

# Le sacrifice de l'Aéronautique navale à Berck (mai 1940)

Dr Victor MACQUET





### Message du Premier ministre

A l'occasion de l'inauguration de la stèle élevée à la mémoire des marins de l'Aéronautique navale « Morts pour la France » à Berck-sur-mer le 10 mai 1940, je salue le courage de ceux qui ont combattu jusqu'au dernier jour pour que vive la France.

Le devoir de mémoire nous commande d'honorer et de citer en exemple ces hommes et leurs camarades qui, sur la base de Berck-sur-mer comme à bord des appareils de l'aéronautique navale, ont fait le sacrifice de leur vie.

A handwritten signature in blue ink. The signature is stylized, starting with a large 'J' and 'P' that are connected, followed by 'a' and 'raffarin'. There is a small dot at the end of the signature.

Jean-Pierre Raffarin



" Il faut du temps pour que s'écrive l'Histoire, la vraie.

Elle s'accommode mal de l'instantané ou des mouvements d'opinions, et les événements que nous venons de vivre en direct à la télévision sont venus nous le rappeler. La réalité est toujours complexe ; mais la propagande a besoin d'images simples.

Ainsi en est-il allé pendant longtemps de l'image que la France gardait de son comportement pendant la deuxième guerre mondiale : tous des lâches en 40, tous des résistants héroïques en 44 ! C'est peu à peu, avec l'apaisement des passions, qu'émerge la vérité, et l'initiative de l'Amicale des Anciens de l'Aéronautique navale vient y contribuer en nous rappelant ce que fut l'histoire de l'éphémère Base Aéronavale de Berck en 1940.

Grâce à vous, nous nous rappelons, et d'autres après nous se souviendront, qu'en des temps de débâcle, des hommes courageux firent ici leur devoir jusqu'au sacrifice de leur vie. Nous nous rappelons ces vingt avions partis de Berck, le 19 mai, pour attaquer une concentration de blindés ennemis à Berlaimont, près de la forêt de Mormal, et dont la moitié ne revinrent pas. Nous nous rappelons le bombardement dans la nuit du 9 au 10 mai de la base de Berck, qu'en l'absence de DCA, les hommes défendirent avec les armes dont ils disposaient.

Quatre d'entre eux y laissèrent leur vie, ceux-là mêmes dont vous avez voulu graver les noms dans la stèle érigée à leur mémoire. C'est très respectueusement que je veux me joindre à cet hommage et saluer votre action afin que nul n'oublie. "

*Daniel PERCHERON  
Sénateur du Pas de Calais  
Président du Conseil Régional  
Nord / Pas de Calais*



Le Pas-de-Calais a été le théâtre d'opérations particulièrement meurtrières au cours de la seconde guerre mondiale.

Dans notre mémoire collective sont gravées les longues périodes de souffrance d'une population martyrisée et asservie au joug de l'envahisseur mais aussi les vrais acteurs héroïques et courageux de nos combattants n'hésitant pas au sacrifice pour reconquérir nos libertés.

Le sens de la démarche de l'Amicale des Anciens de l'Aéronautique de BERCK en hommage aux quatre marins, morts en mission le 10 mai 1940, participe pleinement au devoir de mémoire qui anime en permanence le Conseil Général du Pas-de-Calais.

La participation à l'érection de cette stèle sur la BAN de BERCK en est un témoignage supplémentaire et un bel hommage aux quatre jeunes Français, dont un Etaplois, qui se sont sacrifiés avec beaucoup d'autres pour notre liberté.



**Roland HUGUET**

## Devoir de mémoire

64 ans après le début de la Seconde Guerre mondiale, il est peut-être plus important que jamais de se souvenir et de rappeler à nos enfants tous ces conflits qui ont marqué l'histoire de l'humanité et qui ont touché dans leur chair des millions d'hommes et de femmes.

La guerre ne relève pas du passé. Elle continue à travers le monde à tuer chaque jour beaucoup trop d'innocents.

Il est de notre devoir de garder le souvenir de toutes ces tragédies... Pour ne jamais oublier, pour éviter qu'un jour le monde ne s'enflamme de nouveau.

Tel est le sens de toutes les commémorations auxquelles nous sommes collectivement conviés.

Notre Ville se devait donc d'être associée au projet d'érection d'un mémorial rappelant la mort au combat, le 10 mai 1940, de marins de la base d'Aéronautique navale (BAN) de Berck.

Sous l'impulsion de l'Amicale des Anciens de l'Aéronautique Navale du Nord - Pas-de-Calais, ce projet a pu aboutir en ce 10 mai 2003, jour anniversaire de ces événements.

Je remercie toutes celles et ceux qui se sont investis pour que cette page de l'aviation navale française quelque peu oubliée soit rappelée à la mémoire de tous.

Merci à Marcel Trollé, Président de l'Amicale, véritable cheville ouvrière de ce projet.

Merci aussi au Ministère de la Défense, au Conseil régional de Nord - Pas-de-Calais, au Conseil général du Pas-de-Calais, au Souvenir Français, aux donateurs anonymes sans qui le financement de la stèle n'aurait pas été possible.

Merci d'avoir pensé à rendre hommage à ces marins-aviateurs morts pour la France !



Bruno Cousein  
Maire de Berck-sur-Mer  
Président de la Communauté de communes Opales Sud

Pour l'honneur !

Le temps passe, estompant le souvenir ; si l'on n'y prend garde, la mémoire de ces combats menés en mai 1940 par l'aéronautique navale, à partir du terrain de Berck, disparaîtra à jamais.

Aussi est-il juste et nécessaire de nous rappeler et de rappeler aux générations futures les sacrifices consentis pour la défense de la Patrie, la sauvegarde de sa liberté et son honneur.

Tel est le sens de la démarche du Souvenir Français qui a tenu à participer à l'érection de cette stèle en mémoire de quatre marins morts pour la France à Berck le 10 mai 1940.

Mais rappeler leur mémoire et le sens de leur sacrifice, c'est aussi rappeler l'histoire et les combats menés avec un acharnement désespéré par deux escadrilles de l'aéronavale stationnées sur le terrain de Berck.

Comme en réponse aux attaques adverses du 10 mai 1940, les missions vont se succéder en Hollande et à l'embouchure de l'Escaut ; le 19 mai, c'est en France, au dessus de la forêt de Mormal que les escadrilles vont intervenir sur des rassemblements de blindés adverses ; la mission est remplie, mais les pertes sont sévères, et, sur les vingt avions partis, dix seulement reviendront et, le lendemain, ils repartaient...

Alors, n'oublions pas ces hommes de l'aéronavale qui partirent de Berck pour les derniers combats, pour l'honneur de la France, et que les noms des quatre marins inscrits sur cette stèle de Berck demeurent dans notre mémoire à jamais.

Pierre de PERCIN  
Président Général du Souvenir Français  
Général d'Armée (CR)

29 mars 2003



Merci aux Anciens  
de l'Aéronautique Navale !

Un de mes objectifs de Député du Pas-de-Calais et de Président du "Pays du Montreuillois" est de créer une solidarité entre les capacités aéroportuaires du Touquet et de Berck. Car le moment est venu, à l'aube de ce nouveau siècle, de préparer l'avenir dans un combat commun de mise en valeur et en vie de notre territoire Côte d'Opale.

Mais cette obligation de construire l'avenir n'est que la continuité de combats, beaucoup plus douloureux et même héroïques, menés par les générations qui ont gagné les batailles de la guerre.

Les militaires attachés à la Base d'Aéronautique Navale de Berck ont leur nom inscrit à cet égard au tableau d'honneur de notre Histoire de France depuis le 10 mai 1940.

En ce printemps 2003, pensons au printemps meurtrier de 1940 où l'Escadrille AB2 et l'Escadrille AB4 ont mérité l'hommage de la Nation pour leurs interventions aériennes contre l'occupant, à partir de la base aérienne de Berck.

Merci à Marcel Trollé, Président de l'Amicale des Anciens de l'Aéronautique Navale Nord - Pas de Calais, d'avoir mobilisé les énergies et les cœurs pour inscrire dans la pierre cette reconnaissance due à des marins héroïques qui ont payé de leur vie leur amour de la France.

