

# La Luftwaffe sur la côte franco-belge

(Dunkerque/La Panne) Fin mai-début juin 1940

Par Jean-Louis Roba

Profil couleur de ce numéro : Thierry Dekker et Pierre Tilley

- P. 05 :** INTRODUCTION :  
DE L'HISTOIRE TELLE QUE FIXÉE PAR « ALBION »
- P. 06 :** RAPIDE RAPPEL HISTORIQUE
- P. 08 :** 18 MAI 1940
- P. 10 :** 19 MAI 1940
- P. 11 :** 20 MAI 1940
- P. 13 :** 21 MAI 1940
- P. 19 :** 22 MAI 1940
- P. 22 :** 23 MAI 1940
- P. 28 :** 24 MAI 1940 : LE HALTBEFEHL
- P. 33 :** 25 MAI 1940
- P. 39 :** 26 MAI 1940 : PREMIER JOUR DE « DYNAMO »
- P. 43 :** 27 MAI 1940
- P. 47 :** 28 MAI 1940 : CAPITULATION DE L'ARMÉE BELGE
- P. 51 :** 29 MAI 1940
- P. 56 :** 30 MAI 1940
- P. 57 :** 31 MAI 1940
- P. 61 :** 1ER JUIN 1940
- P. 66 :** LES ACTIONS DES JU 87 DU I./TRÄGERGRUPPE 186 LE 1ER JUIN 1940
- P. 69 :** 2 JUIN 1940
- P. 72 :** 3 JUIN 1940
- P. 77 :** « DUNKERQUE » : VICTOIRE DE QUEL CAMP ?
- P. 81 :** DUNKERQUE : MYTHES ET LÉGENDES !
- P. 86 :** CONCLUSIONS FINALES
- P. 88 :** L'ARMÉE DE L'AIR AU-DESSUS DE DUNKERQUE :  
LE DÉTACHEMENT FRANÇAIS EN GRANDE-BRETAGNE, 27 MAI - 6 JUIN 1940

Dunkerque en juin 1940.  
Parmi les ruines du centre-ville, la statue de Jean Bart est toujours debout.



L'une des épaves les plus photographiées, celle du torpilleur *Adroit* coupé en deux et échoué sur la plage de Malo les Bains le 21 mai 1940. (Signal)



## INTRODUCTION : DE L'HISTOIRE TELLE QUE FIXÉE PAR « ALBION »

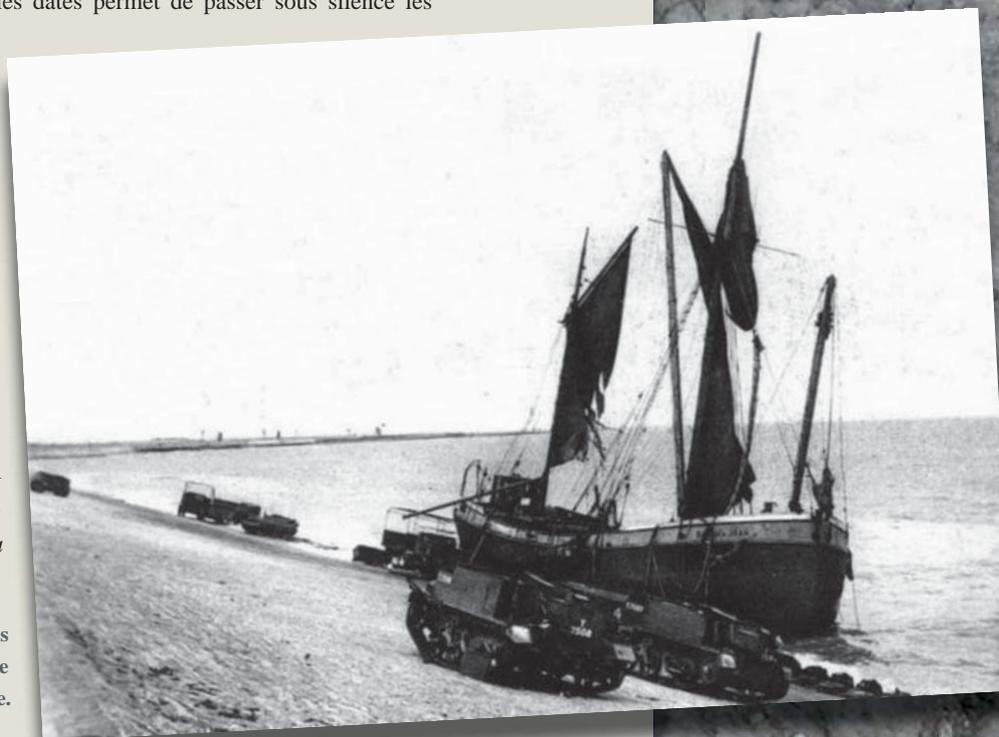
Selon feu l'historien belge Jean Van Welkenhuizen, on est passé, il y a peu, de la lecture obligée de l'histoire de la Seconde Guerre mondiale à une autre chape de plomb : le politiquement correct. Lors de cette première phase furent imposées des « vérités révélées » *made in Great-Britain* comme celles entourant l'un des mythes les plus élaborés, celui de la « Battle of Britain » avec son cortège d'affirmations : la « proche » invasion du pays, les pseudos *Fews* (les « peu nombreux » pilotes de la RAF), l'intensité du Blitz, etc. Progressivement et systématiquement, les historiens britanniques revisitent et relativisent ces fausses vérités (1). Cependant, une des affirmations les plus ancrées réside dans des dates, fixées de manière impérative pour tronquer la réalité ou au moins l'arranger. Ainsi, il est désormais gravé dans le marbre que la Bataille d'Angleterre débuta le 10 juillet 1940 pour prendre fin le 31 octobre de cette année ; cela alors que l'on sait pourtant que la « Battle of Britain » débuta peu avant la chute de la France et se prolongea jusqu'à la fin de l'année 1940.

