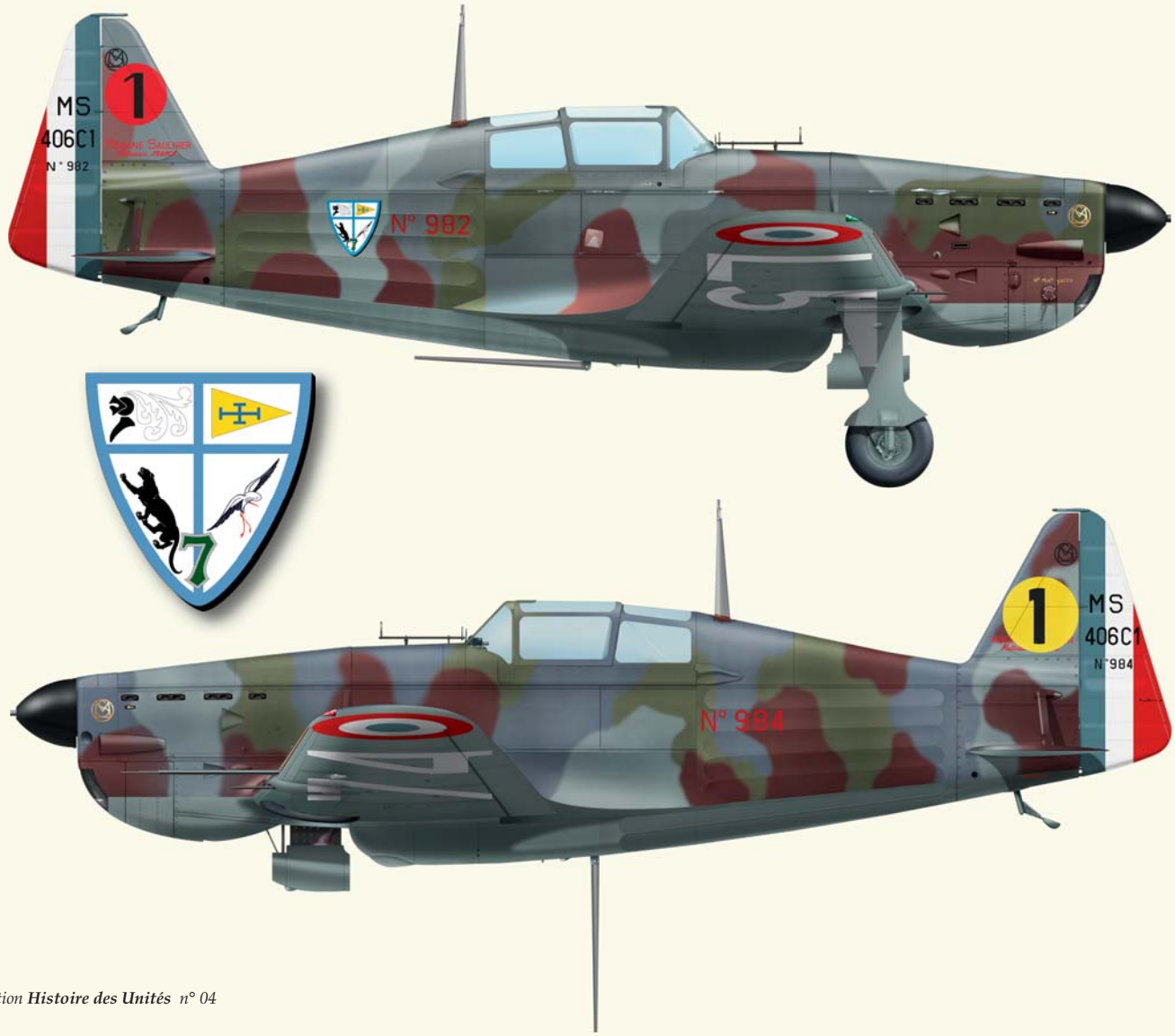
Le Lt Lacombe, patron de la 5e escadrille, devant le Morane n° 982. L'écusson sur le fuselage porte les quatre insignes des escadrilles de la 7e escadre de chasse de Dijon. En haut le "Casque Bayard" et la "Croix de Jérusalem", respectivement 1re et 2e escadrilles du GC I/7, en bas la "Cigogne en virage" et la "Panthère noire", 3e et 4e escadrilles du GC II/7. La 7e escadre ayant été dissoute au moment de la mobilisation, cet appareil fut en fait utilisé par la 5e escadrille du GC III/7. Produits par l'usine Morane de Puteaux, tous les éléments qui caractérisent cette petite série sont bien visibles sur cet avion : camouflage à petites taches, inscription « Morane Saulnier, Puteaux France » en rouge sur la dérive, monogramme de la marque en métal nu sur le capotage moteur et à la peinture en noir sur le haut de la dérive. Les graphismes des inscriptions (MS.406 C1 n° 982 sur le gouvernail et numéro de série sur le fuselage) sont différents de ceux des appareils produits par la SNCAO à Nantes. L'antenne d'émission sur le dos du fuselage nettement plus large, correspondant à un poste radio Thomson-Ducretet, est aussi caractéristique de la série produite à Puteaux. Le code 1 noir sur le disque rouge peint sur la dérive est à peine visible sur l'original. De façon exceptionnelle, le gouvernail de cet appareil ne comporte pas les inscriptions habituelles des devis de poids (poids, essence, etc.). (photo René Challe)



Un des Bloch 131 utilisé comme remorqueur de cible, photographié en novembre 1939 sur le terrain de Mourmelon. (photo René Challe)

basés à Mourmelon : *Les Anglais volent, mais jamais au-dessus de 20 mètres et les hangars de Mourmelon constituent pour eux de sérieux obstacles, mais que leur virtuosité leur permet de contourner. La base de Mourmelon devrait ouvrir les hangars des deux côtés, pour leur éviter d'avoir à en faire le tour.*

Bloqués à Mourmelon par le mauvais temps ces pilotes ne purent revenir au groupe que le 14 novembre.

