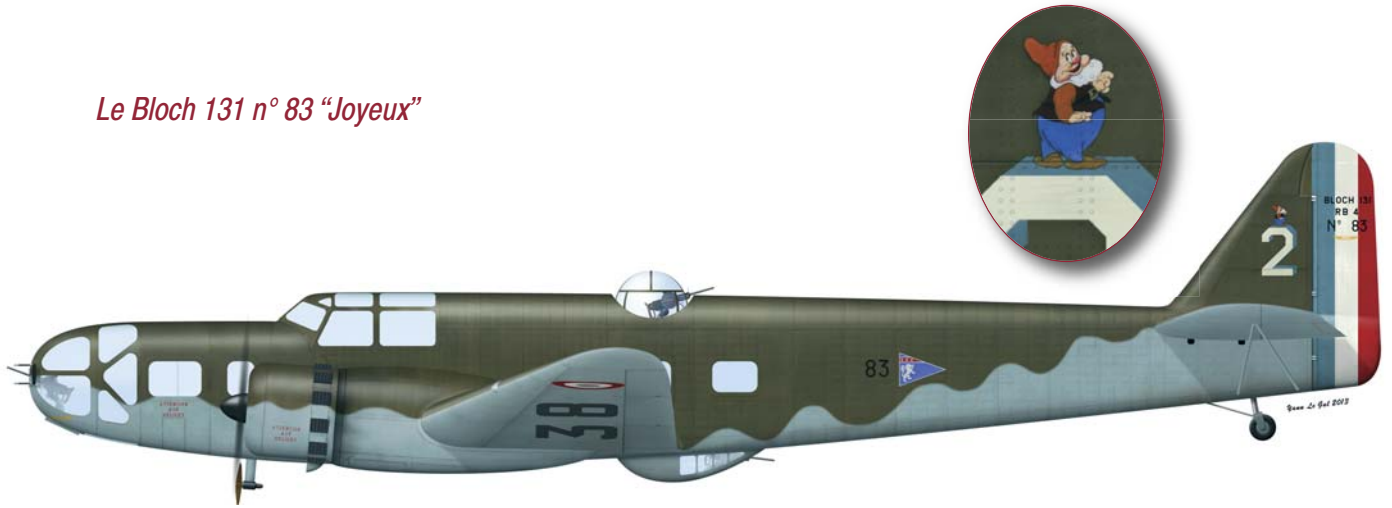
Le Bloch 131 n° 73 de la 1^{re} escadrille sur le terrain de Bron. Il sera entièrement détruit lors d'un accident le 31 octobre 1939. Les huit avions de cette escadrille commandée par le Lt Neuville avaient l'empennage orné d'un dessin tiré de "Blanche-Neige et

les sept nains" de Walt Disney au-dessus du chiffre, en plus du fanion de l'escadrille sur le fuselage. Au-dessus du 4, il s'agit de "Grincheux". (DR, coll. Courbouleix)

À partir du 29, le groupe, en situation d'attente, commence à s'installer sur un terrain complètement démuné de tout. Le 31 août, un Caudron Simoun venant du Bourget amène en tournée d'inspection à Lons le colonel Chambe, commandant les forces aériennes de la VII^e armée. Celui-ci réunit les officiers du groupe. Le colonel connaît très bien la plupart d'entre eux puisqu'il a commandé, du printemps 1938 au début de 1939, la 35^e escadre de bombardement dont est issu le groupe. Il leur annonce que le GR I/35 devient le groupe de reconnaissance organique de la VII^e armée dite "armée du Jura" aux ordres du général Giraud actuellement en réserve dans la région de Reims. Le colonel Chambe ajoute que la guerre est imminente et qu'il n'y a aucune illusion à se faire. Il repart le soir-même satisfait de la tenue du groupe tout en notant que le terrain de Courlaoux est trop exigu et trop lourd pour les Bloch 131 qui s'y enlisent. En effet, cet appareil, en dotation au groupe depuis mars 1939 où il a remplacé l'Amiot 143, est un appareil lourd (masse à vide: 6050 kg) et l'inertie du Bloch au décollage et à l'atterrissage exige un terrain long et bien dégagé.



Le Bloch 131 n° 83 "Joyeux"



À peine rentré à Paris, le 1^{er} septembre, le colonel Chambe effectue une démarche auprès du ministère de la Guerre pour qu'un nouveau terrain soit attribué au GR I/35. Ce même jour, le capitaine Sournia reçoit son quatrième galon. La démarche du colonel accueillie favorablement, le groupe se voit assigner le terrain de Dole-Tavaux. Les Bloch 131 s'y posent dans la matinée du dimanche 3 septembre. Les aviateurs apprennent dans la soirée l'état de guerre effectif depuis 17h00 entre la France et l'Allemagne. Le lendemain, le groupe commence à s'organiser sur sa nouvelle base où tout est à faire comme en témoigne le récent promu sous-lieutenant Paneboeuf : *Nous avons procédé à notre installation ce qui est difficile vu que les terrains où nous nous posons sont dépourvus de tout.* D'importants travaux sont entrepris pour mettre le terrain en état de défense : tranchées, postes de défense contre avions. Malgré le temps pluvieux et froid, l'entraînement des équipages reprend. À partir du 9 septembre, plu-

sieurs liaisons sont effectuées par des Bloch 131 à Reims où se trouve le PC de la VII^e armée et des FA 107 pour ramener à tour de rôle à Tavaux les huit officiers de toutes armes brevetés observateurs en avions : capitaines Gabriel, Meyzonade et Weil, lieutenants Chaïla, Luthereau, Galy, Jonville et de Pontac. Ils sont à l'état-major des FA 107 depuis le 28 août et sont destinés à travailler avec le groupe. Les premiers à venir passer quelques jours avec le GR I/35 pour s'entraîner sur Bloch sont le Cne Weil et le Lt Chaïla que ramène le Lt Dalemont à la faveur d'une liaison. Ces voyages sont aussi l'occasion pour les équipages d'effectuer des missions d'entraînement comme le 21 et le 23 où un Bloch 131 réalise, à la demande du général Giraud, une mission photo au-dessus des cantonnements principaux de la VII^e armée dans le but de perfectionner le camouflage des bâtiments. Cependant, l'ennui commence rapidement à gagner les esprits des équipages mis au courant des premiers engagements aériens comme l'écrit le Lt