Une autre de ces affirmations affecte le rembarquement britannique de fin mai-début juin 1940. Pour les chercheurs britanniques d'il y a trente ans et la grande majorité des historiens français contemporains, cette opération se résumerait aux seules plages de Dunkerque et aurait impérativement débuté le 26 mai, jour officiel du déclenchement de « Dynamo ». Or, le fait d'avoir fixé de telles dates permet de passer sous silence les évacuations précipitées et antérieures du BEF, le corps expéditionnaire britannique, ainsi que ses départs depuis les plages et ports belges.

Ce numéro de Batailles Aériennes va donc tenter de relater dans leur ensemble les combats aériens sur les plages tant de Dunkerque que de Boulogne, Calais, Ostende ou La Panne (De Panne en flamand), tout en s'affranchissant du carcan des dates imposées par l'historiographie officielle.

*PS : Les combats aériens sur Dunkerque/La Panne ont été longuement (et souvent fort bien) décrits dans les ouvrages de Norman Franks et d'Arnaud Gillet (2). Ceux-ci se concentrent cependant sur la seule RAF. C'est pourquoi ce livret se consacre à la Luftwaffe pour compléter la vision de ces engagements.*

**Autre vue « typique » : des chenillettes britanniques abandonnées près d'un voilier échoué sur une plage proche de Dunkerque.**



### Notes

(1) La boutique (shop) établie dans le bâtiment des archives nationales britanniques à Kew (Londres) offre de nombreux ouvrages récents fort critiqués envers l'action de W. Churchill tant lors de la Première que de la Seconde Guerre mondiale.

(2) Si on appréciera la précision de ce dernier auteur, on ne le suivra pas toujours dans son dénigrement systématique et trop souvent grincheux de l'armée française.



Les unités de chasse du BEF ne subirent pas que des pertes en combats mais également lors de bombardements. Les appareils non en état de vol sont alors sabordés avant l'évacuation de la France. Ici, une épave de Hurricane sur le terrain de Vitry le François.

## 19 MAI 1940

Le 19 mai, le général John Vereker Gort, commandant le corps expéditionnaire britannique, rédige un rapport primordial. Dès le 15, soit cinq jours à peine après l'offensive allemande, le Président du Conseil français Paul Reynaud, affolé, avait contacté les Britanniques, employant déjà, lors de cette conversation, le mot fatidique de défaite. Quatre jours plus tard, le chef du BEF examine les possibilités de déplacement de ses unités. Elles sont au nombre de trois :

- tenir sur l'Escaut ;
- battre en retraite derrière la Somme ;
- se replier sur les ports de la Manche en utilisant les rivières et canaux pour constituer un périmètre défensif.

Gort étudie plus longuement cette dernière option qu'il taxe d'« ultime »... mais qu'il semble privilégier (même de manière inconsciente). « *Je me rends bien compte que cette stratégie serait l'ultime puisqu'elle implique le départ du BEF du théâtre des opérations à un moment où les Français auraient besoin du soutien maximum des Britanniques. (...) Néanmoins, j'ai le sentiment qu'en l'état de la situation il se pourrait bien qu'aucune autre alternative ne me soit offerte. Mais il faut rester prudent et bien avoir à l'esprit ce que ce plan impliquerait* ». Soit, l'abandon de ceux que l'on avait embarqué dans cette aventure guerrière qui tournait fort mal...