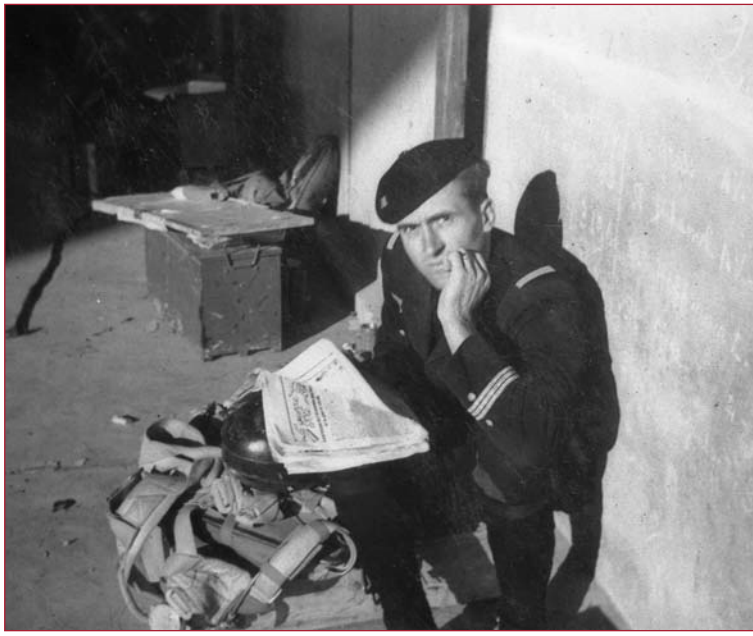
**Chaumont, samedi 11 novembre**

Le mauvais temps qui persistait n'empêcha pas la réalisation d'une mission sur les lignes avec ravitaillement à Ochey.

Les documents ne permettent pas de savoir quand et pourquoi l'insigne de la Spa 152, qui était un crocodile allongé, a été repris par la 5e escadrille. Il est très probable que la question a été mise sur le tapis dès la création du groupe puisqu'en juillet 1939, la silhouette du crocodile allongé avait été dessinée à la craie sur au moins un des Morane.

Un autre indice vous est donné ce samedi dans le journal de la "cinq" : Serge Hyb, journaliste, qui était venu faire un reportage sur cette escadrille, offrit un petit crocodile empaillé. C'est également à partir de la fin du mois de novembre que le Lt Lacombe commandant l'escadrille utilisa un nouveau tampon comportant un crocodile dont la silhouette allongée est identique à l'insigne de la Spa 152.

Le tampon utilisé par le commandant de la 5e escadrille reprenant le dessin du crocodile allongé de la Spa 152.



Le Cne Bouvarre en train de lire le journal entre deux séances de tirs. Les pilotes en stage faisaient deux à trois exercices de tirs par jour (photo René Challe)

Un Morane avec en arrière-plan un Fairey Battle de la RAF. Les pilotes du III/7 qui allèrent en stage de tir à Mourmelon eurent la possibilité de voir sous tous les angles les Battle des deux *squadrons* anglais qui étaient basés sur ce terrain. Sur cette vue largement diffusée à l'époque, le censeur a effacé les marquages (le Morane est un appareil du GC II/2). (photo DR)

# Un équipement pour les missions à très haute altitude

Pendant tout l'hiver 39/40, chaque fois que le temps était froid et sec, les pilotes du III/7 furent amenés à assurer des missions à très haute altitude dépassant régulièrement les 8 000 m. À ces hauteurs, la température extérieure pouvait descendre nettement en dessous de -35 °C. Le poste de pilotage (on disait à l'époque "la conduite intérieure") du Morane était alimenté en air chaud au niveau du plancher par un collecteur dont la gaine d'amenée d'air était réchauffée sur trois des échappements sur le côté droit du moteur. Malgré ce dispositif, la température restait négative dans le poste de pilotage.

Le pilote enfilait un ensemble chauffant en deux pièces (résistances électriques), puis son uniforme, il continuait avec des sous-gants, des sous-chaussons et un passe-montagne également chauffant. Un cache-col en laine complétait la protection au niveau du cou.

Par-dessus était enfilée une **combinaison de vol** calorifuge Lemercier en toile de lin décatie et ignifugée (celle du Sgt Morlot a un accroc sur une manche et une reprise sommaire sur le bas d'une jambe). La couleur officielle de cette combinaison était "cachou" (dans les faits beige foncé à marron clair).

Le pilote porte aux pieds ses **chaussons de vol** qui se ferment par des fermetures Éclair sur les côtés extérieurs. Ces chaussons étaient brun foncé. Morlot a amélioré la tenue de ces chaussons en les serrant au-dessus des chevilles par des fils électriques. Ces chaussons avaient un grave défaut : ils n'étaient pas étanches. Quand il y avait de la pluie ou de la boue, ils étaient vite complètement détrempés. Certains pilotes préféraient piloter avec des chaussures de montagne quand ils en possédaient. De plus, bien souvent les fermetures Éclair se cassaient. Sur nombre de photos, on voit des pilotes avec des chaussons fermés par des morceaux de fils électriques.

Ses **gants** en cuir sont des Airaile type 10. Les pilotes se plaignaient de ces gants qui étaient trop gros et trop rigides rendant difficile, par exemple, la manipulation des contrôles d'armements.

Sa tête est protégée par un **casque** en cuir de teinte brun foncé de marque Zinszner série Airaile type 10 équipé d'**écouteurs** Ericsson 14. Quand la radio était en position réception, ces écouteurs diffusaient un bruit de fond continu très gênant. De nombreux pilotes disaient souffrir de ce bruit de fond. Certains allant même jusqu'à couper leur radio par moments pour se soulager. Ses yeux sont protégés par des lunettes de vol qu'il était recommandé de porter en permanence pour se protéger du courant d'air venant de l'orifice ménagé pour le passage de la glace du collimateur OPL et des poussières soulevées par les remous d'air dans la cabine dès que l'on entrouvrait celle-ci.