Le Cdt Sournia commanda la 7^e escadrille du 35^e RAM ("les Sioux") à Lyon de 1930 à 1934. Il prendra la tête du GR I/35 début 1939 et en assumera le commandement jusque début mai 1940, étant affecté ensuite au secteur de l'Air de Reims. (DR, coll. Retru)

Entre lecture, courrier et ennui, les hommes du GR I/35 attendent l'engagement. (DR, coll. Poiré)

Le Lt Georges Chaïla fut avec le Cne Weil, le premier observateur à venir au GR I/35. Le 10 mai 1940, il est désigné pour faire partie du guet avancé contre avions sur automitrailleuses à la 1^{re} DLM. De retour quelques jours plus tard, il prend part à l'affaire de l'échelon roulant et parvient à s'échapper. (DR, coll. de Pontac)





Le Potez 63-11 n° 02 sur le terrain de Saint-Omer-Longuenesse enneigé. Tout comme le prototype n° 01, il possède une verrière arrondie, élément qui sera modifié sur les appareils de série. En effet, il a été jugé que la verrière arrondie déformait la vision de l'observateur. L'appareil sera entièrement détruit lors de l'accident du 24 février 1940. (DR, coll. Roy)



Une équipe de mécaniciens pose devant le Potez 63-11 n° 2 ce qui permet de détailler la verrière arrondie. À noter sur les moteurs les manchons de l'insufflateur Técalémit permettant de réchauffer les moteurs. Le premier accroupi à gauche est le caporal Girerd-Rey. (DR, coll. Girerd-Rey)

Le Lt Schaufelberger sur une photo prise en 1944. Chef d'avion, il sera grièvement blessé dans l'accident du Potez 63-11 n° 2 et restera indisponible pendant deux mois. Devenu pilote, il trouvera la mort le 14 février 1945 au sein du GR I/33, son Lightning étant abattu par la Flak. (DR, coll. Jourdan)



Le Sgt Tomasi occupait le poste de radio-mitrailleur lors de l'accident du Potez 63-11 n° 2. Il ne sera que légèrement blessé dans le crash et muté quelque temps après. (DR, coll. Roy)



Le Potez 63/11 n° 02, matricule X-978. Hélice bipale en bois. Numéro 02 sur le fuselage sous réserve, mais probable au regard des pratiques chez Potez. Petite fenêtre sur la porte d'accès latérale de l'observateur. Camouflage vert uni à bords ondulés attesté sur la partie avant et sur les bords d'attaque des ailes, le fuselage arrière doit de ce fait être peint comme les premiers 631.



Le Cdt Jean Deprez prit le commandement effectif du groupe le 10 mai 1940. Il gagna rapidement le respect de ses hommes par son calme et son autorité. (DR, coll. Deprez)

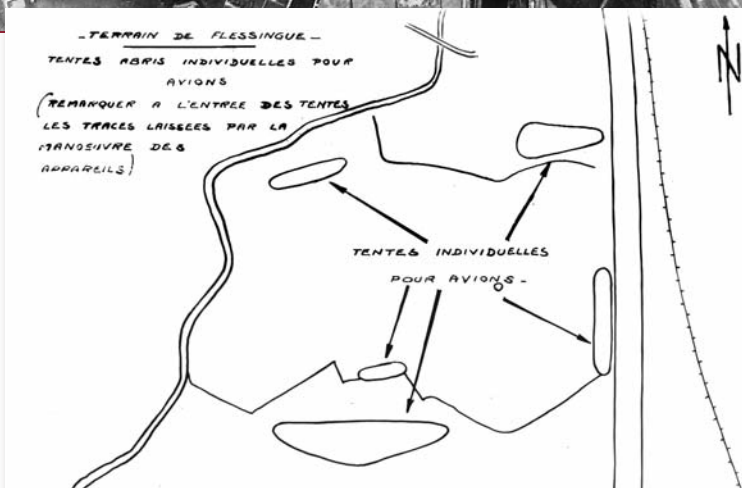


Sorti de son filet de protection, le Potez 63-11 s'apprête à partir en mission. Avant la mise en route, ses moteurs sont réchauffés par un camion insufflateur d'air chaud. (DR, coll. Comas)



Le S/Lt Paneboeuf mène la première reconnaissance du 10 mai. En prenant place à son poste de pilotage, il promet de ramener le premier "boche" du groupe. (DR, coll. Matignon)

Le bimoteur décolle à 10h30 et prend la direction de la Belgique par un très beau temps avec quelques rares cumulus à 2000 m. L'appareil longe les côtes de la mer du Nord à une altitude de 1500 m. À hauteur de Bruges, le Potez est salué par huit tirs de la DCA belge, ce qui deviendra une constante lors de presque toutes les missions du groupe, la défense contre avion belge tirant sur tout ce qui vole sans distinction. L'équipage survole Breskens puis met le cap sur Flessingue où peu d'avions se trouvent sur le terrain de Souburg, base de l'école de pilotage élémentaire néerlandaise. Traversant Walcheren et le bras de mer séparant cette dernière de l'île de Showwen-Duiveland, les trois hommes se dirigent vers Haamstede où sur l'aérodrome, le Lt Galy note la présence de vingt avions aux "cocardes" (sic) néerlandaises. Virant au sud-est, l'appareil passe au-dessus du terrain de Woensdrecht qui semble inoccupé. Malgré la visibilité médiocre, l'observateur a réussi à prendre 20 clichés des trois bases. Mission terminée, le bimoteur reprend ensuite le chemin de l'aller sans avoir croisé dans les airs un seul avion. Il atterrit à Saint-Omer à 11h55. Le Lt Galy descend alors au village de Longuenesse et rend compte verbalement au chef d'état-major des FA 107 dont le PC est sur le départ pour la Belgique.