Pendant toute la journée, des détachements de bombardiers (probablement principalement issus de la KG 30) bombardent ports et navires entre Ostende

et Boulogne. Engagé sur cette dernière ville, le Ju 88 5J+FR de la 7./KG 4 est victime de la DCA et revient s'écraser dans ses lignes en Belgique. L'équipage du *Hptm* Erich Bloedorn, *Kommandeur* par intérim du III./KG 4, est blessé tandis que l'appareil est détruit. Bloedorn se remettra très vite de ses blessures et se verra sous peu décerner la *Ritterkreuz*. On note qu'un autre bombardier de cette escadre est perdu près du Havre, ce qui laisserait penser que les appareils allemands poussent de plus en plus loin.

Ce 19, le Grand Quartier général britannique ordonne la coordination de toutes les opérations aériennes de la RAF au départ de l'Angleterre. D'où le rapatriement - dans les plus brefs délais - des escadrilles basées sur le continent. Sans attendre, les N° 52 et 70 Sqn ainsi que trois *squadrons* de Lysander regagnent ce jour-là les îles britanniques. Les appareils décolleront désormais de bases anglaises, se posant, au besoin, sur des aérodromes français pour se ravitailler en carburant et en essence. Ce « rappel au foyer » d'un personnel spécialisé est en fait le premier acte de l'abandon des Français. Le *Sgt* Cyril Hampshire (N° 85 Sqn.) se souvenait : « *(Le 19), lorsque notre Squadron partit vers Debden, il nous restait environ trois Hurricane, un Master et un Magister. Dès lors ceux qui se trouvaient sans avion gagnèrent Boulogne en camion pour être rassemblés dans un camp de transit avec de nombreux réfugiés. Cette nuit-là, Boulogne fut bombardée mais personne dans le camp ne fut blessé. Le lendemain, nous avons embarqué pour gagner Folkestone* ».

### ERICH BLOEDORN



Né à Mülhausen en Thuringe le 6 juillet 1902, Erich Bloedorn s'engage en 1924 dans la Reichswehr. En 1930, il obtient un congé spécial pour servir comme conseiller militaire en Chine. Revenu d'Asie en 1936, il demande à passer à la Luftwaffe, est promu *Hauptmann* et suit un écolage de pilote. Il est alors versé à la KG 4, prend

la tête de la 7<sup>e</sup> *Staffel* puis effectue ses premières missions de combat contre la Royal Navy lors de *Weserübung* (l'invasion de la Scandinavie). Réentraîné très vite sur Ju 88, le III./KG 4 combat sur la Belgique et la France. Fin juin, Bloedorn, promu *Major*, commande officiellement le III./KG 4 et mènera son unité avec compétence lors de la première phase de la « Battle of Britain ». Il prend part à la destruction de divers navires, ce qui lui vaudra de recevoir la *Ritterkreuz* le 13 octobre 1940, avant de prendre peu après la tête de la KG 30. Il quittera cette unité en 1942 peu après les fameux combats sur le convoi PQ 17 et sera ensuite affecté à divers commandements. On profitera certainement de son expérience en Chine pour le nommer un temps auprès d'aviations alliées au Reich comme la Regia Aeronautica ou l'aviation royale roumaine. Fin 1944, l'*Oberst* Bloedorn dirigera l'aérodrome de Metz. Il est décédé le 20 novembre 1975 à Ansbach.

Erich Bloedorn photographié ici vers 1943.

## 22 MAI 1940

Les bombardements nocturnes ne s'interrompent pas comme le confirme le témoignage d'E. Wallyn : « A 1h00, la police de navigation commande un pilote pour un vapeur signalé devant Gravelines. Temps calme, beau clair de lune. A la bouée N° 12W, plusieurs avions ennemis nous survolent à basse altitude sans nous attaquer mais, un peu plus loin, ils lancent des bombes sur un navire français venant de l'ouest ».

Ce jour-là, désireuse de renforcer la défense des ports de la Manche pour mieux assurer le rapatriement de ses hommes, l'armée britannique fait débarquer des renforts à Boulogne. Les navires qui les ont acheminés repartent alors chargés de militaires et de personnel en tous genres, évacués à la hâte. Deux bataillons de la 20<sup>e</sup> Brigade de la Garde (*Guards Brigade*) mettent le pied sur le sol français. Londres pense de même acheminer le 3<sup>rd</sup> Royal Tank Regiment et le 1<sup>st</sup> Queen Victoria's Rifles mais, comme on le verra, la situation militaire ne le permettra pas. La 21<sup>e</sup> division française est pour sa part prise à partie par les chars allemands alors que seuls cinq de ses quarante-deux trains ont atteint Boulogne ou ses environs. La défense sera donc organisée chichement avec les « moyens du bord ».