Léonce Deprez  
Député du Pas-de-Calais

## L'Aviation navale n'oublie pas...



Le 1er février 1940, le capitaine de frégate Nomy reçoit la mission de diriger et organiser la base de Berck au profit de l'Aéronautique navale. Le 28 mars, l'escadrille AB2 dotée de Loire-Nieuport, bombardiers en piqué, rallie Berck. Le 10 mai, la base est bombardée par les Allemands. Grâce au courage du personnel de la base, les avions de l'AB2, restés au sol, ne seront pas touchés, mais quatre marins perdront la vie. Cette intervention permettra à l'escadrille AB2 de mener des missions d'attaque vers les Pays-Bas dès les premiers jours de l'offensive allemande.

Le 17 mai, l'escadrille AB4 rallie et, le lendemain, les deux escadrilles reçoivent mission de bombarder les concentrations ennemies à Berlaimont. Cette attaque, bien que rapide et précise, est meurtrière pour nos couleurs, seuls dix avions sur vingt reviendront.

Le 20 mai, nos forces ne pouvant résister à l'avance allemande, le capitaine de frégate Nomy fait évacuer la base et ordonne le repli des avions sur Calais et Cherbourg.

Par ce mémorial, dédié à la mémoire de quatre marins tombés le 10 mai 1940, c'est toute l'histoire, certes courte mais glorieuse, de la base d'Aéronautique navale de Berck et des marins qui y ont servi qui est honorée.

Contre-Amiral Patrick Giaume  
Commandant l'Aviation navale



Loire-Nieuport LN 401



Escadrille AB 2  
du 22 mars au 21 mai 1940



Escadrille AB 4  
du 17 au 21 mai 1940



# LE SACRIFICE DE L'AÉRONAUTIQUE NAVALE A BERCK (mai 1940)

*"Nous sommes fin mai, en pleine retraite, en plein désastre.*

*On sacrifie les équipages comme on jetterait  
des verres d'eau dans un incendie de forêt.*

*Il est une immense forêt qui brûle, et quelques verres  
d'eau à sacrifier pour l'éteindre : on les sacrifiera."*

Antoine de Saint Exupéry

Le 1er février 1940, le capitaine de frégate Henri Nomy quitte Dunkerque et le commandement du torpilleur *Branlebas* pour rejoindre Berck. Il vient de recevoir la mission de diriger la base d'Aéronautique navale où l'on attend l'arrivée imminente des escadrilles de bombardement de la flottille du porte-avions *Béarn*. Par une ironie de l'histoire, c'est le même jour, 1er février, que le lieutenant de vaisseau Francis Laîné quitte Brest et s'installe à Orly, avec l'escadrille AB4, pour commencer l'armement des avions qui se poseront à Berck quelques semaines plus tard. Les deux hommes s'apprêtent à écrire une des plus belles pages de l'histoire des ailes françaises pendant la campagne de 1940.

Henri Nomy, qui deviendra plus tard amiral et chef d'Etat-Major de la Marine, est alors considéré comme un des pionniers de l'Aéronautique navale. Malgré ses 41 ans, c'est déjà un "ancien" dans cette arme qu'il a contribué à forger. Remarquable pilote d'hydravion, il a traversé l'Atlantique sud parmi les premiers, dès 1934, à bord du *Santos-Dumont*.

Francis Laîné appartient aussi à l'Aéronautique navale. Agé de 30 ans, il vient d'être nommé, le 1er janvier, commandant de l'escadrille AB4, mais cette escadrille n'existe encore que sur le papier. Les avions ne seront livrés que lentement et l'escadrille, qui ne sera complète qu'en mai, se couvrira alors de gloire au cours de missions désespérées.

## LA BASE DE BERCK

L'ordre d'aménager l'aérodrome de Berck en base d'Aéronautique navale a été donné le 10 janvier 1940 par l'amiral Abrial, commandant en chef des Forces maritimes du Nord. La base devra accueillir de façon permanente plusieurs escadrilles appartenant initialement à l'aviation embarquée sur le porte-avions *Béarn*. Ce navire ne pouvant plus être considéré comme opérationnel, la Marine a décidé de débarquer les avions et de les répartir sur les différents aérodromes de la côte du Pas de Calais. L'ordre du 10 janvier précise :

"La dépêche du 19 décembre 1939 prévoit une dotation importante de matériel roulant pour la base de Berck, afin de couvrir les besoins de cette base et des terrains avancés.

La base de Berck doit devenir base de rattachement pour une escadrille de Chance-Vought, une escadrille de Loire 40, deux escadrilles de Potez 63.

Y stationneront de façon permanente : une escadrille de Chance-Vought, les volants de fonctionnement des trois autres escadrilles, un certain nombre d'appareils de servitude.

Dans la mesure du possible, y seront effectuées les visites détaillées. Il est donc nécessaire d'envisager la mise en place à Berck de moyens indispensables pour faire face aux charges ci-dessus définies.

Outre le matériel roulant dont elle est déjà dotée, la base de Berck devra être dotée d'un atelier sommaire qui pourrait être une extension, à l'intérieur du hangar de l'aéroclub, du petit atelier qui s'y trouve déjà. Les baraques déjà montées serviront de magasins d'escadrille et de parc. Il serait utile d'envoyer à Berck deux ou trois autres baraques. Une équipe mobile de parc devra être installée sur le terrain.

L'importance prise ainsi par la base secondaire de Berck nécessitera un commandement et un encadrement renforcés. La base continuera à être rattachée administrativement à Querqueville, mais il sera indispensable de prévoir un personnel administratif capable d'assurer la subsistance du personnel et la gestion du matériel.

En conséquence, vous voudrez bien demander au Département :

a) que les escadrilles AC1 et AC2, ainsi que l'escadrille AB1 et l'escadrille AB2, soient rattachées à la base secondaire de Berck,

b) qu'un commandant (du grade de capitaine de corvette au moins) soit désigné, ainsi qu'un commissaire de 2ème classe et le personnel fourrier nécessaire."

C'est en application du point b) ci-dessus que le CF Nomy a été affecté à Berck. Il devra attendre le 22 mars avant de voir atterrir les douze Chance-Vought de l'AB3 qui repartent dès le lendemain vers Alprech où le destin leur a donné rendez-vous pour l'aube du 10 mai : ils seront tous pulvérisés par le bombardement allemand.

Le 28 mars, arrive enfin l'escadrille AB2 commandée par le lieutenant de vaisseau Lorenzi. Il s'agit de Loire-Nieuport (LN 401) que leurs ailes en W font ressembler étrangement aux Stuka allemands, ce qui sera plus tard à l'origine de méprises. Ils sont peints en bleu pâle. Depuis un mois, on a effacé la marque qui figurait à l'avant de leur fuselage, une "mouette se posant ailes déployées sur une tortue", symbolisant l'appontage des avions sur un porte-avions. Car ces LN 401 sont des bombardiers de porte-avions. Ils ont été conçus pour effectuer des bombardements en piqué à 90°, mais ne peuvent encore le faire par manque de viseurs gyroscopiques indispensables. Ils piquent donc à 45° ou 60° de 1 200 à 300 m, tout en tirant avec leur canon et leurs deux mitrailleuses. Ils larguent alors leur unique bombe de 150 kg. Ce sont des avions lents, volant à 240 km/h, qui doivent être protégés par des chasseurs plus rapides au cours de leurs missions. Ils ont une excellente autonomie de 4 h 30 min de vol soit 1 000 km de distance franchissable. Mais ces bombardiers en piqué de porte-avions n'ont pas été conçus pour des missions terrestres. Le LV Laine a insisté après la guerre sur les conditions périlleuses de leur utilisation en bombardement terrestre : poids trop faible de la seule bombe emportée, armement vers l'avant insuffisant pour balayer efficacement l'objectif, vitesse trop faible en face des chasseurs allemands deux fois plus rapides, blindage trop mince. Il décrit plus tard les possibilités de cet appareil : "J'estime que les bombes des Loire-Nieuport, rendues à la verticale de leur objectif, coûtaient trop cher pour le mal qu'elles pouvaient faire". Ce sont pourtant ces avions, mal adaptés pour une telle mission, que l'on enverra bombarder les colonnes de Panzer.

A Boulogne-Alprech, est basée l'escadrille AB3 armée à 12 avions Chance-Vought. A Calais-Marck, se trouve la flottille F1C, commandée par le capitaine de corvette Jozan, dotée au mieux de 17 bimoteurs Potez 631 sur un plan d'armement théorique de 24. Ces deux escadrilles et l'AB2 du LV Lorenzi à Berck ont reçu pour mission de rechercher les sous-marins allemands et de protéger la navigation dans la Manche. Le bombardement du 10 mai les surprend. Les péripéties de cette attaque surprise ont été rapportées dans les récits des marins aviateurs parus en 1956 et 1972. Ces témoignages éclairent les événements de Berck.