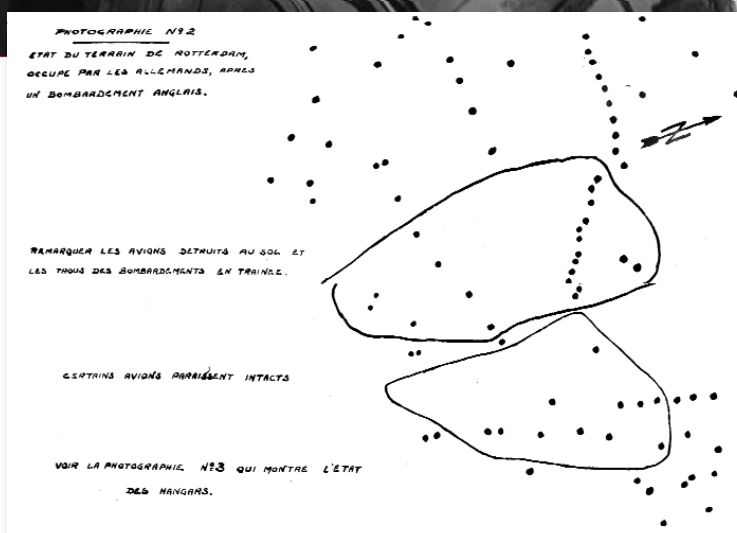
Le Lt Galy prend 20 photos lors de sa reconnaissance, dont celle-ci de la base de Flessingue où il note qu'il y a peu d'avions (voir schéma d'interprétation faite de la photo après développement). (DR, coll. Deprez).

Dans la soirée, un équipage (Cne Meyzonade; Lt Dalemont; S/C Chapat) se rend avec un Potez 63-11 sur le terrain de Norrent-Fontes pour effectuer une mission de reconnaissance au petit jour avec décollage de nuit, l'exiguïté de Longuenesse ne permettant pas les vols de nuit. L'appareil décolle le 11 mai à 04h25 mais, gêné par la brume, il ne peut entreprendre sa mission et revient se poser à Saint-Omer à 05h15. La brume finissant par se lever, le GR I/35 peut accomplir les ordres de missions que le commandant des FA 107 lui a fait parvenir pendant la nuit. À 09h50, le Potez 63-11, piloté par A/C Mollière avec comme mitrailleur, l'A/C Chatillon, prend la direction des Pays-Bas, altitude 1500 mètres. La mission de l'observateur, le Lt Jonville, est de reconnaître les ponts sur la Meuse à Dordrecht et l'aérodrome de Rotterdam (Waalhaven, NdR). Sur ce dernier, il dénombre 27 bimoteurs allemands (en fait des trimoteurs Junkers 52) et 7 carcasses d'avions brûlés. Il note aussi que la partie est du terrain est inutilisable, parsemée d'entonnoirs et que plusieurs hangars ont brûlé. Dans la ville même, plusieurs incendies se sont déclarés du fait d'un bombardement effectué par trois avions allemands encadrés par la DCA néerlandaise. Quant aux ponts sur la Meuse, tous, routiers comme ferroviaires sont intacts. L'appareil qui se pose à Saint-Omer à 11h50 rapporte de nombreuses photos.



En haut, le Lt Jonville aborde le terrain de Waalhaven (Rotterdam) par l'angle sud-est, on remarque en bas à droite de la photo des petits points blancs. Ce sont les corolles des parachutes des Fallschirmjäger qui ont pris d'assaut le terrain. (DR, coll. Deprez)

Au centre, survolant le terrain, l'observateur dénombre 27 appareils allemands Junkers 52 et 7 carcasses d'avions brûlés (juste quelques-uns sur la photo). Les trous de bombes sont l'œuvre d'un bombardement anglais effectué en début d'après-midi du 10 mai par neuf Blenheim du N° 15 Squadron. En bas, le schéma d'interprétation faite de la photo après développement (DR, coll. Deprez)



De la Somme à la Loire



Trois officiers observateurs du groupe devant un Potez 63-11 à hélices bipales. Les trois hommes n'ont pu être identifiés. (DR, coll. de Pontac)

Avec la nouvelle VII^e armée sur la Somme

21 mai, 03h30 : l'officier de service du groupe est réveillé par un coup de téléphone du Cne de Longevialle de l'état-major des FA 107, l'informant que le GQG demande une reconnaissance à la pointe de l'aube. Il souhaite savoir en priorité la situation à Amiens et si des éléments sont venus renforcer ceux occupant la ville. En outre, la reconnaissance devra rechercher, en survolant les deux rives de la Somme entre Amiens et Ham, si le fleuve a été franchi à un autre endroit et s'il existe une menace de franchissement entre Amiens et Abbeville. Le Cdt Deprez confie cette mission à son meilleur équipage : Cne Weil, Cne Robert, et Adj Jannin qui décolle à 04h30 à bord du Potez 63-11 n° 279. Arrivé sur Amiens où de nombreux foyers d'incendie sont visibles, l'observateur inspecte les routes au nord de la capitale picarde à la recherche de possibles renforts allemands se dirigeant vers la ville. Elles sont absolument désertes. L'appareil remonte ensuite la vallée de la Somme entre Amiens et Péronne volant tantôt à 200 m tantôt au ras du sol. Le Cne Weil ne décele aucune activité dans la région. Tous les ponts sur le fleuve et le canal sont détruits sauf un. Au nord de Bray, le Potez essuie des tirs de mitrailleuses et une balle vient se loger dans la magnéto du moteur droit. Après avoir jeté le message lesté, l'équipage atterrit à Mantes à 06h45. Le Cdt Deprez décide de doubler la mission en envoyant sur le même itinéraire le Cne Neuville. À 08h30, le Potez n° 402, piloté l'Adj de