Un Hs 126 de la 2.(H)/23 est abattu par le N° 56 Sqn près de Hesdin.

À l'aube, une patrouille de Spitfire du N° 74 Sqn combat des Ju 88 du I./KG 30 venus engager des navires. Ces bombardiers avaient décollé peu avant d'Amsterdam pour opérer sur le Pas-de-Calais. L'un d'eux est abattu en mer. Un autre avion est victime de sa propre *Flak* alors qu'il revient se poser à Schiphol. Ici de même l'équipage entier périt.

La rapide progression de l'avant-garde allemande permet de distraire tout le III./LG 1 pour l'engager sur Boulogne. La palme de la réussite échoira ce jour-là à la 9<sup>e</sup> escadrille. L'équipage de l'*Oblt* Karl-Heinz Schomann (1) place en effet quatre bombes sur un pétrolier de 8.000 BRT qui aurait coulé sur-le-champ (le lieutenant de vaisseau français Hugon regagnant à ce moment Boulogne par mer écrira : « Nous avons trouvé Boulogne sans difficulté malgré le dérèglement des compas des vedettes grâce à l'épave du pétrolier

Ophélie qui brûle avec une immense flamme »). Quatre Spitfire attaquent cependant le bombardier qui reviendra à sa base avec plus de cent quarante impacts et un radio grièvement blessé. À l'atterrissage à Düsseldorf, le train lâche, ayant été pulvérisé par les projectiles. Un bombardier de la 8./LG 1, le L1+DS, engagé sur le secteur Abbeville – Boulogne est attaqué par des Hurricane et l'équipage de l'*Oblt* Heinrich Dunse est signalé disparu à l'ouest de Boulogne. Entre Boulogne et Calais, le pétrolier *Clairy* est attaqué par un Ju 88 A-1 de la 9./LG 1. Le bimoteur est alors pris à partie par des Spitfire du N° 65 Sqn. Un aviateur est tué mais le pilote réussira à poser sa machine en feu près de Montreuil. Les trois aviateurs survivants échapperont sans mal à l'incendie de l'épave. Outre ces appareils, des He 111 du III./KG 1 sont également envoyés sur cette ville et son port.

Lorsque le général Lanquetot quitte son QG à la forteresse de Boulogne, il apprend qu'un parachutiste allemand venant de toucher terre dans les fossés même de la citadelle avait été abattu par un officier ayant obéi servilement aux injonctions criminelles imposant de tirer contre tout parachutiste (2).

Ce 22, la RAF engage ce qu'elle peut (120 sorties sont accomplies par les Blenheim des N° 107, 40, 15, 21, 82, 110 et 18 Sqn) mais subit des pertes :

-Un Blenheim du N° 15 Sqn envoyé sur des colonnes ennemies au sud de Boulogne peut regagner Wyton malgré de sérieux dommages infligés par la *Flak* (équipage indemne) alors qu'il bombardait pourtant avec son unité d'une altitude de six mille pieds (pour changer des attaques au ras du sol).

-Un Blenheim IV du N° 82 Sqn parti avec d'autres bimoteurs de son unité attaquer des colonnes dans le secteur Samer – Hesdin est abattu près de Neufchâtel-Hardelot tuant tout son équipage ;

-Un Blenheim du N° 107 Sqn envoyé bombarder des véhicules d'une avant-garde progressant dans des champs près de Boulogne est atteint par la *Flak*. Sur un moteur, l'équipage tente de revenir en Angleterre mais devra amerrir à peu de distance des côtes amies. Les trois aviateurs seront sauvés.

### Note

(1) Il recevra la Ritterkreuz en 1943.

(2) Ces ordres imbéciles coûteront également la vie à nombre d'aviateurs français et britanniques pris erronément pour des ennemis...



Un Hs 126 en vol de reconnaissance.

Ju 87 B de la I./Tr.Gr. 186 probablement photographié au printemps 1940. Les appareils de cette unité sont responsables de la perte du contre-torpilleur français *Chacal* le 24 mai 1940. (DR)



#### Notes

(1) Wikipédia met largement en doute cette attirance (pourtant indéniable) du Führer pour l'empire britannique en avançant son mot d'ordre selon lequel « il fallait détruire les forces franco-britanniques de la poche ». Un peu simple ! Rappelons les nombreux appels du pied de Hitler en faveur de la paix depuis la chute de la Pologne ainsi que ce qu'il fit savoir à Londres par ses émissaires : « Si vous gagnez la guerre, nous serons certes vaincus mais vous perdrez votre empire et votre première position au sein des nations ». En 2013, on peut estimer que ce n'était pas mal vu... La nouvelle école historique britannique revisite de nos jours l'histoire officielle sur base de cette assertion.