Le CC Jozan raconte comment il vécut la nuit du 9 au 10 mai 1940, et comment au petit jour il entendit les avions allemands se dirigeant vers Boulogne et Berck :

"L'état-major, les pilotes et le personnel de la première flottille de chasse de la Marine dormaient d'un sommeil paisible dans les cantonnements à proximité de leur terrain de Calais-Marck... Tout le monde dormait, hormis les sentinelles du terrain. Vers 3 h 45, je suis réveillé par le ronronnement lointain et continu de

nombreux avions. Je pense à des avions anglais pouvant revenir de mission sur l'Allemagne. Mais ils sont nombreux, très nombreux, et leur course sonore semble s'infléchir vers le sud. Je suis perplexe, tout autant que l'état-major de Dunkerque qui m'ordonne d'aller reconnaître ce carrousel aérien qui pourrait être ennemi... Nous voilà donc rassemblés dès 4 h 15 devant le PC du terrain... Dans l'ouest, au large de la côte, des groupes d'avions défilent, en route au sud. Nous ne pouvons les identifier. Mais un nouveau coup de téléphone du PC Aéro de l'Amiral Nord, à Dunkerque, m'informe que notre terrain de Berck (escadrille de bombardement en piqué de la Marine) était bombardé. Il n'y a plus de doute, il n'y aurait jamais dû y en avoir, après l'expérience de l'envahissement de la Pologne."

De son côté, Henri Nomy a raconté ainsi l'attaque de Berck, qui se déroula en deux vagues :

"Dans la nuit du 9 au 10 mai, le début de l'offensive allemande s'annonça pour nous par une violente attaque aérienne. Nos avions étaient heureusement si bien camouflés qu'aucun ne fut touché. Tout le monde avait couru au canon. Un matelot conducteur se précipita spontanément sur une mitrailleuse Darne. J'en avais saisi une moi-même, avec mon secrétaire et mon maître d'hôtel, et nous eûmes bien l'impression qu'un bombardier ennemi avait été touché. En tout cas, l'un d'eux fit un atterrissage forcé dans les environs. Malheureusement il y avait eu des victimes parmi les hommes qui ralliaient leurs postes de combat. L'officier des équipages Pasques, le maître Gobert et le matelot Coïc avaient été tués sur le coup. Le quartier-maître Lamour, grièvement blessé, fut dirigé vers l'hôpital du Touquet."

Georges Pasques était pilote ; c'est au sol qu'il connaîtra son destin. Henri Gobert était arrimeur d'origine, spécialité qui donnera naissance à celle de mécanicien d'avion. Il avait intégré le personnel volant en acquérant le 1er décembre 1929 le brevet de mitrailleur-bombardier.

En 1959, l'amiral Nomy ajouta quelques précisions à ce premier récit :

"Dès que j'eus rallié mon poste de commandement, le pavillon fut hissé : on n'engage pas le combat sans marquer ses couleurs. La première vague des bombardiers allemands fit plusieurs victimes ; des baraques flambaient. C'était pour presque tous mes hommes, d'active ou de réserve, le baptême du feu. Il y eut un certain flottement. Le hasard voulut qu'au cours d'un mitraillage à basse altitude une balle coupa la drisse du pavillon. Que penserait l'ennemi ? Je fis apporter une échelle et, sur mon ordre, un timonier cloua le pavillon à son mât. Puis le clairon sonna : "*Au drapeau !...*" Quand une deuxième vague revint à l'attaque la défense s'était organisée. Nous n'eûmes aucune nouvelle victime et les avions dispersés sur le terrain ne subirent que des avaries mineures".

Dès la nouvelle de l'offensive allemande, le LV Henri de Lévis-Mirepoix, basé à Hyères, reçoit l'ordre de regagner Boulogne immédiatement. Il apporte d'autres détails dans son journal de guerre :

"13 mai : arrivé à Alprech à 7 h 30. Vu hangar détruit et appareils calcinés par bombes incendiaires. En raison de l'inefficacité de la DCA, les avions ont pris tout leur temps. Appris qu'à Berck peu d'appareils ont été détruits mais que l'attaque aérienne à la mitrailleuse a été vive : quatre tués. Belle conduite du commandant de la base, CF Nomy, et du capitaine Lecocq, tirant sur les avions avec des mitrailleuses non abritées. Lorenzi a eu sa casquette traversée par une balle. Kervarec a été projeté à travers une porte par le souffle d'une bombe ; il n'est pas blessé mais Pasques a été tué à côté de lui."

Ces récits de témoins directs de l'attaque allemande indiquent bien quel fut l'effet de surprise provoqué par les avions qui arrivaient du nord, longeant la côte au-dessus de la mer. Les destructions semblent avoir été modestes à Berck. Aucun avion ne fut touché mais les bâtiments ont souffert et quelques bombes sont tombées sur les pistes. Le LV Lainé se pose à Berck le 17 mai et mentionne à cette date : "On ne faisait plus de papiers dans cette base où le secrétariat et le bureau administratif avaient été totalement détruits quelques jours auparavant par les bombardements allemands."

L'enterrement de l'officier des Equipages Georges Pasques, du maître Henri Gobert et du matelot Désiré Coïc eut lieu le 13 mai. Le quartier-maître Lamour décéda le 14 mai à l'hôpital de l'Hermitage du Touquet où il avait été transporté.

\*  
\* \*

Dès les premiers jours de l'offensive allemande, l'escadrille AB2 participe à des missions en Hollande contre la presqu'île de Walcheren à l'embouchure de l'Escaut où les Allemands sont arrivés très vite et où les Alliés effectuent une opération amphibie.

Le 15 mai, neuf avions de l'AB2 emmenés par le LV Lorenzi, attaquent avec l'escadrille F1C une colonne d'artillerie près de Yerseke. Le 16 mai à 16 h, neuf avions participent à une action combinée avec les forces terrestres dans le Zuid Beveland et attaquent, avec neuf Vought appartenant à l'escadrille AB1 de Boulogne et huit Potez de l'escadrille F1C, les écluses de Walcheren et le pont de chemin de fer de la ville de Flessingue. Tous les avions rentrent à leur base.

Le 17 mai, huit avions de l'AB2 bombardent la digue reliant Beveland à Walcheren avec dix Vought de l'AB1 et huit Potez de la F1C. La nuit suivante, au clair de lune, trois LN 401 de l'AB2 attaquent à nouveau Walcheren avec deux Potez commandés par le CC Jozan.

Le soir du 17 mai, l'escadrille AB2 reçoit le renfort de six avions de l'escadrille AB4 basée jusqu'alors à Cherbourg-Querqueville. Le 18 mai après-midi se posent trois autres appareils de l'AB4. Le 19 mai, les derniers appareils de l'AB4 arrivent. La formation est alors au complet à Berck. Sa mission est de "donner le plus tôt possible un coup de main à l'escadrille AB2 engagée sur les îles hollandaises de Walcheren et Beveland à l'embouchure de l'Escaut."

\*  
\* \*

Cette escadrille AB4, commandée par le LV Francis Lainé, a fière allure avec ses onze appareils, des LN 411 neufs, presque identiques aux LN 401 de l'AB2. Ils ont leur dos zébré, brun, vert, noir et leur ventre peint en bleu clair. Ils sont arrivés avec tout le personnel d'accompagnement et l'escadrille au complet compte alors 4 officiers, 8 autres pilotes, 12 officiers mariniers, 71 quartiers-maîtres et matelots, ainsi que M. Vannier, technicien de la SNCAO.

L'amiral Lainé, rencontré de manière inespérée en avril 1989 a bien voulu, à l'occasion d'un entretien puis de plusieurs courriers, préciser comment se présentait la base pendant les trois jours où il y séjourna du 18 au 21 mai 1940. Ces renseignements complètent le récit de ses missions qu'il avait fait paraître en 1972.

Ainsi, en ce 18 mai 1940, la base de Berck vient d'atteindre son maximum de puissance et a fait le plein de son personnel, à la veille de la tentative désespérée à laquelle elle va participer pour tenter de stopper l'avance allemande. Elle abrite les rares bombardiers en piqué des forces françaises. Personne ne se doute alors que, dans trois jours, la moitié auront été abattus.