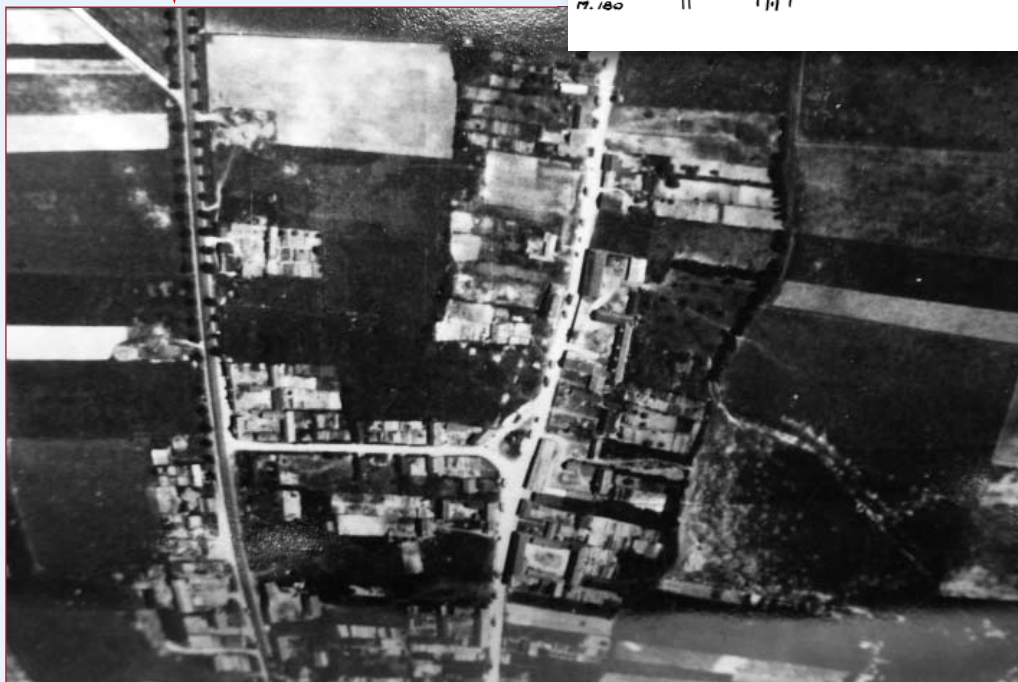
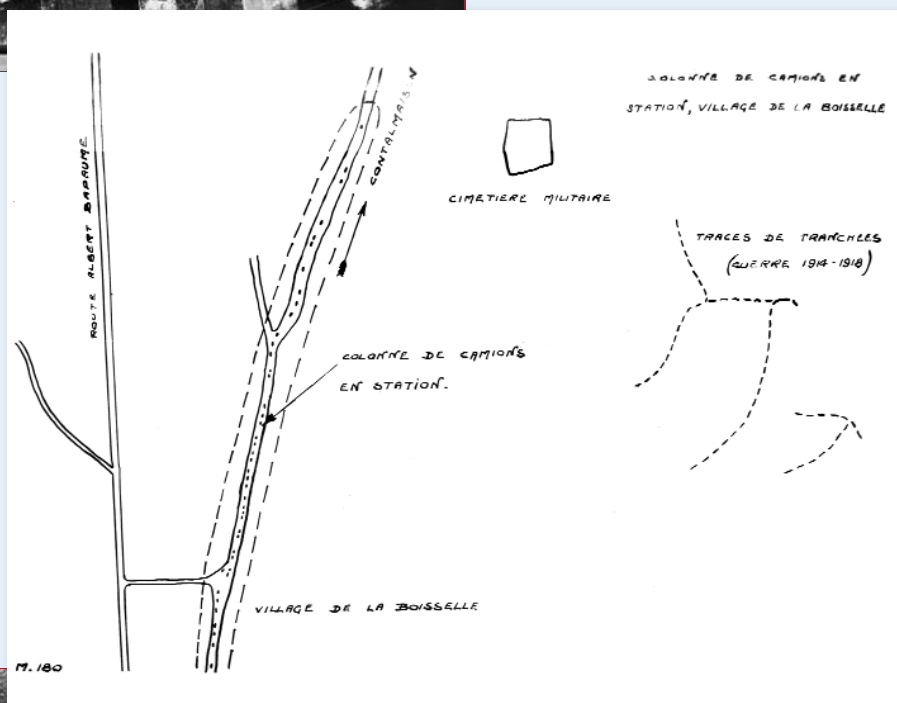
Bernardy assisté au poste arrière du S/C Chatpat, prend la direction d'Amiens. En passant au-dessus de Bertangles, l'appareil est l'objet d'un violent tir de DCA. Une balle traverse le toit de l'habitacle pilote et une autre se loge dans le capot moteur gauche. Entre 2000 et 400 m, le Cne Neuville fait les mêmes constatations que la précédente reconnaissance. Il rentre à Gassicourt à 10h15.

Vers midi, le Lt Varille des FA 107 apporte une instruction qui signale que des divisions blindées et d'infanterie motorisée "montent" vraisemblablement vers l'ouest semblant avoir le 20 au soir atteint la région de Saint-Quentin. Des éléments blindés très légers progressent vers Abbeville et ont passé la Somme vers Amiens, créant au sud de cette ville une tête de pont. En conséquence, la VII^e armée demande de rechercher la situation des éléments blindés au sud d'Amiens et vers Abbeville ainsi que la ligne atteinte par les divisions blindées de 2^e échelon et le gros des unités d'infanterie, de même que leur direction de marche et leur importance. La reconnaissance devra aussi indiquer quels ponts sont détruits sur la Somme entre Péronne et Abbeville. À 12h50, l'A/C Mollière aux commandes du Potez n° 654 prend la direction de Péronne. Au sud de Proyart, l'appareil est pris en chasse par un Bf 109. L'Adj Chatillon tente de le maintenir à distance. Le chasseur allemand prononce deux attaques mais n'insiste pas. L'observateur aperçoit une très forte activité routière aux abords de Péronne où deux colonnes de camions allemands se dirigent vers Albert. Passant Arras et Saint-Pol dont la route entre les deux villes est com-



Photo 14: le Lt Jonville a photographié l'entrée du village de la Boisselle.