Sur le visage, il porte un **masque inhalateur** Ericsson type 14 équipé à l'intérieur d'une capsule microphonique. L'alimentation en oxygène (préchauffé une première fois au niveau du relais de carlingue sur la planche de bord, puis une deuxième fois dans le relais de poitrine) se fait par un tuyau de très faible diamètre. Cet oxygène était à nouveau réchauffé dans l'inhalateur avant d'arriver au pilote. L'air expiré, chargé en $CO^2$, donc plus lourd, ressort par le bas de la "chenille" : le tuyau annelé fixé en dessous du masque et dont l'extrémité basse est libre.

Morlot tient dans sa main le **prolongateur** : la longue gaine dans laquelle passait le tube de l'arrivée de l'oxygène, l'alimentation électrique et les fils nécessaires aux liaisons radio. Au bout du prolongateur, sa main est très proche de la prise mâle qui se branchait sur le côté droit du tableau de bord sur le relais de carlingue Bronzavia d'alimentation totale. À l'autre extrémité du prolongateur, le **relais de poitrine** Bronzavia type 100. Ce relais est maintenu sur la poitrine du pilote par deux sangles (autour du cou et autour de la poitrine). Sur ce relais sont situées les prises qui permettaient de brancher les fiches des fils des différents équipements fonctionnant avec du courant et surtout le petit tube conduisant l'oxygène jusqu'à l'inhalateur.

Le branchement du tube d'oxygène se faisait sur le dessus du relais au moyen d'une "olive". C'est ce raccord qui parfois pouvait se débrancher provocant une situation très critique pour le pilote (manque d'oxygène et perte très rapide de connaissance) [40]. Avec l'inhalateur sur le visage, le pilote ne pouvait pas voir si le tuyau s'était débranché, et le raccord d'oxygène, situé entre deux connexions électriques, était quasiment impossible à sentir du bout des doigts.

Le pilote porte également un **parachute dorsal** Lemercier type 552. À la droite du pilote, dépassant de sa pochette de rangement sur la bretelle du parachute, le mousqueton du **câble de déclenchement automatique** (visible au niveau de l'aisselle du pilote). Ce mousqueton s'accrochait sur le longeron supérieur à droite dans l'habitacle (câble de 4 ou 8 m). Ce dispositif permettait d'extraire automatiquement le parachute du sac dès que le pilote avait sauté de son avion. Avant de sauter, le pilote devait détacher la deuxième prise du prolongateur, celle qui est en partie basse du relais de poitrine. Sur la bretelle gauche la **poignée de déclenchement commandé** du parachute. Les bretelles et les sangles sont de teinte écrue, la pochette de rangement du câble est kaki très clair.

Sur son ventre, sous le relais, la boucle centrale de dégrafage rapide du parachute. Sur MS.406, ce type de parachute rendait obligatoire l'utilisation du coussin de siège Dunlopillo.

Cet équipement avait le principal défaut que le pilote était complètement engoncé. Les mouvements de la tête étaient limités par le casque avec ses écouteurs. La chenille était lourde et gênait également les mouvements de la tête. Beaucoup de pilotes démontaient la chenille pour se donner un peu plus d'aisance (et aussi pour éviter que la condensation dans la chenille entraine des pannes de radio par la formation de glaçons sur les connecteurs des écouteurs et du micro qui étaient sur le haut du relais de poitrine) [41].

40. L'interruption de l'arrivée d'oxygène pouvait être due à d'autres causes comme, par exemple, le pincement du prolongateur. Le mécanicien qui aidait le pilote à s'installer dans l'avion prenait soin de positionner le prolongateur pour éviter ce type d'incident.
41. La principale source des remarques concernant l'équipement : SHD/DAA 3D028.

Pendant toute la période du 22 janvier au 12 février, le temps resta mauvais.

André Coulon se souvient : *Quand il faisait très mauvais, on ne pouvait pas travailler à l'extérieur. On restait dans la cabane de l'escadrille pour se chauffer. On jouait aux cartes pour faire passer le temps. Après la mort de Lancrenon et de Cahen, on a fait très régulièrement des rondes de nuit pour essayer d'empêcher d'éventuels sabotages. On patrouillait à deux ou trois. Il faisait très froid pendant la nuit.*

Le 22, il neigeait toujours, les trois pilotes qui étaient bloqués à Xaffévillers rentrèrent à Vitry par le train. Comme il était prévu de rééquiper le groupe en Dewoitine 520, quelques pilotes et mécaniciens partirent alors à Toulouse pour faire un stage d'une dizaine de jours afin de se familiariser avec cet avion.

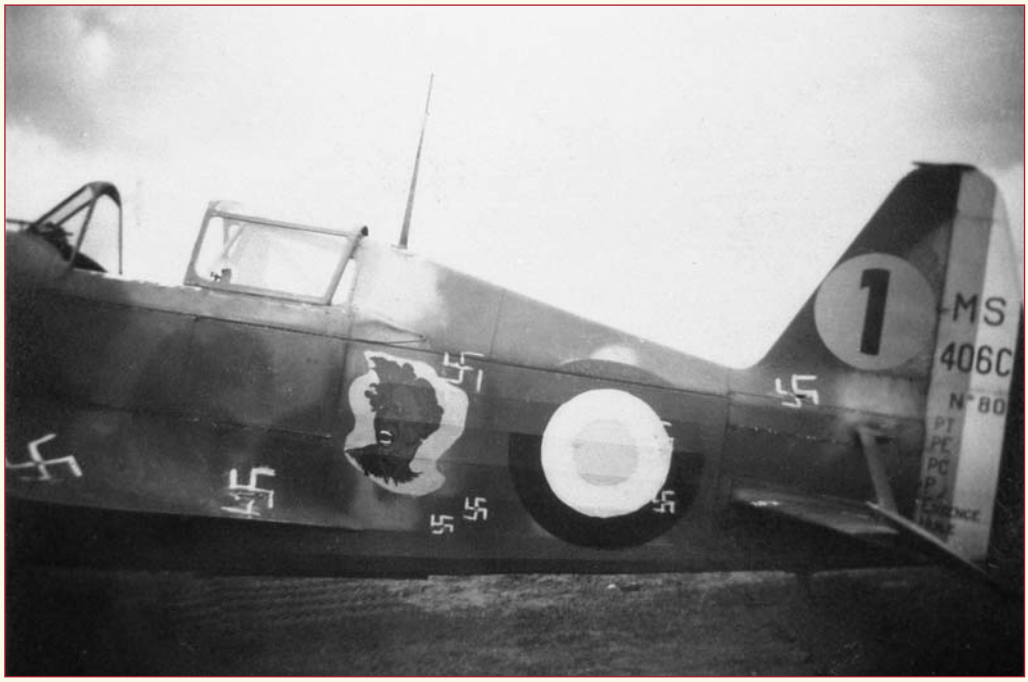
En prévision de la transformation sur Dewoitine 520, plusieurs pilotes et mécaniciens allèrent en janvier 1940 en stage de formation à Toulouse. Les pilotes firent le déplacement avec leurs Morane. Sur cet avion, une ligne de peinture foncée délimite nettement le camouflage des parties supérieures et inférieures (y compris sur le bord d'attaque). (photo René Challe)