Les pistes ont été réparées depuis le bombardement du 10 mai ; il s'agit de pistes gazonnées. Les trous de bombes ont été bouchés et la terre de remplissage est tassée. La base n'est gardée que par quelques sentinelles. Il n'y a pas de DCA pour la défendre. Les avions, dispersés et dissimulés autour du terrain dans des abris creusés dans les dunes et les garennes, sont gardés par leurs équipages qui couchent auprès d'eux. Les hommes vivent ainsi auprès de leurs appareils, aux postes de dispersion, dans des abris ou des baraques où ils couchent dans des hamacs. La crainte des parachutistes allemands et des espions est grande ; on effectue jour et nuit des patrouilles dans les dunes et les garennes avoisinantes et la route qui longe le terrain est interdite à la circulation.

La base compte alors au total 4 à 500 hommes. Chaque escadrille, avec ses pilotes, quartiers-maîtres et matelots comporte une centaine d'hommes. Les mécaniciens et hommes d'entretien sont eux aussi une centaine, de même que le personnel administratif. Les officiers et les pilotes logent au château Sigrand au nord du terrain au milieu des garennes. C'est un confortable



relais de chasse construit peu avant la guerre par le célèbre fondateur des magasins d'habillement et auquel les Berckois ont donné ce nom. C'est, en 2003, le château du caravanning Saint-Hubert, proche de Bagatelle. Les LV Lâiné et Lorenzi, ainsi que le CF Nomy, occupent des chambres au dernier étage. Une quarantaine de personnes, officiers, pilotes, ordonnances et maîtres d'hôtel sont ainsi logés au château Sigrand. Il n'y a pas de bar et on se retrouve le soir dans la salle à manger.

Deux baraques ont brûlé le 10 mai, dont celle du service administratif. Leurs restes calcinés sont toujours là. Le hangar abrite un atelier de réparation. Les deux escadrilles maintenant au complet vont pouvoir exécuter une mission dont l'ordre est arrivé la veille.

## MISSIONS SUR BERLAIMONT ET ORIGNY

Le 18 mai dans l'après-midi, le capitaine de vaisseau Montrelay, commandant les Forces aériennes et de défense anti-aérienne (F.A.D.A.) des secteurs du Nord, demande par téléphone à l'amiral Abrial de lui prêter ses bombardiers en piqué pour attaquer les concentrations ennemies repérées à 15 km au sud-ouest de Maubeuge, au carrefour de Berlaimont, à l'entrée de la forêt de Mormal. La base aérienne de Berck est chargée de cette mission.

Il n'y a pas eu de briefing classique expliquant l'opération. Le LV Lâiné, désigné pour commander cette mission de bombardement, a reçu, à l'occasion de son passage à Dunkerque, les indications sur l'objectif, sommairement désigné sur une carte Michelin et à l'aide d'un croquis à main levée.

Le dimanche 19 mai, a lieu l'attaque du carrefour de Berlaimont, près d'un pont sur la Sambre, où de nombreux blindés allemands sont rassemblés. A 15 h, arrive l'ordre de décoller pour les escadrilles AB2 et AB4 avec mission de bombarder en piqué le carrefour des RN 351 et D 33 à 160 km de Berck. A 18 h 15, décollent de Berck vingt avions, dont neuf de l'AB4 suivis par onze de l'AB2, emmenés par le LV Lâiné qui a gardé de cette mission un souvenir ému : "J'étais fier de mener au combat ces 20 appareils bien armés et ce fut certes le plus beau commandement opérationnel de mes 43 années de Marine."

Les avions partent vers l'est par sections de trois se suivant à une centaine de mètres. Ils volent à basse altitude disposés de la manière suivante :

AB4 - 1ère section : LV Lâiné, Mt Téoulet, SM Goasguen

- 2ème section : LV Habert, Mt Billien, SM Jamais

- 3ème section : EV Decaix, SM Rochon, SM Klein.

AB2 - 1ère section : LV Lorenzi, SM Le Moal, SM Niel

- 2ème section : LV Vilbert, SM Bagot, SM Moulinier

- 3ème section : EV Faivre, SM Bonnefoy, Mt Pascal

- 4ème section : EV Douxami, Mt Méheut.

En faisant route vers l'est, ils passent près d'Arras et de Cambrai où ils aperçoivent des fumées d'incendie. La flak allemande commence à tirer à 20 km de l'objectif. En arrivant à la lisière de la forêt de Mormal, ils repèrent la RN 351 qui serpente dans la forêt. Ils la suivent pour arriver au-dessus de l'objectif. Le bombardement visa, en fait, deux carrefours : celui de l'ouest, à la jonction des RN 351 et D 33, fut attaqué par l'AB4, alors que l'AB2 s'en prenait au carrefour est, près du pont sur la Sambre, devant l'église.

A 19 h 30, les deux escadrilles sont à l'ouest de Berlaimont, au-dessus de la forêt de Mormal dont les sous-bois sont truffés d'engins blindés de toutes natures. La DCA légère se déchaîne sur les avions français dont certains ne parviendront même pas jusqu'au carrefour. Le LV Lâiné ordonne la mise en échelon refusé à droite, l'AB4 en tête, suivie de l'AB2 [L'objectif devant se présenter sur sa gauche, le chef de section place ses sectionnaires en ligne décalée à droite et vers l'arrière, leur permettant ainsi d'identifier l'objectif, avant de l'attaquer, tout en conservant la vue de leur chef]. Il prend rapidement de l'altitude et, en vue du carrefour routier, bascule son Loire et déclenche son attaque, suivi de près par les autres sections. Le bombardement est rapide, précis mais meurtrier pour les Français. Très vite, quatre appareils sont abattus et deux pilotes tués.

Les dommages subis par certains Loire sont trop importants pour leur permettre de regagner les lignes amies et, successivement, Bagot, Douxami, Klein et Jamais sont obligés de se poser sur le ventre, en rase campagne. L'EV1 Faivre est intercepté et pris à partie par quatre Messerschmidt. Pratiquement incapable de manœuvrer son appareil, il est à nouveau touché et, le moteur grillé, est finalement contraint, lui aussi, de se poser dans un champ à 10 km au sud de Cambrai. Le SM Goasguen qui, malgré les dommages reçus par son appareil, a pu regagner les lignes françaises, est pris sous le feu de la D.C.A. amie. Il est abattu et tué dans la chute de son appareil qui s'écrase sur une maison proche de l'église d'Etreux, à 25 km au sud de Berlaimont.

C'est ensuite le retour des survivants qui regagnent Berck individuellement en rase-mottes. Ils passent près de Doullens où ils sont pris à partie par les DCA anglaise et française qui les confondent à nouveau avec des avions allemands.

"Il est 20 h 30. Les premiers survivants se présentent au-dessus de Berck, troués comme de vulgaires passoires, crachant l'huile, suintant l'essence, moteur fumant, ailerons déchiquetés... Au sol, on a compris. Silencieusement, on compte ceux qui se posent. Le cœur serré, on espère que les autres n'ont



été que retardés, qu'ils se sont égarés, qu'ils vont bientôt arriver. Vingt sont partis à 18 h. Seuls dix sont de retour 2 h 30 min plus tard. Les récits des premiers pilotes posés ne laissent que peu d'espoir de revoir jamais ceux qui manquent." (Baudoin d'Edesse)

L'importance des dégâts réels occasionnés par le bombardement de Berlaimont est difficile à préciser. Francis Laine en a donné plus tard l'appréciation suivante :

"Les chars allemands, très nombreux, étaient dispersés dans une grande prairie au nord du village. Il ne fut pas possible d'observer les résultats du bombardement, une fumée épaisse ayant, dès l'attaque de la première section, couvert toute la zone de l'objectif. S'il m'est impossible de chiffrer les pertes en matériel de l'ennemi, je peux cependant, d'après les rapports fournis à leur retour de captivité par les pilotes descendus sur l'objectif, signaler que ses pertes en personnel furent assez lourdes (environ 300 tués)".

D'après le témoignage du Dr Decavel, maire de Berlaimont, la majeure partie de la population avait été évacuée et il reste peu de témoignages sur l'événement. Le collège des garçons fut très endommagé. Les Allemands l'avaient aménagé en hôpital de campagne. Aucun soldat allemand ne figure au registre des décès. Les pertes réelles ont été entourées de secret et le journal de marche de la 5e PZD ne mentionne pas l'événement. Parmi la population civile, deux décès sont certainement dus au bombardement et cinq le sont probablement.