L'analyse et les explications de la photo 14



Agrandissement de la photo 14 permettant de mieux distinguer le flot de véhicules allemands.

Villers-Cotterêts et d'autre part entre Beauvais et la forêt de Hez.

Le général insiste pour être renseigné toutes les deux heures jusqu'à la nuit sur la physionomie générale de la situation. Trois reconnaissances devront être envoyées à 16, 18 et 20 heures avec compte-rendu par atterrissage sur le terrain des Aigles à Chantilly.

Le Cdt Deprez décide de faire décoller immédiatement l'équipage des S/Lt Hugot, Adj Retru et Sgt Vecten sur le Potez n° 675 pour effectuer la mission demandée sur l'itinéraire Meaux - La Ferté-Milon - Villers-Cotterêts - Compiègne - Clermont - Beauvais - Gisors. Tout au long de ce parcours, le S/Lt Hugot note la présence de nombreux convois faisant route vers le sud, notamment sur la route Étouy - Clermont où il repère un convoi motorisé d'une quinzaine de véhicules. Le bimoteur essuie par trois fois des tirs. En fin de mission, l'observateur se rend au PC des FA 107 pour faire son rapport. Il redécolle ensuite pour Champeaux mais l'équipage se pose à Villaroche et rejoindra Champeaux dans la matinée du 10 juin.

Alors que le S/Lt Hugot effectue sa mission, le Cdt Deprez décolle avec tout le groupe en direction du nouveau terrain. Les lieutenants Dalemont (pilote) et Dupont prennent place dans le Bloch 174 n° 13 tandis que l'Adj Chatillon monte dans le Potez 376 et le S/C Barthes dans le 409 en lieu et place réciproquement du Lt Hugot et du Sgt Vecten. Quarante minutes plus tard, il atterrit à Champeaux où il retrouve l'échelon roulant arrivé avant midi. Le groupe débute son installation: les appareils sont camouflés aussi bien que possible sous les arbres tandis que le PC du groupe trouve sa place dans une maison en bordure du terrain. Les cantonnements sont répartis dans le village où la population réserve un bon accueil aux hommes comme le note le Cne Weil: *Accueil très sympa de la population qui est très courageuse.*

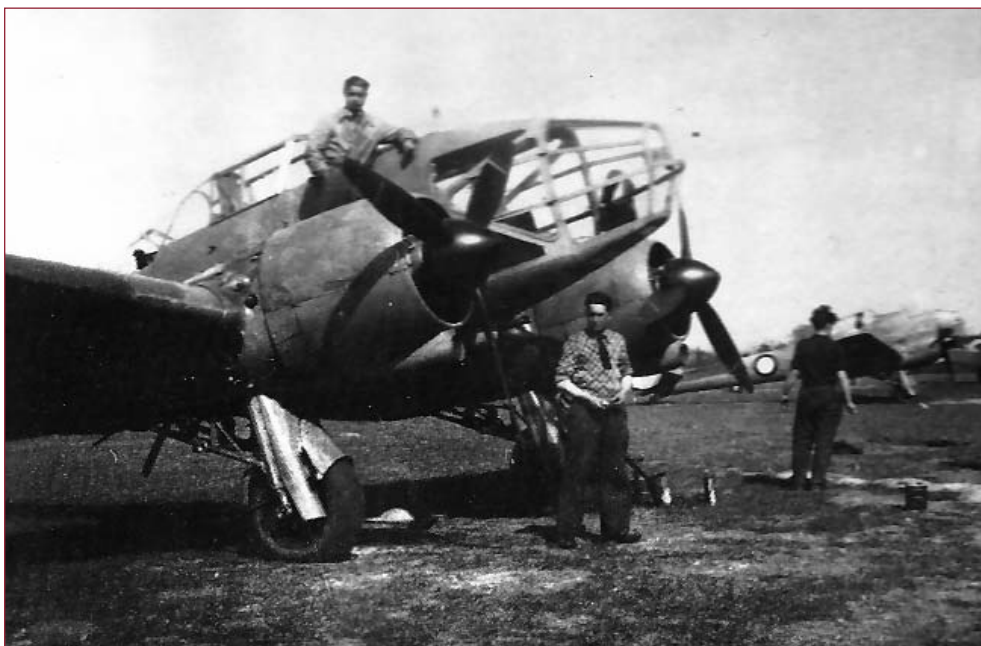
À 18h20, une nouvelle reconnaissance est lancée conformément aux exigences de l'état-major de la VII^e armée. Le Cne Meyzonade, piloté par le S/Lt Choulet avec le Sgt Ployé comme mitrailleur, reconnaît en vol rasant Villers-Cotterêts avant de descendre le cours de l'Aisne jusqu'à Compiègne. Il repère de très nombreux convois se repliant en bon ordre vers le sud entre Villers-Cotterêts et Pierrefonds. Il note que toutes les routes convergeant vers Compiègne sont occupées, une colonne motorisée allemande d'une centaine de camions semblant même se diriger vers la ville. L'appareil essuie de très violents tirs lorsqu'il survole Baugy et l'observateur voit à 18h45 des hommes en gris traverser l'Aronde. À aucun moment il n'aperçoit de chars ou de combats. Après avoir atterri à Chantilly, l'équipage rejoint Champeaux avant la nuit.