Cet appareil était équipé sous les ailes de lances-bombes Alkan type BE.33 pour bombe éclairante. Cette vue permet également de voir les pipes d'échappements droites et les détails du capotage de la première version de série du D.520. (photo René Challe)

Le Dewoitine 520 n° 4 au point fixe devant les hangars de la partie civile du terrain de Francazal (30 janvier 1940). Cet appareil, réceptionné la semaine précédente, fait partie des 16 premiers D.520 qui ont été construits et assemblés par l'atelier prototype de la SNCAM. À cette date, cet avion était motorisé avec un Hispano 12Y31 provenant d'un lot initialement prévu pour être monté sur des MS.406. La reprise de peinture sur le bas de la dérive masque l'inscription "SNCAM, avions Dewoitine, Toulouse France" qui avait été apposée sur les premières dizaines de D.520. (photo René Challe)

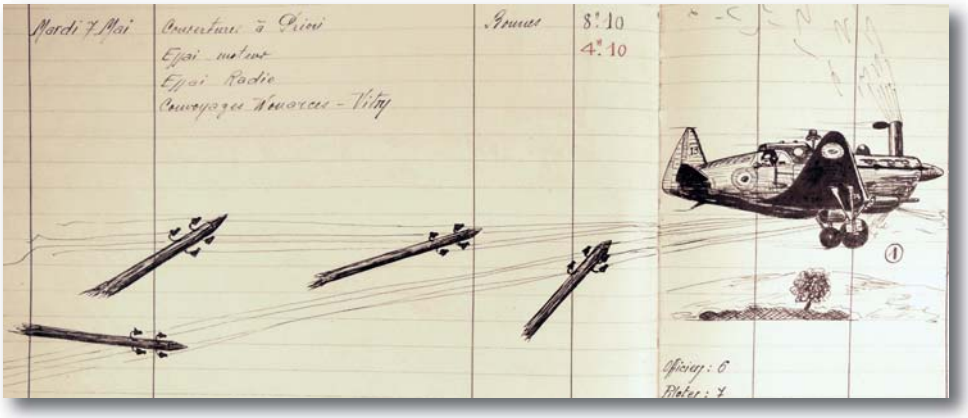
## MS.406 n° 806 codé 1 à l'issue du combat du 31 mars (Sgt Bodin)

Chaque point d'impact fut marqué à la peinture blanche d'une croix gammée. Cet avion était habituellement celui du Cne Bouvarre qui commandait l'escadrille. Le chiffre 1 est peint en blanc sur l'aile gauche et en noir sur un disque jaune sur la dérive. Le rétroviseur est sorti au-dessus de la cabine. (photo origine Bouvarre)




(photo origine Coulon)

Littolff illustra de dizaines de dessins le journal de marche de la 5e escadrille. Quand le 7 mai 1940, le Sgt Mathieu était rentré en traînant des fils téléphoniques, Littolff représenta son Morane équipé d'une cheminée et d'un poste de conduite comme une locomotive parce que le Sgt Mathieu qui était toujours très calme avait été ironiquement surnommé "la vapeur" par le Sgt Berthet.




*piquets, je n'ai rien vu, rien senti, quand je suis arrivé, mon mécano, Descharles, a vu que j'avais des fils téléphoniques accrochés après mes roues ; je traînais au moins 150 m de fils.*

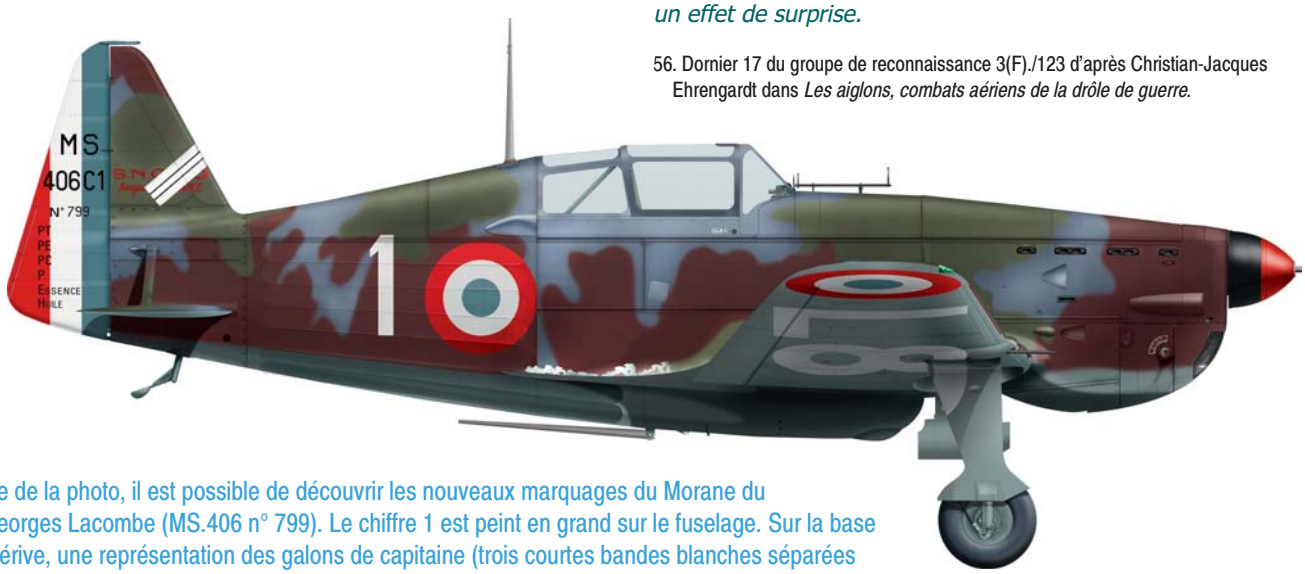
Le lendemain, le temps fut à nouveau médiocre avec un plafond très bas. La journée ne fut marquée que par quelques couvertures a priori.