Dix appareils ont été abattus, soit à Berlaimont, soit sur la route du retour. On saura plus tard que trois pilotes ont été tués et que six ont été faits prisonniers. Un autre regagnera Boulogne à pied ultérieurement.

L'EV Douxami, pilotant l'AB2-7, abattu au cours de l'attaque, a fait en 1941 le récit de l'incroyable aventure qu'il a vécue ce soir-là :

"Mon tour arrive d'attaquer. 15 appareils ont déjà bombardé et un épais rideau de fumée me cache le sol d'où partent encore de violents tirs de barrage. Je pars en piqué en prononçant mon attaque sur le carrefour de Berlaimont, suivi à 3 secondes par mon sectionnaire. A 80 m d'altitude, je largue ma bombe et, pendant ma ressource, je m'aperçois qu'un gros jet de vapeur d'eau s'échappe de mon réservoir crevé. A la fin de ma ressource je me trouve à 150 m d'altitude, route à l'ouest, je n'aperçois plus mon sectionnaire. La température d'huile passe de 80° à 180°. L'aiguille alors se bloque. Grosse réaction de la DCA de la forêt de Mormal. Le régime de mon moteur commence à s'abaisser et, ne réussissant pas à prendre de l'altitude, je fais route au sud-suroît afin d'essayer de me dégager des lignes allemandes. A ce moment, mon réservoir d'essence prend feu. J'actionne le vide-vite. L'essence tombe dans un champ où elle continue à brûler. Le moteur ne donne plus que 1 300 tr/min. Impression de courant d'air entre les jambes, c'est ma vitre d'observation qui

s'est volatilisée avec une partie du tableau de bord. Le moteur prend feu. J'actionne l'extincteur, le feu continue et se communique au plan gauche.

Il est maintenant 19 h 55. Je suis alors à 60 m d'altitude. Je fais une glissade à droite et me pose, train rentré, sur un petit champ situé à 3 ou 4 km dans le nord-est de Saint-Souplet. L'appareil se freine en 3 m. Je saute hors de la carlingue. J'ai les mains un peu brûlées. Seules quelques flammes sortent alors du moteur. En exécution des ordres reçus et m'attendant à voir arriver incessamment des Allemands, je m'approche avec mon briquet afin de mettre le feu à la partie arrière, derrière le poste de pilotage. Il devait y avoir des émanations de vapeurs d'essence car, immédiatement, une explosion se produit qui me brûle les mains.

J'ai l'impression que je suis entre les lignes et je pars à pied pour rallier Saint-Souplet, afin de trouver un moyen de gagner Berck. Presque au même instant, mes munitions commencent à exploser. A Saint-Souplet, presque entièrement abandonné, trois civils me disent que les Allemands sont partout depuis deux jours et que je ne pourrai jamais passer. Je n'en crois pas un mot et décide, après m'être procuré une bicyclette de dame, de rallier Saint-Quentin, où je pourrai prendre un train pour gagner Paris et Berck. Il est 22 h 15, la nuit tombe, et j'aperçois, à 300 m à la sortie du village, des silhouettes casquées dans les champs. Les casques sont manifestement allemands."

Douxami rejoint à 22 h 45 un groupe de soldats français avec lesquels il fuit en camion vers Saint-Quentin : "La nuit est noire. Nous sommes précédés, suivis, remontés et croisés par des motocyclistes et des voitures allemandes. Nous perdons à chaque bifurcation des camions. Traversé Bohain en flammes, occupé par les Allemands qui, surpris, nous tirent dessus, mais sans résultat. Après Bohain, et toujours en route vers Saint-Quentin, vu le nombre sans cesse croissant des véhicules allemands, mis pied à terre pour essayer de continuer à pied, en tentant de passer Fresnoy-le-Grand en évitant la route nationale et centrale. Au milieu du village, je suis entouré par une douzaine de soldats allemands qui rapidement sont quarante. Un officier les commande (il est alors minuit) et ils me font ranger contre un mur. Une section de 12 hommes est placée en face de moi, deux sous-officiers tiennent un revolver contre ma tempe. Je suis nu-tête en bleu marine et j'ai nettement l'impression qu'ils me considèrent comme un franc-tireur. Un sous-officier allemand discute pendant quelques minutes avec l'officier, et me demande alors en français : "Anglais ou Français ?". Sur ma réponse que je suis Français : "Quelle arme ?" - "Marine". Redoublement de fureur chez eux. Ils ont l'impression que je me moque d'eux." Douxami eut beaucoup de difficulté à faire admettre que, étant marin, il se trouvait alors à 160 km de la mer...

Pendant ce temps, à Berck, les réparations ont commencé et vont durer toute la nuit. Elles ont lieu en plein air, le temps demeure très beau. L'état des avions est tel que le moins endommagé est indisponible pour plus de 48 h. Les mécaniciens s'activent, sous la direc-

tion de l'ingénieur mécanicien Kervarec et du maître mécanicien Le Bihan, avec l'assistance du technicien Vannier. Le soir, d'après les souvenirs de Laîné : "le dîner dans la villa de Madame Sigrand où était installé l'état-major de la base n'eut pas le tonus habituel. Trop de places demeuraient vides."

Le lendemain 20 mai, à l'aube, les réparations se poursuivent et Francis Laîné se souvient : "Nous sommes tous au travail sur nos Loire. Cela ne va pas assez vite. Pas assez d'outillage. Pas assez de rechanges. Pas assez de bras. Et puis voilà que tout s'arrange. Un bon nombre de nos non-volants arrivent de Cherbourg avec plusieurs camions. A force de culot, de cris, de menaces, en particulier au goulet d'étranglement du pont de Saint-Valéry-sur-Somme, ils ont réussi à remonter, route au nord vers Berck, le flot des réfugiés qui depuis quelques jours déferle face au sud, vers la vie paisible..."

Les péripéties de ce passage en force au pont de Noyelles, juste avant l'arrivée des Allemands le soir du 20 mai, ont été bien décrites par H. de Wailly dans son livre sur la bataille d'Abbeville.

Francis Laîné continue son récit :

"Pour le moment, ce 20 mai à Berck, il s'agissait de mettre en état de vol les six appareils encore disponibles. A 6 h, arriva de Dunkerque, l'ordre de joindre à l'escadrille AB1 tous les appareils disponibles et d'aller avec eux détruire le pont d'Origny-Sainte-Benoîte, sur l'Oise... Tous les avions disponibles à Berck, cela faisait trois, les deux de l'AB4 et celui de l'AB2 qui n'avaient pas participé à l'expédition de la veille."

En cette fin d'après-midi, onze Chance-Vought de l'AB1, venant de Boulogne, tournent au-dessus du terrain de Berck, attendant les trois Loire-Nieuport qui doivent se joindre à eux. Ces derniers n'étant pas encore prêts, l'AB1 part en avant. Les trois avions qui décollent de Berck, dix minutes plus tard, sont pilotés par l'EV de Rodellec du Porzic qui commande la section, avec les SM Hautin et Elliot. Les avions mettent cap au sud vers la Somme qu'ils rejoignent au nord d'Abbeville. Ils suivent alors la rivière vers Amiens-Péronne en direction du pont d'Origny.

Laîné reprend : "Le temps demeurait magnifique. Pas un nuage sur la côte, quelques-uns à l'horizon en direction de l'objectif... Assez vite, les appareils d'origine américaine distancèrent les Loire-Nieuport à bout de souffle, chauffant, suant l'huile par tous les pores de leurs revêtements, et moins rapides."