Le Cne Meyzonade (1^{er} à droite) repère une colonne motorisée allemande d'une centaine de camions se dirigeant sur Compiègne. Son appareil essuie de très violents tirs. (DR, coll. de Pontac)



Sur le terrain de Champeaux, les Potez 63-11 du GR I/35 sont camouflés avec des branchages. (DR, coll. Audras)

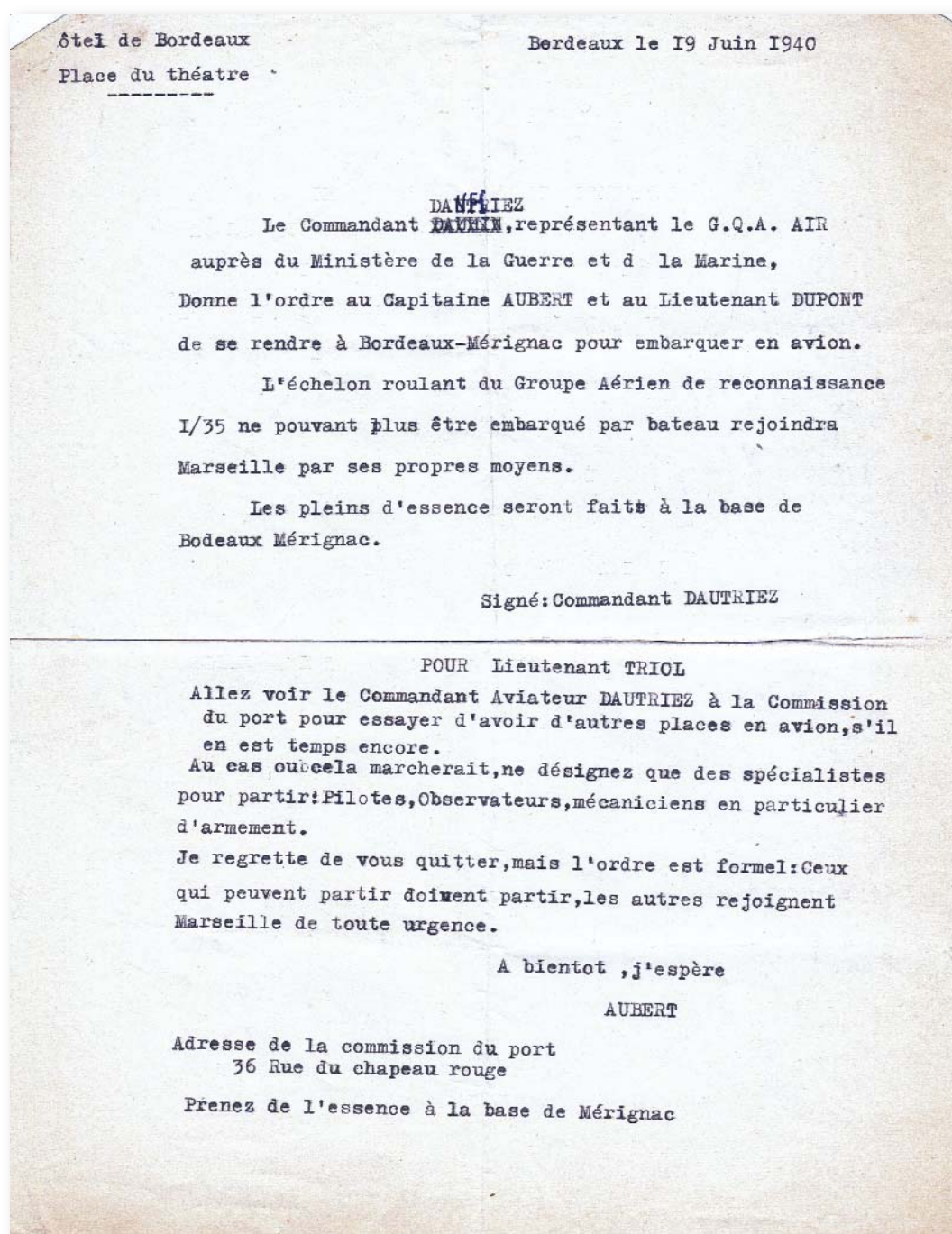
Entretien des Potez 63-11 du groupe sur le terrain de Champeaux qu'il occupe du 9 au 11 juin 1940. (DR, coll. Audras)