(2) A. Gillet y voit la « main » de la Heer voulant faire retomber sur l'aviation l'évasion partielle des Britanniques.

(3) Comme le faux désir de Göring de « tester la Luftwaffe en Espagne » alors que cette arme n'avait qu'à peine deux années d'existence.

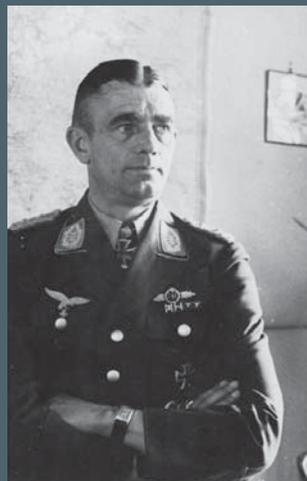
## 24 MAI 1940 : LE HALTBEFEHL

Au petit matin du 24, la Luftflotte 2 attaque spécialement des navires alliés entre Zeebrugge et Boulogne. Les forces britanniques emploient en effet largement les plages belges (comme La Panne, Nieuport ou Ostende) pour accélérer leur évacuation.

Mais ce 24 mai est surtout le jour du fameux *Haltbefehl*, l'ordre donné par Hitler d'arrêter les blindés poussant vers la poche de La Panne/Boulogne. Les historiens se sont empoignés et contredits pendant plus de soixante ans quant à la cause et l'impact de cette injonction. Nombre d'entre eux, comme J. Vanwelkenhuizen, y ont vu seulement la crainte d'engager des blindés fatigués face à un système défensif franco-britannique très puissant et s'appuyant sur des myriades de canaux. Pour d'autres, il faut y voir une ouverture du Führer envers cet empire britannique qu'il avait toujours admiré et avec lequel il désirait conclure une paix rapide (1). Ces deux motifs ont plus que probablement coexisté. Par contre, après-

guerre, se répandra le bobard selon lequel le maréchal du Reich Hermann Göring aurait plastronné, affirmant au Führer que « sa Luftwaffe réduirait seule la poche de Dunkerque ». Il s'agit sans nul doute d'une malveillance (2) reprenant une interprétation volontairement faussée des dires de Göring (3). Ce dernier, en vétéran de la grande Guerre, savait pertinemment bien qu'aucune force aérienne ne pourrait réussir cet exploit, d'autant plus que la Luftwaffe avait très largement souffert lors des quatre premiers jours des combats à l'ouest et s'en était retrouvée très affaiblie. De plus, seule une partie de l'aviation allemande pouvait être affectée sur ce secteur. Rajoutons que, le 24, il était très vite apparu que cette région côtière était devenu un *Schwerpunkt* (point fort) qui serait défendu avec la dernière énergie.

Le général Franz Halder écrira dans son journal : « Pour la première fois ce 24 mai, le général Ewald Kleist me signale que l'ennemi dispose de la supériorité



### WALTER HAGEN

Né à Kiel le 16 mars 1897, le jeune Walter Hagen se présente comme volontaire de guerre en 1915, étant ensuite versé dans un régiment de hussards. En 1917, il passe dans un *Seeflieger Abteilung*, une unité d'aéronautique navale. Après la défaite de 1918, il « mange de la vache enragée » pendant des années avant d'être engagé comme pilote dans les usines Junkers. En 1935, il entre comme *Hauptmann* dans la toute nouvelle Luftwaffe et est affecté au RLM (Ministère de l'air). En 1939, lors de la création des unités d'aviation navale devant opérer du futur porte-avions *Graf Zeppelin*, il est nommé *Kommandeur* du I./Tr.Gr. 186 devant être équipé de Ju 87 C (la version navalisée du célèbre *Stuka*). Il combattra avec cette unité en Pologne et à l'ouest. Le *Gruppe* est redésigné III./St.G. 1 et Hagen reçoit la *Ritterkreuz* le 21 juillet 1940. Il va garder ce commandement jusqu'à la fin de 1942 après avoir mené le *Gruppe* en Afrique et en URSS. Au début de 1943, *Fliegerführer* en Tunisie, il organisera la retraite des unités de *Stuka* toujours présentes dans la tête de pont africaine. Il exercera alors des fonctions semblables en Albanie et en Croatie. Devenu *Generalmajor*, il finira la guerre comme *Kommandeur* de la 17. *Fliegerdivision* dans les Balkans. Hagen est décédé dans sa ville natale le 24 novembre 1963.