**Vitry, jeudi 9 mai**

À la suite d'un message du guet, une patrouille légère (Lt Costey - Sgt Deshons) décolla à 10 h 10 en couverture orientée sur le secteur Saint-Dizier - Wassy. Au bout de quelques minutes, ils interceptèrent un Dornier [56].

Le Lt Costey a laissé un rapport de ce combat : *Vers 10 h 40, étant encore à 6 000 m, j'entends le sol me signaler un avion ennemi. Avion aperçu loin vers le sud, faisant route au sud-est, plus haut que la patrouille, qui prend le cap 120.*
*Approche = poursuite sans se rapprocher, prise lente d'altitude. L'avion fait un virage à gauche, nouvelle route, à peu près est. La patrouille commence à gagner sur lui en gardant son cap. Je donne l'ordre à mon équipier de s'écarter de moi vers la droite en vue d'une attaque convergente par l'arrière en piquant. Chef de patrouille à gauche, équipier à droite.*
*L'avion ne manœuvre pas et vole à une vitesse relativement faible, il semble ne pas avoir vu la patrouille.*
*Je change de décision et la patrouille regroupée se porte vers le soleil, en arrière, à droite et au-dessus de l'avion, en vue d'essayer un effet de surprise.*

56. Dornier 17 du groupe de reconnaissance 3(F)./123 d'après Christian-Jacques Ehrengardt dans *Les aiglons, combats aériens de la drôle de guerre.*




À droite de la photo, il est possible de découvrir les nouveaux marquages du Morane du Cne Georges Lacombe (MS.406 n° 799). Le chiffre 1 est peint en grand sur le fuselage. Sur la base de la dérive, une représentation des galons de capitaine (trois courtes bandes blanches séparées par deux fines lignes noires) indique le grade du pilote. La casserole est partiellement peinte en rouge. Alors même qu'il s'agit de l'avion du commandant de l'escadrille, on constate que l'insigne du crocodile n'a pas été peint. Georges Lacombe était aux commandes de cet avion quand il tomba au champ d'honneur le 21 mai 1940.
(photo origine Crémont)

# Activité des deux patrouilles détachées au GC III/2 à Cambrai du 11 au 13 mai [72]

**Cambrai 11 mai**

En fin d'après-midi, trois patrouilles décollèrent à 17 h 40 de Cambrai pour couvrir le débarquement de nos troupes dans les gares du secteur Namur - Hannut de 18 h 00 à 19 h 30 (deux patrouilles légères de la 6e escadrille du GC III/2 (Le Blanc - Flaneck et Monribot - Roig) et une patrouille de trois pilotes du III/7 (Adj Lion 837 - S/Lt Rupied 202 - Sgt Deshons).

Vers 19 h 10, ils aperçurent une douzaine de Messerschmitt 110 du II./ZG 76 qui volaient vers 5 000 m, soit mille mètres plus haut que les Français. Les Morane montèrent, les Messerschmitt acceptèrent le combat et la mêlée s'engagea. Le S/C Flaneck revendiqua une victoire sur un des Messerschmitt. Puis il fut lui-même touché et s'étant perdu, se posa à Laon. Le Sgt Monribot qui avait été poursuivi par sept Me 110 réussit à s'échapper et posa son avion criblé d'impacts d'obus et de balles à Maubeuge. Le S/Lt Rupied ne rentra pas.

Le général Yves Rupied se souvient : *Nous étions basés à Vitry-le-François, on nous a envoyés à Cambrai pour renforcer le groupe du commandant Geille. C'était lors de ma deuxième ou troisième mission de la journée. Nous avons rencontré des quantités d'avions allemands. C'était comme un meeting. On s'est poivré avec une dizaine de Messerschmitt 110. Je me suis très vite retrouvé isolé avec trois Me 110 au derrière. J'ai essayé de m'en sortir en combat tournoyant mais ils attaquaient les uns après les autres. Me voyant perdu, j'ai réduit les gaz. Un des Messerschmitt m'est passé devant très lentement. Je lui ai balancé tous les obus que j'avais* [73]*. Pendant ce temps, j'ai été attaqué par les deux autres.*

*Je suis parti en rase-mottes en essayant de voler le plus bas possible. J'étais plein régime depuis un long moment quand une rafale a touché mon moteur. J'ai fait une chandelle et je me suis parachuté. J'ai sauté très près du sol. Le parachute s'est ouvert et j'ai immédiatement touché terre. Les deux Messerschmitt 110 sont revenus et m'ont mitraillé au sol. Des gens sont arrivés complètement affolés. Le premier m'a dit : "T'es un sale Allemand". Mon avion en tombant avait touché une maison, cassé une verrière. J'ai été trimbalé, j'ai traversé le village sous les insultes avec un type qui tenait un fusil de chasse dans mon dos. J'ai été amené au PC du 12e de ligne. Heureusement, il y avait un colonel qui était un peu moins agité que les autres. Il m'a demandé mon nom. Par chance, il connaissait mon père qui était général et directeur de la cavalerie à l'époque.*

Son Morane s'écrasa entre Dave et Naninne à proximité d'une maison située près du passage à niveau, aujourd'hui disparu, de la voie ferrée de Namur à Arlon. Le S/Lt Rupied fut déposé par son parachute près du lieu dit Taille aux Tiquets dans les Fonds de Dave [74]. Il put donner de ses nouvelles le lendemain vers midi en téléphonant de Maubeuge. Un avion estafette le ramena peu de temps après à Cambrai.