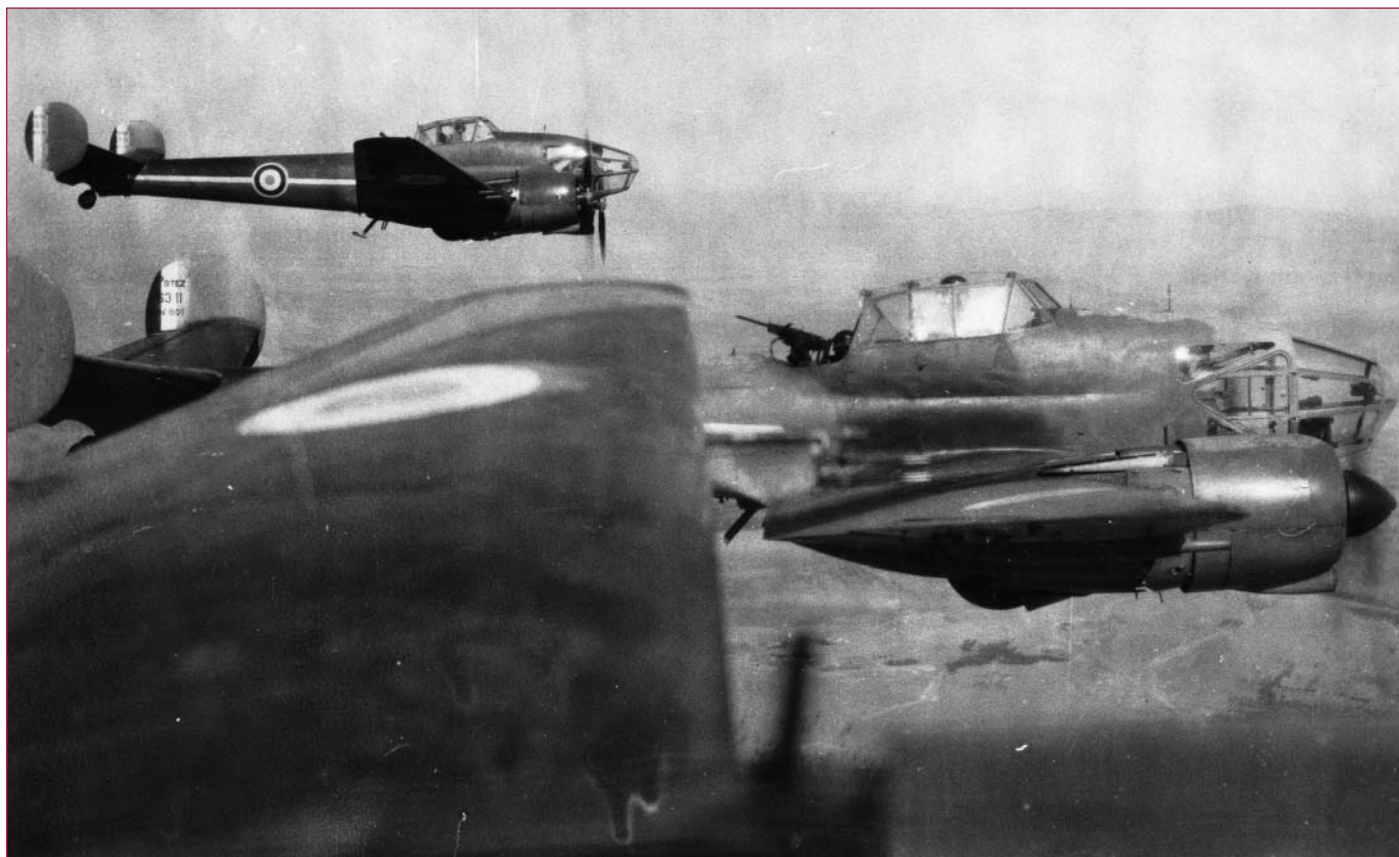
la suite dans les idées. Le lendemain, à 05h30, il est de retour sur le terrain de Cognac bien décidé à obtenir ce qu'il est venu chercher. Il est accompagné de pilotes du groupe: *C'est seulement à 7 heures que je vois le premier officier arriver. À force de cris et de signatures, je parviens à lui arracher deux Potez 63-11 (n° 801 et 809).* À peine arrivés à Jonzac, les deux bimoteurs se joignent au reste de l'échelon volant et ce sont six Potez 63-11 (n° 674, 694, 697, 801, 809, 825) et le Bloch 174 n° 28 qui prennent l'air à 10h15 pour rejoindre Perpignan-La Salanque, ultime étape avant de passer en Algérie. Le GR I/35 laisse sur le terrain de Jonzac trois Potez: le n° 675 qui a la partie arrière détériorée et qui n'a plus de roulette de queue ainsi que les n° 402 et 409. Tous les deux ont un mauvais fonctionnement de l'hélice gauche qui ne peut passer au grand pas. Ils ne peuvent faire la traversée à bas régime ce qui entraînerait une consommation excessive de carburant.

L'échelon roulant incendie les trois appareils après le décollage du dernier avion du groupe puis prend la route pour Bordeaux. Il a été précédé par l'échelon précurseur parti à 03h30 avec le Cne Aubert et le Lt Dupont. Les deux officiers sont chargés de préparer l'embarquement pour l'Afrique du Nord. Arrivé dans la cité girondine à 8 heures, le capitaine, après avoir été baladé de bureau en

bureau, arrive dans celui du commandant de la commission du port. Ce dernier lui signifie que tous les départs sont arrêtés à partir de 17 heures et que les groupes d'aviation arrivés la veille ne seront pas embarqués. Il dirige le Cne Aubert sur le Cdt Dautriez du 3^e bureau du GQG Air, délégué à Bordeaux pour donner aux unités de l'armée de l'Air les instructions nécessaires. L'officier supérieur lui ordonne de faire diriger immédiatement sur Marseille l'échelon roulant pour y être embarqué après avoir fait les pleins d'essence à Bordeaux-Mérignac. Ayant reçu l'ordre de diriger sur l'Algérie le plus de spécialistes possibles, il demande au capitaine, au cas où son échelon roulant ne serait pas arrivé à midi, de faire savoir à l'officier commandant celui-ci de se présenter à lui pour essayer d'emmener par avion le plus de d'observateurs, pilotes et mécaniciens d'armement. Il termine en ordonnant au Cne Aubert et au Lt Dupont de partir pour Oran à bord de l'avion de la section de transport du GQG Air, le Lockheed F-ARIY d'Air Afrique, qui décollera à 14 heures. À l'heure dite, l'échelon roulant n'étant toujours pas arrivé, le Cne Aubert remet au chauffeur de sa voiture, le Sgt Efrancey, des instructions destinées au Lt Triol. Il embarque ensuite à bord de l'appareil du GQG Air en compagnie de Lt Dupont. Leur avion, après avoir fait escale à Perpignan, arrivera à Oran à 20h15 et les deux officiers seront dirigés sur Alger le lendemain.



*Ordre reçu par le Cne Aubert
et le Lt Dupont de se rendre à
Bordeaux-Mérignac pour
embarquer à destination
d'Alger. En bas: instructions
laissées au Lt Triol.
(DR, coll. Deprez)*



Sur cette photo prise en octobre 1941, au premier plan se trouve le Potez 63-11 n° 801 et en arrière-plan le n° 674, en vol sur la région de Marrakech alors qu'ils appartiennent au GR I/52. Ces deux appareils, ex-GR I/35, ont été envoyés sur la base marocaine le 21 août 1940. (DR, coll. Ehrengardt)

Le lendemain, dimanche 25 août 1940, les trois équipages de bimoteurs en route pour Bizerte font escale à Alger où ils prennent connaissance de la citation du groupe de reconnaissance I/35 à l'ordre de l'Armée en date du 23 juin :

Par son ordre du jour "c" n° 65, le commandant en chef des Forces Aériennes :

Magnifique Groupe de Reconnaissance d'Armée qui, sous l'impulsion de son chef, le commandant Deprez Jean et de ses chefs d'escadrilles, le capitaine Neuville Henri et le capitaine Robet Jean, s'est dépensé sans compter depuis le 10 mai 1940 fournissant d'une façon incessante au commandement les renseignements les plus précieux, dont certains recueillis très loin en territoire ennemi.