Le *Kommandeur* Walter Hagen.

## 25 MAI 1940



Une AMD Panhard 178 et une chenillette Renault UE abandonnées au pied des remparts de Boulogne-sur-Mer après les combats.

Les derniers soldats français acculés dans le port se rendent ; à gauche, la Gare maritime.



Pendant la nuit, la Luftwaffe envoie quelques bombardiers attaquer le Yorkshire et le Norfolk pour bouleverser la *splendid isolation* britannique et impressionner la population locale. Des mines maritimes sont également larguées.

À 8h00, conscient de la situation totalement désespérée de la garnison mais également des souffrances inutiles infligées à la population de Boulogne, Lanquetot décide avec dépit mais également beaucoup de sagesse de capituler une demi-heure plus tard. Les combattants français de la citadelle se rendent. Vu leur résistance acharnée, les honneurs militaires leur seront rendus. De leur côté, les marins appartenant pour certains à l'aéronautique navale de la BAN de Berck, engagés comme simples fantassins, ont également subi de sérieuses pertes.

Selon le communiqué de l'OKW du 25 : « Boulogne est tombée après des combats acharnés avec des forces terrestres et maritimes. La citadelle était encerclée. À la porte nord, la première brèche fut ouverte par les obus d'un canon de Flak de l'unité de l'Oblt Harras (1). Une compagnie de fusiliers y pénétra. Le commandant français rendit la forteresse avec 12.500 prisonniers. La brigade blindée de l'Oberst von Vaerst et le bataillon de fusiliers du Major Jürgens nettochèrent le quartier portuaire au prix de durs combats de rue ».

Pendant la nuit, un destroyer est revendiqué par le III./KG 4 devant Zeebrugge tandis que Dunkerque subit une attaque. Le jour à peine levé, les bombardiers allemands opèrent contre les mouvements de troupes de Zeebrugge à Ostende et visent la destruction des installations du port de Dunkerque.

## Notes

(1) Le lieutenant Horst Harras, menant la 8./Flak Rgt 18, recevra pour cette action la Ritterkreuz le 19 juin 1940. L'Oberst Gustav von Vaerst, menant la 2. Schützen Brigade, se verra de même décerner la Croix de Chevalier le 30 juillet 1940.



## 27 MAI 1940

La nuit du 26 au 27, divers secteurs de l'Angleterre sont survolés par la Luftwaffe et de nouvelles mines sont larguées dans ou devant les ports de la poche franco-britannique.

En matinée, selon A. Gillet, « la Luftwaffe, comme la veille, se disperse sur les ports de Nieuport et d'Ostende ». Le terme 'se disperser' étonne... L'auteur semble négliger totalement les constantes évacuations britanniques effectuées via ces ports ainsi que le trafic maritime qu'elles génèrent, trafic équivalant largement à celui de Dunkerque.

Preuve du fait qu'Ultra n'est pas encore très fiable, le haut commandement britannique n'est pas encore au courant de la prise de Calais par les Allemands et rassemble trente-huit Lysander pour larguer à basse altitude du ravitaillement à une garnison qui, on ne le sait pas, vient de capituler depuis peu. Trois appareils du N° 26 Sqn sont abattus (probablement par la *Flak*) (1) tandis qu'un autre du N° 16 Sqn s'écrase au retour (équipage blessé).

Peu après, un antique biplan Hawker Hector du N° 613 Sqn (serial K8116) revenant de bombarder une position d'artillerie près de Calais percute dans la brume une des « blanches falaises » à proximité de Douvres (pilote saut/mitrailleur mortellement blessé).

Le pilote, l'*Ofw* J. Groneberg, a réussi à sauver sa machine.  
(Arch. W. Waiss)

En début de matinée donc, les bombardiers allemands se concentrent sur la côte belge. La ligne de résistance de l'armée locale sur la Lys irrite la *Heer* qui aimerait la neutraliser pour capturer les ports belges puis pousser vers Dunkerque devenu le *Schwerpunkt* du BEF depuis la chute de Calais.

Vers 5h00, le N° 54 Sqn engage des bombardiers de la KG 27. En fait, ces Heinkel 111 attaquent Dixmude et cet épisode se rattachant aux opérations visant directement l'armée belge (et non le BEF) est cité pour mémoire (2).

Endommagé sur Dunkerque le 27 mai, ce He 111 du Stab/KG 27 est revenu se poser en catastrophe à Sittard (Pays-Bas).  
(Arch. W. Waiss)

### Notes

- (1) Ou peut-être erronément par des Defiant.
- (2) On peut préciser qu'un He 111 fut perdu.