Le S/Lt Rupied photographié à Toulouse près d'un Dewoitine 520 en juillet 1940 après la fin des combats. (photo origine Rupied)

**Cambrai 12 mai**

Vers 12 h 00, une ou deux [75] patrouilles doubles du III/2 et une patrouille du III/7 (Léo Boyer - Morlot - Bodin) décollèrent pour une mission de couverture, de 12 h 30 à 13 h 30 du secteur Tirlemont - Hannut - Huy - Namur en Belgique. Ils prirent contact avec un avion qu'ils identifièrent comme étant un Henschel 126. Cet avion fut attaqué par les S/Lt Bardin et Dartevelle, puis par l'Adj Léo Boyer avant d'être finalement tiré par l'Adj Romey. Cet appareil s'abattit vers 12 h 55 dans un bois à l'est de Huy [76].

**Cambrai 13 mai**

15 h 00. Décollage de quatre patrouilles simples du III/2 et une patrouille du III/7 (Léo Boyer 791 - Morlot 200 - Bodin) en mission de couverture du secteur Namur - Huy - Tirlemont. Aucun bombardier ne fut aperçu (les Allemands étaient en train de faire porter leur effort sur Sedan). Un premier Henschel 126 fut rencontré. Par ses manœuvres, son pilote réussit à s'échapper [77].

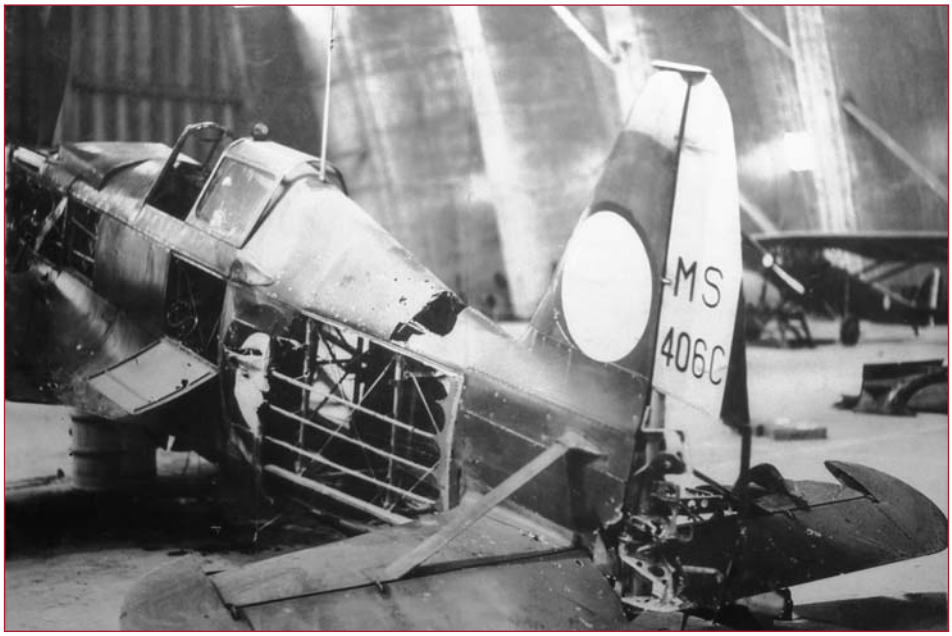
Deux autres Henschel 126 furent ensuite repérés et attaqués. Une victoire fut attribuée à quatre pilotes du III/2 (Corniglion, Lechat, Danse et Chambon) et aux trois pilotes du III/7 (Boyer, Morlot et Bodin). Jean Bodin se souvient : *Nous étions trois, Boyer, Morlot et moi. Boyer était devant moi. Il a fait le premier sa passe de tir sur le Henschel, j'ai fait ensuite ma passe sur le Henschel, pendant ce temps j'ai perdu de vue Boyer et je ne l'ai plus jamais revu. Morlot a attaqué derrière moi. Je n'ai pas vu le Henschel tomber. Ce n'est qu'au retour à Cambrai que Morlot m'a dit que le Henschel s'était écrasé.*

Les Henschel s'étaient défendus en manœuvrant à basse altitude et en revenant au-dessus de la zone où étaient les troupes allemandes. Les Morane se retrouvèrent ainsi sous le feu très efficace des pièces de petit calibre de la DCA allemande. Un pilote du III/2, gravement brûlé, fut obligé de sauter en parachute, un autre revint avec un Morane en mauvais état.

Le S/C Morlot revint également à Cambrai avec son Morane gravement endommagé (plus d'un mètre carré d'aile arraché) [78].

L'Adj Léo Boyer, touché par la Flak fut contraint de se poser train rentré à Attenhoven sur la commune de Landen près de Saint-Trond (Belgique). Très grièvement blessé, il fut fait prisonnier (MS.406 n° 791 codé 4).