En cours de route, l'escadrille AB1, qui vole isolée à l'avant, est attaquée par la chasse allemande et perd la moitié de ses appareils. Elle doit regagner Boulogne sans avoir atteint son objectif. A l'arrière, la

section des trois LN plus lents passe inaperçue des Messerschmidt et arrive sur son objectif. La suite nous est contée par Lucien Morareau (in *Le Fana de l'Aviation*) :

"Après une demi-heure de vol sans histoire, l'objectif est en vue. Mais il est bien gardé et les alentours du pont sont truffés de pièces de flak légère qui se déchaînent dès que les appareils de la Marine sont en vue. Rodellec fait mettre ses deux ailiers en échelon refusé puis bascule son avion dans un piqué à 60°. Suivi de ses deux équipiers, il plonge sur le pont, largue sa bombe et entame une ressource serrée. D'un bref coup d'œil par-dessus son épaule, il a vu une colonne de flammes et de fumée s'élever le long du tablier, quelqu'un a donc fait mouche. Lorsqu'il se rétablit hors de portée des armes allemandes, il constate que seul l'appareil d'Elliot l'a rejoint. Celui de Hautin ne reparait pas, victime du piège mortel tendu par les canons de 20 mm à tir rapide. Bien que touchés de nombreuses fois, les deux appareils survivants parviennent à regagner Berck où Rodellec peut annoncer à ses chefs, la destruction de l'objectif assigné."

Les réparations durèrent toute la nuit et à 3 h, le 21 mai, l'alerte chasse put reprendre. Francis Laîné continue son récit :

"Avec le bon Lorenzi, nous réunîmes nos troupes le 21 dans la matinée pour leur apprendre que nous fusionnons les deux escadrilles désormais trop incomplètes et pour leur faire comprendre que tout était perdu si nous, troupe d'attaque, ne tenions pas jusqu'au bout. Cependant, dans cette belle matinée du 21, les bombardiers allemands s'en prenaient à des villages proches de notre terrain dans la direction d'Abbeville.

En fin de matinée, le capitaine de frégate Nomy nous rassemble pour une brève cérémonie. Il voulait nous lire lui-même la citation qui venait d'arriver : "*L'Amiral de la Flotte, commandant en chef des forces maritimes françaises, cite à l'ordre de l'armée de mer l'escadrille AB2 commandée par le lieutenant de vaisseau Lorenzi et l'escadrille AB4 commandée par le lieutenant de vaisseau Laîné, pour la hardiesse sublime, dont elles ont fait preuve le 19 mai 1940, sur le front des armées en pulvérisant à courte portée l'objectif assigné, au prix de pertes égales à la moitié de leur effectif.*"

"A midi, composant la section mixte d'alerte, je décollais avec le SM Moulinier de l'AB2 pour essayer d'accrocher deux Heinkel 111 passés en vue du terrain. Impossible de rattraper ces bimoteurs... Peu après, deux chasseurs Hurricane amorcèrent une attaque sur nous et décrochèrent en nous reconnaissant de plus près. Dans ces manoeuvres je perdis de vue Moulinier. Pour ma part, je poursuivais à basse altitude ma reconnaissance des environs du terrain. A une trentaine de kilomètres à l'est de Berck, j'aperçus trois blindés légers allemands que j'attaquai au canon et aux mitrailleuses. Au moins l'un d'eux tira sur mon avion et

toucha le réservoir d'essence central d'une balle de mitrailleuse. Ce fut un fort coup de marteau, un trou déchiqueté de dix centimètres carrés. Comme l'essence coulait du réservoir troué, je décidais de rentrer à Berck où tous vinrent admirer ma chance et en particulier le capitaine de frégate Nomy. Il suffit de souder des plaques pour obturer le réservoir d'essence et l'avion fut à nouveau disponible.

De son côté, Moulinier apercevait un Dornier 21 et réussissait à l'attaquer, incendiant un de ses moteurs. Il était lui-même descendu par la mitrailleuse arrière du Dornier et ne devait rejoindre Berck qu'à pied le soir. En possession de renseignements aussi indiscutables sur la proximité des forces ennemies dont les blindés pouvaient à tout moment déboucher sur le terrain et anéantir nos avions au sol, le CF Nomy essaya vainement de joindre par fil l'état-major de l'Amiral Nord. Il décida alors, vers 14 h, d'envoyer les deux escadrilles AB2 et AB4, armées en guerre et bombes à poste, prendre à Calais-Marck les ordres que leur transmettrait le CC Jozan, commandant la flottille de chasse, qu'il espérait encore relié à Dunkerque."

Henri Nomy a raconté ainsi ce qu'il a vécu au sol à Berck pendant ces jours difficiles :

"Depuis le 18 mai, la Luftwaffe avait recommencé à se manifester au-dessus de la base. A partir du 18, je dus confier à l'enseigne de vaisseau Daubian-Delisle l'organisation de la chasse aux parachutistes et à la 5ème colonne. Les Allemands approchaient. Le 20 au soir, au moment où nos derniers appareils rentraient d'Origny, leurs blindés étaient en vue d'Abbeville à une quarantaine de kilomètres au sud de Berck. Je n'avais déjà plus aucune liaison filaire avec le commandant des F.A.D.A. et je n'avais donc reçu aucun ordre de mission pour ce qu'il restait d'appareils disponibles à l'AB2 et à l'AB4.

Le 21, je décide donc de faire effectuer un vol de reconnaissance par une section de trois appareils. Un des trois est touché par la DCA aux environs d'Hesdin, mais son pilote réussit à traverser les colonnes allemandes et viendra me rejoindre à Boulogne. Les deux autres me confirment la manœuvre des blindés du sud au nord et la menace d'encerclement qui pèse sur la base aéronavale de Berck. Vers midi, c'est la postière de Rang-du-Fliers, à 4 km du terrain, qui m'appelle : "Je coupe le téléphone : ils sont là".

Il est grand temps de sauver les avions qui risquent désormais d'être détruits au sol. Je prends la décision de les envoyer vers l'avant, dans l'espoir que le F.A.D.A. pourra encore les employer à partir du terrain de Calais-Marck. Je rends compte à Dunkerque par la voiture radio.

L'AB2 et l'AB4 décollent pour Calais. Quelques avions de servitude sont repliés sur Cherbourg avec mon propre North-American que je confie à un officier des Equipages pilote. Après quoi, je suis isolé avec mes "rampants", en majorité mécaniciens d'avion, plus riches en trousse d'outillage qu'en fusils ou mitrailleuses.

A 18 h, premiers coups de feu en bordure du terrain. Je brûle les documents secrets. Peu après, je reçois un long message chiffré. Je demande à Dunkerque de me donner un ordre simple, "en clair". Réponse : "OUI".

Nous allons nous replier sur Boulogne. Tout le matériel intransportable est détruit, l'essence incendiée. Puis il faut rassembler le personnel et organiser le convoi par des routes effroyablement encombrées. Une compagnie de l'Air m'avait rallié la veille. Son chef, le capitaine Durand, me seconda de façon admirable, réglant le dispositif routier, répartissant les armes automatiques sur les camions. Vers 5 h du matin, le 22, nous arrivâmes à Boulogne."

On aura noté que le récit de Henri Nomy laisse entendre, sur la foi de la postière, que les Allemands sont à Rang-du-Fliers le 21 mai à midi. Il n'en fut rien. Ils n'y arriveront que le lendemain. De même, les coups de feu en bordure du terrain le 21 mai à 18 h ne venaient pas des Allemands.

Le même jour, dans l'après-midi, le LV Laîné regagne directement Calais en avion. Sa malle, ses valises, son sabre sont abandonnés au dernier étage du château Sigrand. Seul son fidèle chien Kim sera rapatrié vers Boulogne, d'où il partira ensuite pour l'Angleterre. Il reviendra à Cherbourg, ramené par deux matelots qui l'avaient pris en charge et retrouvera son maître...

\*  
\* \*

Ce texte est extrait de l'ouvrage *Berck Mai-Juin 1940, un cruel printemps*,  
du Dr Victor Macquet, 1990, édité par l'auteur.

## Témoignage du dernier survivant

En 1940 j'étais lieutenant de vaisseau récemment promu et officier en second de l'escadrille AB2. Notre unité, placée sous les ordres du LV Jean Lorenzi et basée à Berck, était équipée de Loire-Nieuport 401, monomoteurs, monoplaces de bombardement en piqué. La base de Berck était placée sous le commandement du CF Nomy <sup>1</sup>.

Le 10 mai, tôt le matin, notre terrain fut attaqué par des bombardiers allemands. Les dégâts furent négligeables et aucun de nos appareils ne fut touché, mais nous eûmes à déplorer la mort de quatre hommes et quelques blessés. Dans les jours qui suivirent, l'AB2 effectua seule ou en compagnie des Vought 156F de l'AB1 basée à Boulogne-sur-Mer, quelques missions de bombardement aux Pays-Bas et sur le nord de la Belgique. Ces missions n'occasionnèrent heureusement aucune perte. Le 18 mai, nous fûmes rejoints à Berck par l'escadrille AB4 commandée par le LV Laîné et équipée de Loire-Nieuport 411.