Heinkel He 111 P-2 du Stab./KG 27, fin mai 1940.

## 29 MAI 1940

En matinée, les attaques sont rares et les embarquements nombreux. Vers 11h00, le temps se lève partiellement et les bombardiers des KG 54, 28, etc. peuvent s'en donner à cœur joie en coulant divers navires. Lorsque le temps s'améliore également de l'autre côté de la Manche, des Hurricane des N° 17 et 245 Sqn surgissent sur Dunkerque et le combat s'engage très vite. Mais seul un Bf 110 du II./ZG 76 sera endommagé ; tout comme un Hurricane.

Peu après une formation de Hurricane et de Defiant affronte des He 111 de la KG 1 ainsi que des Ju 87 de la St.G. 2. Trois Defiant du N° 264 Sqn sont endommagés et deux Hurricane du N° 56 Sqn abattus (un disparu). La 2./JG 3, engagée en escorte, perd trois appareils. Deux pilotes sont tués dont le *Kapitän* de l'escadrille, le *Hptm* Heinz Gärtner. Un autre Hurricane est endommagé par des Bf 110. Quatre Heinkel de la KG 1 sont perdus tandis qu'un cinquième reviendra endommagé.

Le mauvais temps affecte de nouveau les aérodromes anglais, ce qui freine les interventions de la RAF. La Luftwaffe peut donc de nouveau bombarder quasi impunément ports et navires. Un autre combat d'importance débute vers 17h00 lorsque quatre escadrilles de la RAF reviennent patrouiller sur Dunkerque. Le I./JG 20 du *Hptm* Hannes Trautloft et le I./LG 2 du *Major* Hanns Trübenbach, qui opèrent en escorte à ce moment, ne vont perdre aucun appareil tout en remportant pas moins de ... douze victoires (six Spitfire des N° 64 et 610 Sqn et six Hurricane des N° 229 et 242 Sqn). Un appareil du III./JG 26 doit se poser en catastrophe près de Dixmude (pilote indemne). Pour clore la journée, les Defiant du N° 264 Sqn reviennent en force sur Dunkerque et se heurtent à des Ju 87 dont deux semblent avoir été abattus ainsi qu'un Ju 88.

Pour assurer la couverture la plus complète du secteur côtier, la RAF se voit contrainte d'envoyer tout ce qu'elle peut : Gladiator, Skua et même Avro Anson (du

N° 500 Sqn). Vers 18h00, trois de ces derniers seront abattus en mer par la 5./JG 26.

Enfin, vers 19h00, quatre nouveaux *Squadrons* peuvent revenir sur Dunkerque. Des Stukas des I./St.G. 76, St.G. 77 et de St.G. 2 sont pris à partie et dispersés. Pas moins de dix-huit d'entre eux seront revendiqués. C'est ce genre d'incident qui va générer au sein de la RAF le mythe de l'infériorité du Stuka. En fait, face à la supériorité adverse, trois Ju 87 sont perdus mais la Luftwaffe ne déplorera qu'une unique perte d'équipage. Elle est néanmoins de taille puisqu'il s'agit de l'*Oblt* Erwin Winschig, menant la 2./St.G. 2, et de son radio. Dans ce combat, deux Ju 88 du II./LG 1 sont également perdus. Celui du *Kapitän* de la 5<sup>e</sup> escadrille, l'*Oblt* Alfred von Oelhaven, se pose très endommagé sur la plage de Nieuport. Cette cité balnéaire étant toujours un lieu vital pour l'évacuation vers l'Angleterre, le lieutenant est amené avec un de ses camarades survivant sur le

Des *Landser* se font photographier sur un Bf 109 de la JG 26 posé sur le ventre.



Bombes et Ju 87 sur une piste de campagne.



Supermarine Spitfire Mk.I du N° 54 Sqn piloté par le P/O Alan Deere le 28 mai 1940.



Un soldat allemand inspecte l'épave du Spitfire N3180 KL-B du P/O Alan Deere du N° 54 Sqn, abattu le 28 mai et qui est venu se poser sur l'une des plages aux environs de Dunkerque.

## 31 MAI 1940

Ce jour-là, la Luftwaffe est partiellement perturbée puisque ses dirigeants préparent la fameuse opération « Paula » (1), l'attaque aérienne visant Paris. Quasiment trois semaines après le début de l'assaut allemand à l'ouest, la capitale française doit désormais découvrir qu'elle se retrouve, comme lors de la Grande Guerre, à portée de l'envahisseur.