72. Les missions de couverture du terrain de Cambrai sans rencontre ne sont pas rapportées.
73. Pas de perte allemande qui pourrait correspondre dans *Les victoires de l'aviation de chasse française* d'Arnaud Gillet.
74. Source : *Un jour de mai 40* d'Éric Dessouroux (plaquette éditée par le musée de Haut-le-Wastia).
75. Le journal de marche et les cahiers d'ordres des deux escadrilles du III/2 donnent des informations contradictoires.
76. D'après Arnaud Gillet, *Les victoires de l'aviation de chasse française*, ce serait une méprise : l'appareil abattu était un biplan de type "Fairey Fox" de l'aviation belge (escadrille "flèche ailée"). Les deux aviateurs qui étaient à son bord sortirent indemnes de cette aventure.
77. D'après Arnaud Gillet, *Les victoires de la chasse française*, il s'agissait d'un Henschel 126 du 9./LG 2. L'observateur fut éjecté et tué.
78. Le Morane n° 200 de Morlot resta à Cambrai où il fut très rapidement remis en état par les mécaniciens du GC III/2. On retrouve cet appareil utilisé par cette unité dès le 19 mai. Mais il fut détruit le lendemain quand il fut touché en combat aérien. Son pilote, le Lt Dartevelle, fut obligé de se poser sur le ventre à une quinzaine de kilomètres de Beauvais.




Blessé en combat aérien le 21 juin 1940, le S/Lt Marcel Martin a réussi à revenir se poser sur le terrain d'Orly avec son Morane très fortement endommagé. L'insigne du crocodile n'a pas encore été peint sur le disque blanc sur cet avion qui était affecté depuis plusieurs mois à la 5e escadrille. (photo origine Bouvarre)

En fait, ce sont les deux patrouilles de protection qui étaient au-dessus du dispositif qui subirent en premier l'avalanche des Messerschmitt. Il est très probable que le Lt Frantisek Dyma, qui était un des ailiers de Lacombe, fut abattu dès le début de l'engagement (MS.406 n° 758). Son avion percuta en vol rasant dans un champ au pied de La Montagne de Roc à Cinqueux (dans l'Oise près de Creil). Cet endroit est situé juste au-dessus des dernières maisons au sud du village. Les débris de l'avion restèrent plusieurs mois sur place [101].

Le Morane du S/Lt Marcel Martin, le deuxième ailier de Lacombe, fut complètement haché par les projectiles au moment où il essayait de dégager un autre Morane. Blessé par une multitude d'éclats d'obus dans la jambe, il réussit à ramener son Morane à Orly (MS.406 n° 161).

Pierre Peyrard raconte : *Quand on a vu son avion arriver, on a vite compris qu'il avait des difficultés. Tout le monde est sorti pour le voir se poser. Il a fait une approche très rapide parce que son avion était difficilement manœuvrable. Quand il s'est posé, on voyait le jour à travers le haut du fuselage et de la dérive.*

Jean Délémontez ajoute : *Il est revenu à Orly avec un avion dont toute la partie arrière était hachée par les impacts. À Orly, les pilotes entraient dans le hangar au moteur. Il y avait des rails très saillants qui permettaient la manœuvre des portes. On a tous regardé quand il est passé sur les rails, on était persuadé que son avion allait se briser. En fait, il est passé sans casse. Il a coupé son moteur. Il était touché au mollet. Il s'est levé sur son siège, s'est retourné pour regarder l'arrière de son avion. Quand il a vu combien il était en piteux état, il s'est évanoui et est retombé sur son siège. Il a fallu se mettre à plusieurs pour arriver à le sortir.*

Il est très probable que le capitaine Lacombe échappa à cette première attaque et qu'il combattît plusieurs minutes avant de tomber à environ quarante kilomètres plus au nord.

Son Morane fut probablement incendié en vol. Grièvement blessé, il sauta. Mais son parachute ne s'ouvrit pas. Son corps fut découvert profondément enfoncé dans le sol. Il avait des blessures par balle à la tête. Son Morane percuta à l'est et à proximité immédiate du chemin qui va à Montmartin, à 800 m au nord du cimetière du village de Rémy dans l'Oise (MS.406 n° 799 codé 1) [102].

À la tête de la deuxième patrouille de protection, Littolff fit un virage pour se placer sous les chasseurs ennemis et face à eux. Au cours de cette manœuvre, une vague de cinq ou six Me 109 tomba sur sa patrouille qui éclata. Littolff fit face et revint au terrain. Le S/Lt Rupied, touché au cours du combat, réussit à poser son avion endommagé à Évreux.

Le Sgt Berthet, l'autre équipier de Littolff, fut aussi mis hors de combat : fracture ouverte à la jambe par projectile. Il écrivit bien après dans son rapport dans quelles circonstances il fut blessé : *Pour éviter le tir d'un Messer 109 sur ma gauche, j'ai serré un virage sur lui. Il n'a pu me tirer, mais cette manœuvre m'avait mis dans l'axe de tir d'un autre Me 109. Celui-ci me tire plein arrière. Une balle m'atteint à la jambe gauche. Sous la douleur, je donnais un fort coup de pied à droite ce qui permit au Me 109 de passer devant moi. Je le visai et tirai toutes mes munitions. Une énorme fumée noire jaillit de l'appareil et après une courbe, il s'enfonça dans le sol* [103]*. Une forte fuite d'essence dans ma carlingue m'a empêché de voir l'endroit exact de sa chute. C'est dans la région nord de Senlis. J'ai été forcé de me poser à Barbery à 6 km au nord-est de Senlis.*

101. Source *Cinqueux infos*, janvier 2006, et témoignages recueillis par Monsieur Rigault.
102. Renseignements donnés par MM. Jean-Claude Ménard et Tanneguy Desplanques.
103. Pas de perte allemande correspondante d'après Arnaud Gillet dans *Les victoires de l'aviation de chasse française*.

Le S/Lt Marcel Martin qui fut blessé le 21 juin. Sur cette photo prise en avril 1940 devant la popote des officiers à Reims-la-Brûlée, il est entouré du Cne Loyen, officier responsable des transmissions au groupement 22, et du Lt Wolff qui commandait la compagnie de l'Air qui avait en charge le terrain de Vitry-Vauclerc. (photo origine Crémont)

**Coulommiers, lundi 10 juin**

Trois nouveaux pilotes tchèques arrivèrent en renfort au groupe. Le Lt Francisek Fatll fut affecté à la 5e escadrille, le Sgt Jaroslav Sodeck et le C/C Bohumil Postrekoski à la "six". Ces deux derniers firent le jour même plusieurs vols sous la direction de l'Adj Jaroslav Halvack, sur l'unique Morane disponible de cette escadrille.