A exécuté avec une audace et un mépris total du danger, dignes des traditions de notre aviation, de nombreuses reconnaissances en altitude et en vol rasant, en dépit de la défense anti-aérienne et de la chasse ennemies.

Malgré les pertes qu'il a subies, a conservé un moral élevé faisant preuve des plus beaux sentiments et des plus remarquables qualités.

Carte de membre de l'Amicale des Anciens du Groupe Aérien I/35, ici celle d'Ernest Retru. Cette amicale, fondée en 1941, fonctionnera jusqu'au début des années 1990. (DR, coll. Retru)



Annexe II

Liste des appareils ayant appartenu au GR 1/35 du 10 mai jusqu'à fin juillet 1940.

*Cet état des avions a été établi le 15 octobre 1940 à Rabat par l'adjudant-chef Dorizon.
Il a été corrigé et complété par l'auteur.*

1. Appareils par escadrille jusqu'à Mantes où les deux ont été fusionnées (Potez 63-11)

1^{RE} ESCADRILLE : CNE NEUVILLE

- 269** 3 mitrailleuses. Arrivé à l'escadrille vers le 15 novembre à Calais. Laissé le 18 mai à Châteaudun au cours d'un convoi par le S/Lt Piet pour impossibilité de mise en route. Affecté à cette base par la suite.
- 600** 8 mitrailleuses. Venant du parc du Poix. Convoié début mai.
Abattu par la DCA au-dessus d'Abbeville le 25 mai au matin. Équipage : Lt Galy, S/Lt Paneboeuf et S/C Valette, tués.
- 322** 8 mitrailleuses. Arrivé à l'escadrille début mai. Cet appareil a eu une commande de profondeur coupée et une roue crevée suite au bombardement du 10 mai. Entraînement de pompe de train cassé, moteur droit changé à Mantes. L'appareil est brisé au cours d'un atterrissage train rentré au retour d'une mission le 11 juin dans la région de Champeaux par le S/Lt Piet. Devant être reversé au Parc, il est démonté puis évacué par la route. Son fuselage tombe de la remorque qui le transporte au milieu du pont Georges V à Orléans. Rangé à l'extrémité sud de ce dernier, il servira longtemps de modèle pour les photos souvenirs des soldats allemands.
- 675** 8 mitrailleuses. Arrivé à l'escadrille début mai, il a accompli les deux missions le matin du 20 mai. Il est resté sur le terrain de Mantes au retour de la deuxième avec une roue crevée par balles et la profondeur déchirée (équipage : S/Lt Choulet, Adj Retru, S/C Valette). Réparé, il a eu la partie arrière détériorée à Mantes au cours d'un atterrissage fin mai. Réparé à nouveau par la Section spécialisée, il a subi le même incident à l'atterrissage à Romorantin. L'appareil sera convoié à Jonzac sans roulotte de queue par le Lt Dalemont où il sera incendié le 19 juin.
- 402** 8 mitrailleuses. Arrivé à l'escadrille le 18 mai en provenance de Châteaudun. Détérioré au cours d'une mission le 23 mai : obus de 20 dans l'hélice droite, un autre dans le longeron avant l'emplacement de la mitrailleuse d'aile droite externe, support mitrailleuse dorsal arrière brisé par balles (équipage : Cne Neuville, Adj de Bernardy et S/C Chapt mortellement blessé). Détérioré à nouveau par le bombardement du 4 juin à Mantes : éclats dans le Rhodoïd et les plans, réservoir d'huile droit crevé ; réparé au groupe, incendié à Jonzac le 19 juin par suite du mauvais fonctionnement du changement de pas de l'hélice gauche.

2^E ESCADRILLE : CNE ROBERT

- 227** 3 mitrailleuses. Arrivé au groupe (EM) dans la deuxième quinzaine d'octobre à Tavaux (Jura). Accidenté sur le terrain de Saint-Omer par un atterrissage train rentré le 17 mai (S/Lt Renard). Probablement laissé aux mains de l'ennemi après démontage.
- 317** 8 mitrailleuses. Arrivé à l'escadrille au début de mai. Abattu en flammes le 12 mai près de Sint-Job-in't-Goer par l'Oberleutnant Hans Kolbow de la 3./JG 20. Équipage : S/Lt Lamy, S/C Sordet et S/C Vanaret, tous blessés légèrement.
- 281** 3 mitrailleuses. Arrivé à l'escadrille vers le 1^{er} janvier 1940 en provenance du parc d'Amiens. Détérioré sur le terrain au cours du bombardement du 10 mai au matin : plan soufflé, multiples éclats et profondeur déchirée. Démonté sur place, il a été reversé au parc.
- 279** 3 mitrailleuses. Arrivé à l'escadrille à Saint-Omer le 18 mai. Détruit à Dunkerque-Mardyck au cours d'une liaison le 25 mai suite à un atterrissage sur un terrain récemment bombardé, équipage : Cne Aubert, S/C Le Roch.
- 654** 8 mitrailleuses. Arrivé à l'escadrille début mai. Détérioré le 21 mai par un obus de 20 mm en mission (sous la place pilote), commande de volet intrados coupé, réservoir essence gauche crevé. Équipage : Lt Jonville, Adj Mollière, Adj Chatillon. Réparé au groupe à Mantes. Incendié le 11 juin au départ de Champeaux suite à un incident occasionné par un trou en roulant au sol en allant prendre son départ.
- 674** 8 mitrailleuses. Arrivé le 18 mai. Mauvais fonctionnement de la pompe de train (entraînement cassé). Moteur droit changé à Mantes. Multiples éclats à la suite du bombardement du 4 juin nécessitant un changement de la profondeur. Appareil venu à Alger le 20 juin, il sera livré à Marrakech le 22 septembre 1940.