La nuit du 30 au 31, des bombardiers allemands ont continué à harceler l'Angleterre en larguant quelques mines et diverses bombes sur des objectifs militaires ; mais la population britannique, se sachant efficacement protégée par la coupure de la Manche, risque d'être moins impressionnée que son homologue française subissant une invasion dévastatrice pour la deuxième fois en vingt-cinq ans !

En matinée, bravant le mauvais temps, le I./LG 1 envoie des Heinkel 111 sur Dunkerque avec escorte des I./LG 2 et I./JG 3. Un Heinkel, abattu par le N° 41 Sqn engagé en couverture, peut se poser en Belgique avec trois blessés à bord. Un Spitfire du N° 222 Sqn doit se « vautrer » sur la plage de Mardyck, victime de la *Flak*. Son pilote embarquera alors vers l'Angleterre.

En matinée, vu la puissante DCA britannique, le haut commandement laisse la Luftwaffe quelque peu souffler. Les avions vont surtout se concentrer sur des colonnes freinant l'avance de la *Heer* ainsi que sur le trafic maritime bien moins défendus que les ports. Vers



Un Bf 109 du III./JG 26 en attente sur une piste de fortune belge.

### Notes

(1) Cf. Batailles Aériennes N° 47.



Messerschmitt Bf 109 E-1 du III./JG 26 basé en Belgique lors des opérations contre la poche de Dunkerque.

# L'ARMÉE DE L'AIR AU-DESSUS DE DUNKERQUE



Les hommes du GR I/14 et des FA 101.

1<sup>er</sup> rang, de gauche à droite : lieutenant Sacré, commandant Fayet, général Canonne, capitaine Postal, lieutenant Sermet, capitaine d'Hennezel, lieutenant Font-Réaulx ; second rang : sous-lieutenant Baraton, lieutenant Dugit-Gros, capitaine Frébillot, sous-lieutenant Moreaux, sous-lieutenant Cavallerie, sous-lieutenant Touret. Dans l'encadrement de porte, le sous-lieutenant Lebrun.

## LE DÉTACHEMENT FRANÇAIS EN GRANDE-BRETAGNE 27 MAI - 6 JUIN 1940

Durant la bataille de Dunkerque et malgré ses difficultés, l'Armée de l'air va détacher en Grande-Bretagne une poignée d'appareils. Une participation toute symbolique avec les quelques missions effectuées.

Manquant de visibilité sur la zone de Dunkerque, où se replie le gros des armées française et britannique, le commandement français décide d'envoyer en Grande-Bretagne un détachement capable de l'« éclairer » sur la bataille en cours. Dès le 22 mai, des contacts sont pris par les forces aériennes (FA) de la 1<sup>ère</sup> Armée auprès de la RAF. Il s'agit d'anticiper la bataille que se dessine. Au nom du général Canonne, patron des FA de la 1<sup>ère</sup> Armée, les capitaines Hermant et Langlois demandent au « Squadron leader Spence de s'informer s'il serait possible d'obtenir un terrain de base au sud de l'Angleterre, avec quelques mécaniciens, de l'essence et un moyen de liaison radio. C'est la seule possibilité pour la 1<sup>ère</sup> Armée de garder un concours de chasse et de reconnaissance, les éléments basés aux environs de Rouen ayant un trajet trop long en zone hostile pour travailler utilement ». Pour les Anglais, la question ne peut être réglée directement et doit remonter jusqu'à l'échelon ministériel.

Le 25 mai, une réunion a lieu à Chantilly au PC

### Une mise en place laborieuse

de la ZOAN (Zone d'Opérations Aériennes Nord) entre le général d'Astier, les hommes du général Canonne et le commandant Fayet du GR I/14. La mission est validée à cette occasion.

Le GR I/14, qui dépend de la 1<sup>ère</sup> Armée et stationné à Fontenay-le-Marmion, est désigné pour cette opération accompagné par le GC II/8. Le commandant Fayet, du groupe de reconnaissance, prend la direction de ce groupe improvisé.

Dès le 26 mai (jour officiel du début de l'opération « Dynamo »), la logistique se met en branle sur le terrain

du GR I/14. Après 15 jours de combats, organiser un tel déplacement n'est pas forcément chose simple. Le lieutenant observateur Jacob s'occupe de la mise en place des transmissions, des liaisons radios et récupère des cartes britanniques. En fin d'après-midi, un Bloch 220 pose ses roues à Rocquencourt (78) en prévision du transport.

Le lendemain matin à 9h15, en vertu des ordres et malgré un temps incertain, c'est le grand départ de l'échelon avancé ; il comprend trois Potez