Le 19 mai dans l'après-midi, les officiers des deux escadrilles sont convoqués par le commandant Nomy. Il vient d'être prévenu que les reconnaissances aériennes ont signalé des concentrations de blindés ennemis à Berlaimont, près d'Aulnoye sur la Sambre et il nous informe qu'une mission d'assaut à effectif maximum lui a été demandée. La réunion terminée, je retourne à l'escadrille pour prévenir les pilotes et faire armer les appareils. Dans la mesure où nos Loire n'ont toujours pas été équipés de viseurs spéciaux pour le bombardement en piqué, nous allons devoir attaquer en semi-piqué avec, bien sûr, une précision moindre. A 18 h 15 environ, les 20 Loire-Nieuport, soit 9 LN 411 de l'AB4 et 11 LN 401 de l'AB2, décollent. Le LV Laîné commandant l'AB4, plus ancien que Lorenzi, a pris la tête de l'ensemble. Après le décollage effectué individuellement nous nous mettons en formation en V par section. Devant moi, un peu plus haut sur la gauche, les trois appareils de la première section emmenée par Lorenzi et, à ma gauche et à ma droite, mes deux fidèles ailiers, les SM Le Moal et Moulinier <sup>2</sup>.

Le trajet entre Berck et Berlaimont est assez court et, après environ 20 minutes de vol, Lorenzi nous indique par battements de plans de nous mettre en formation d'attaque, c'est-à-dire en échelon refusé à droite. Lorsque nous survolons la forêt de Mormal à l'ouest de Berlaimont, la DCA commence à nous encadrer mais les tirs ne sont pas très précis. De loin je vois les appareils de l'AB4 commencer leur attaque puis notre tour arrive. Lorenzi et ses deux ailiers basculent vers la gauche et plongent vers l'objectif. Quelques secondes plus tard je les suis. Je repère droit devant moi un groupe de véhicules que je prends pour cible. La DCA est maintenant beaucoup plus dense et, surtout, beaucoup plus précise. Je largue ma bombe au plus près et tire immédiatement sur le manche. A cet instant précis je ressens un grand choc dans mon moteur, je viens d'être touché, c'est certain, mais j'ignore la gravité des dommages. Un rapide coup d'œil au tableau de bord me renseigne, mon moteur perd des tours ! J'ai beau manipuler la manette des gaz pour récupérer de la puissance, rien n'y fait et je vais devoir atterrir. J'avise un peu plus loin une trouée dans la forêt, un semblant de clairière. C'est petit mais faisable. Je sors mes volets mais garde mon train relevé car le terrain est trop exigu pour un atterrissage normal. En final, j'essaie encore de réduire ma vitesse par glissades successives et, juste avant de toucher le sol, je coupe le contact et ferme l'arrivée d'essence. L'hélice s'arrête presque immédiatement de tourner et une pale s'immobilise verticalement, juste devant moi. Le choc n'est pas très violent et mon Loire glisse sur ses pantalons de train pendant quelques dizaines de mètres avant de s'immobiliser. Je me débrêle rapidement, fait glisser la verrière et je descends sur l'aile. Mais, dans le même temps je vois arriver une automitrailleuse allemande. Une tentative de fuite me semble inutile, je suis au milieu du champ et la lisière de la forêt où je pourrais me cacher est beaucoup trop loin. Deux soldats s'approchent de moi et me font signe de descendre de l'aile. L'un d'eux me "soulage" de mon pistolet automatique et, en échange, m'offre une cigarette ! Après un dernier coup d'œil à mon fidèle Loire je suis les deux hommes vers leur véhicule. Le soir je me retrouve dans la cour d'une ferme en compagnie de dizaines de prisonniers de toutes armes et j'ai la surprise de découvrir mon camarade de l'escadrille AB4, Patrice Decaix. Tout comme moi, il a été contraint à un atterrissage forcé après avoir eu son moteur touché au-dessus de Berlaimont. Le lendemain matin, nous partons à pied vers l'est. En cours de route, nous sommes rejoints par d'autres contingents de prisonniers parmi lesquels nous retrouvons le SM Jamais de l'AB4. Pour essayer d'éviter la séparation inéluctable entre officiers et sous-officiers, je rédige pour lui, sur une page de carnet, une nomination au grade d'aspirant. Après quelques jours de marche on nous embarque dans un train en direction de l'Allemagne où notre groupe est réparti entre plusieurs camps. Decaix et moi nous retrouvons à l'oflag n° 4. Après trois tentatives d'évasion, je finis par être libéré <sup>3</sup> en 1941 et rejoins Fréjus - Saint-Raphaël, mais cela est une autre histoire.

Jules Vilbert  
Nice, avril 2003



<sup>1</sup> Futur amiral et chef d'état-major de la Marine.

<sup>2</sup> Deux "piliers" de l'Aviation embarquée. Jean Le Moal (1913-1981) fut après guerre moniteur et forma des dizaines de pilotes de la Marine. Quant à Robert Moulinier (1915-1999), il termina la guerre titulaire de 14 citations, certainement le marin le plus décoré pour la période 1939-1945 et quitta le service en 1971 comme officier en chef des Equipages, commandeur de la Légion d'honneur.

<sup>3</sup> L'amiral Darlan et le ministre allemand Vogl avait conclu des accords. Contre certaines "facilités" de transit accordées aux troupes allemandes à travers le Liban et la Syrie vers l'Irak, Darlan avait obtenu la libération de la quasi-totalité des marins prisonniers de guerre et dont une bonne partie appartenait à l'Aéronautique navale.

\*  
\* \*



1968. Jules Vilbert commande à Dakar les forces françaises du point d'appui.



Avril 2003. Marcel Trollé en visite chez l'amiral Vilbert.

Jules Vilbert est né le 22 janvier 1911 à Constantinople. Il entre à l'Ecole navale en 1929. Il est nommé enseigne de vaisseau de 2ème classe le 1er octobre 1931. Après la croisière d'application sur la *Jeanne d'Arc*, il embarque successivement sur le contre-torpilleur *Vautour*, l'avisos *Beautemps-Beaupré* et le cuirassé *Paris*.

En 1935 il rejoint l'Ecole de l'Air à Versailles et, après le brevet de pilote terrestre obtenu à Avord, il est breveté pilote d'hydravion à Hourtin en 1936. Il est tout d'abord affecté à l'escadrille E5 à Fréjus - Saint-Raphaël puis, après avoir suivi le cours de pilote de chasse, il rejoint l'escadrille 7S1 du porte-avions *Béarn*. C'est dans cette unité, devenue AB2 en 1938, qu'il sert pendant la campagne de France. Promu lieutenant de vaisseau au début de 1940, il est abattu le 19 mai lors de la mission sur Berlaimont, est fait prisonnier et envoyé en Allemagne. Après trois tentatives d'évasion, il est finalement libéré en juin 1941. Après un rapide réentraînement à Fréjus - Saint-Raphaël, il rejoint le Sénégal où, en mai 1942, il prend le commandement de l'escadrille 1BR. Fin 1943, il rejoint l'Algérie et, en février 1944, il est nommé à la tête de la 1ère Flottille de chasse. En mai 1944, ne pouvant être rééquipée par les Alliés, la flottille est dissoute et ses pilotes répartis dans des groupes de chasse de l'armée de l'Air. Affecté à l'état-major de la 1ère escadre de chasse, le LV Vilbert combat sur Spitfire jusqu'à la victoire. Le 22 décembre 1944, il abat un Focke-Wulf 190.

Promu capitaine de corvette en 1945, il sert au service central de l'Aéronautique puis embarque comme chef du service "aviation" à bord du porte-avions *Arromanches*. En 1947, après une brève affectation à Hyères, il embarque à nouveau, sur le *Dixmude* à bord duquel il sert jusqu'en 1950. Promu capitaine de frégate en 1949, il prend en 1952 le commandement de l'avisos *Dumont d'Urville*. De 1953 à 1955, il est commandant en second de l'Ecole navale puis prend en 1955 le commandement de la BAN de Karouba en Tunisie. Promu capitaine de vaisseau en 1956, il commande l'*Arromanches* en 1959 puis le *Clemenceau* de 1960 à 1962. Nommé contre-amiral en 1963, il commande le groupe des porte-avions et l'aviation embarquée (ALPA) en 1964 et 1965, puis devient chef du Service central de l'Aéronautique navale de 1965 à 1968. Promu vice-amiral en 1967 puis vice-amiral d'escadre en 1969, il est commandant supérieur des forces françaises du point d'appui de Dakar de 1968 à 1970 et termine sa carrière en 1971.