**Coulommiers, mardi 11 juin**

Le groupe reçut l'ordre d'abandonner le terrain de Coulommiers et de se replier à une quarantaine de kilomètres plus au sud, à Bray-sur-Seine en Seine-et-Marne. Au lever du jour, la brume était épaisse. Les pilotes partirent par petits groupes avec comme consigne de suivre la route qui est presque rectiligne pour rejoindre Bray-sur-Seine. Les Morane n° 672 et 921 furent laissés sur le terrain de Coulommiers.

11 juin 1940 terrain de Coulommiers : des mécaniciens de la 5e escadrille attendent l'ordre de mettre en route près d'un Morane. Le camouflage de l'avion a été complété par des branchages. (photo origine Peyrard)

L'épave du Morane n° 921 photographiée par un soldat allemand fin juin 1940. Cet avion avait été laissé par le GC III/6 à son départ de Coulommiers. Pris en compte par le III/7, il fut touché lors de l'attaque du 9 juin. En arrière-plan, un autre Morane qui semble intact vu de loin. L'examen de l'original de la photo permet de lire le chiffre 2 peint en blanc sur la dérive. Il s'agit probablement d'un avion de la 6e escadrille du III/7. (photo collection de l'auteur)

Les troupes allemandes découvrirent également à Coulommiers ce Morane qui était resté sous les arbres fruitiers où étaient dissimulés les avions du GC III/7. Le moteur de cet avion avait été démonté avant qu'il soit abandonné. (photo collection de l'auteur)

179 N500. 7 mai 1939.
6e escadrille. **Codé 14**.
Ancien avion du III/6, affecté au III/7 le 20 octobre 1939.
CV Bertrand. Novembre 1939.
Détruit accident le 1er décembre 1939 à Frouhard (54) (S/Lt **Lancrenon** tué).

182 N502. 7 mai 1939.
6e escadrille. **Codé 6**.
CV Bertrand. Essai avion le 16 mai 1939.
CV Foissac. Juillet, août et novembre 1939.
CV Jacquin. Juillet, août 1939.
CV Bertrand. Août, novembre 1939.
CV Bouvarre. Août 1939.
Détruit le 22 novembre 1939 suite combat aérien à Houdemont (54). L'avion brûle après avoir été posé train rentré (Sgt **Guillaume** légèrement blessé).

186 Matricule ? 26 juin 1939.
Affecté au III/7 le 15 avril 1940. 5e escadrille.
CV Lion. Avril 1940.
CV Littolff. Avril 1940.
Endommagé à Vitry par le bombardement du 10 mai 1940.
Mentionné "à réparer" en juillet 1940 à Aulnat (ARAA/EAA301). 17 juillet 1940.

196 Matricule ? 7 mai 1939.
Affecté au III/7 le 20 mai 1940. 6e escadrille.
Incendié à Coulommiers le 9 juin 1940.

197 N558. 7 mai 1939.
6e escadrille. **Codé 5 +** 2 bandes blanches.
CV Bouvarre. Mai, juillet, août 1939.
CV Jacquin. Juillet et août 1939.
CV Bertrand. Août, novembre 1939 (avion habituel).
CV Foissac. Juillet et août 1939.
30 septembre 1939, mis en pylône en roulant au sol à Marcilloles (mécanicien). Hélice endommagée.
28 novembre 1939, heurté au sol, à Vitry, par un autre Morane au sol (mécanicien du groupe aux commandes).
Mentionné "à réparer" en juillet 1940 à Aulnat (ARAA/EAA301). 17 juillet 1940.

198 N559. Réception 7 mai 1939.
5e escadrille. **Codé 4** noir sur rond rouge.
CV Lion. Juin 1939.
CV Challe. Juillet et octobre 1939.
Détruit accident le 22 décembre 1939 près du terrain de Vitry (Sgt **Mathieu** légèrement blessé).

199 N560. Réception 7 mai 1939.
CV Bertrand. Essai avion le 24 mai 1939.
CV Bertrand. Juillet (avion habituel), août (avion habituel), septembre (avion habituel), octobre (avion habituel) 1939.
CV Bouvarre. Juillet, août 1939.
CV Foissac. Juillet et août 1939.
CV Jacquin. Août 1939.
14 novembre 1939. Cet avion est laissé à Chaumont lors du départ du groupe pour Vitry le 14 novembre 1939 (manque de pièces de rechange).
Radié de l'inventaire du III/7 fin novembre.
Mentionné "à réparer" en juillet 1940 à Aulnat (ARAA/EAA301).

200 N561. Réception mai 1939.
5e escadrille.
CV Lion. Juillet 1939.
Accidenté à Villacoublay le 13 juillet 1939 (pilote Sgt Moulène indemne).
CV Foissac. Début mai 1940 = entraînement.
Endommagé par la Flak le 13 mai 1940 secteur Cambrai (S/C **Morlot** indemne).
Laissé à Cambrai le 14 mai 1940. Remis en état par le GC III/2.
Posé en campagne le 20 mai 1940 par un pilote du III/2 (Lt Dartevelle).

202 N563. Réception 7 mai 1939.
5e escadrille. **Codé 2**.
CV Lion. Avril 1940.
CV Littolff. Avril 1940.
CV Lion début mai (avion habituel), 10 mai = transfert Cambrai, 11 mai = trois missions.
Détruit en combat (percute) le 13 mai à Geluwe (Belgique) (S/Lt **Rupied** parachuté indemne).

Une partie des 184 Morane qui étaient en juillet 1940 le terrain d'Aulnat près de Clermont-Ferrand. L'Atelier de Réparation de l'Armée de l'Air (ARAA) était installé sur cette base. Les Morane accidentés ou fortement endommagés en combat y étaient envoyés. On distingue très bien au milieu de la photo le Morane n° 197 avec ses deux bandes blanches caractéristiques. Cet avion de la 6e escadrille fut endommagé le 28 novembre 1939 à Vitry et ne fut pas réparé. (photo William Anon)