Le vice-amiral d'escadre Vilbert est grand officier de la Légion d'honneur, grand-croix de l'ordre national du Mérite, titulaire de la croix de guerre 1939-1940 avec 5 palmes et 3 étoiles et de la croix de guerre des TOE avec 2 palmes et une étoile.



L'aérodrome de Berck vers 1935.



1950. Amiral Henry Nomy,  
chef d'état-major de la Marine.



Lieutenant de vaisseau Francis Laîné.



Maître Henri Gobert.



Quartier-maître Félicien Lamour.



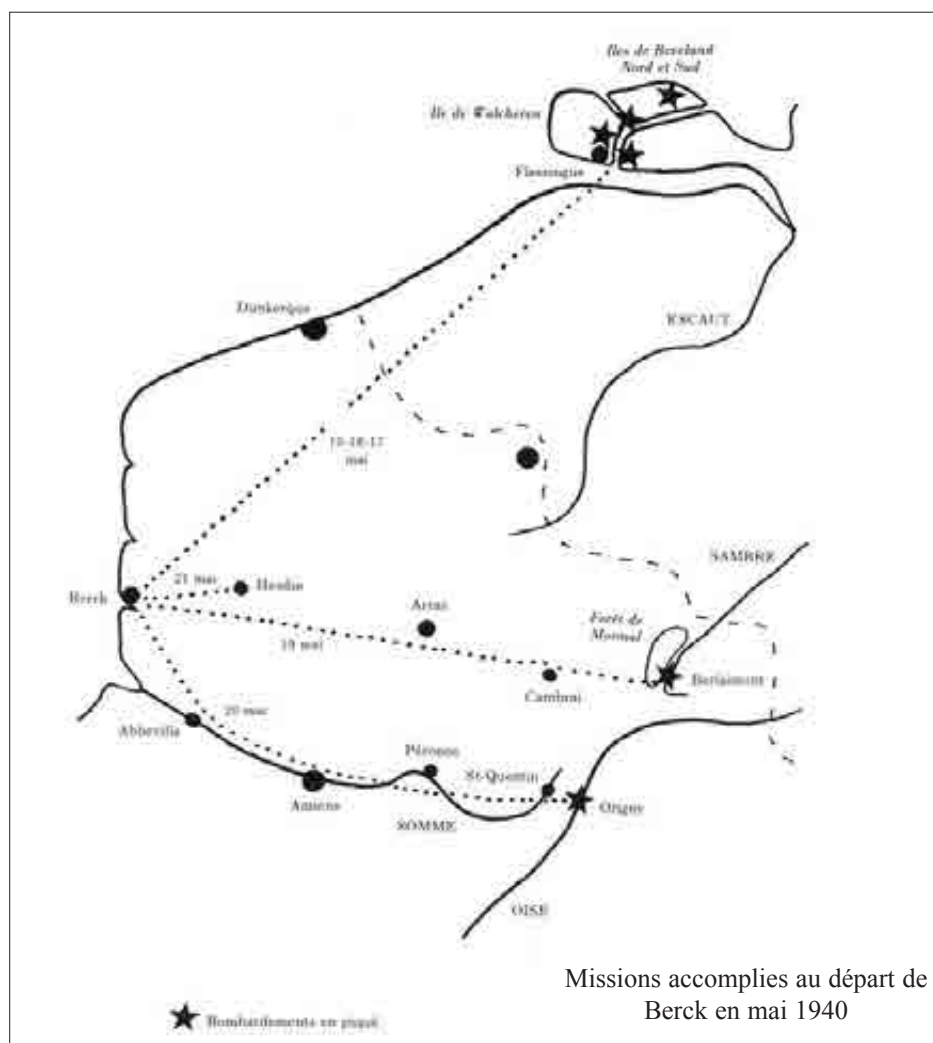


Loire-Nieuport 401 codé 2.



1940. Henri Gobert (assis à droite)  
avec un groupe de marins.





Le carrefour de Berlaimont vers 1990.

L'officier des Equipages de 2ème classe Georges, Lucien PASQUES était né le 12 avril 1910 à Aïn Témouchent dans le département d'Oran, Algérie. Engagé en 1926 avec le matricule 1100-26-4, il était titulaire du brevet de pilote n° 1836 en date du 11 juin 1931.

Le maître Henri, Jean GOBERT était né le 21 mai 1908 à Mouzon (Ardennes). Engagé en 1927 avec le matricule 703-27-1, il commence sa carrière dans la spécialité d'arrimeur avant de devenir volant comme mitrailleur-bombardier titulaire du brevet n° 2170 en date du 1er décembre 1929.

Le quartier-maître Félicien, François, Eugène LAMOUR était né le 23 octobre 1914 à Etaples (Pas-de-Calais). Engagé en 1934 avec le matricule 174-C-34, il servait dans l'Aéronautique navale dans la spécialité d'arrimeur.

Le matelot Désiré COÏC était né le 16 mai 1918 à Pleumeur-Bodou (alors Côtes-du-Nord). Engagé avec le matricule 1418-B-38, il servait dans l'Aéronautique navale comme matelot sans spécialité.



## IN MEMORIAM

Cette stèle a été érigée le 10 mai 2003

à la mémoire

de l'officier des Equipages Pilote Georges PASQUES  
du maître mitrailleur-bombardier Henri GOBERT  
du quartier-maître arrimeur Félicien LAMOUR  
du matelot sans spécialité Désiré COÏC  
Morts pour la France le 10 mai 1940  
lors du bombardement de la base d'Aéronautique navale de BERCK

## 10 mai 1940 - 10 mai 2003

Voici 63 ans que des marins sont morts pour la France en défendant la base d'Aéronautique navale de Berck-sur-Mer bombardée par l'aviation allemande.

L'Amicale des anciens de l'Aéronautique navale du Nord - Pas-de-Calais a découvert, grâce au professeur Victor Macquet, alors jeune témoin oculaire de ce bombardement et auteur de l'ouvrage *Le sacrifice de l'Aéronavale*, que notre région, et particulièrement la Côte d'Opale, avaient accueilli l'escadrille AB2 du porte-avions *Béarn*, ancêtre de notre *Charles de Gaulle*, et l'escadrille AB4 arrivant d'Orly, pour participer aux combats.

En 1994, le bureau de notre amicale avait souhaité organiser à Berck un rassemblement des anciens et avait lancé le projet d'ériger une stèle pour rendre hommage aux valeureux camarades victimes de ce bombardement, dont la mémoire semblait vite oubliée après la tourmente de mai-juin 1940.

Les pilotes morts au cours des terribles engagements contre les avions allemands ont leurs noms gravés sur le granit du mémorial du cap de la Chèvre à la pointe du Finistère. Il restait à honorer la mémoire de ceux qui avaient été mortellement frappés à terre. C'est qui est fait en ce 10 mai 2003 sur la base qui avait soutenu les opérations des escadrilles armées par les pilotes de notre aviation embarquée.

La réalisation de ce mémorial doit beaucoup au soutien constant des municipalités de Berck, dirigées successivement par Mme Danièle Lhomme puis par M. Bruno Cousein et nous leur exprimons notre gratitude.

Nous remercions M. Jean-Pierre Raffarin, Premier Ministre, qui nous a accordé son haut patronage, ainsi que l'Amiral Jean-Louis Battet, chef d'Etat-Major de la Marine, et le Contre-Amiral Patrick Giaume, commandant l'Aviation navale, qui ont également patronné cette manifestation. Nous remercions les présidents du Conseil régional et du Conseil général, ainsi que la direction de la Mémoire et du Patrimoine des Armées, pour leur soutien déterminant dans cette entreprise.

Nos remerciements vont aussi aux associations donatrices : le Souvenir Français, l'ensemble des associations d'Anciens de l'Aéronautique navale, l'association Les Ailes Brisées, et à tous les généreux donateurs anonymes qui ont répondu favorablement à la souscription publique, sans lesquels cette stèle n'existerait pas. Nous remercions l'association pour la Recherche de Documentation sur l'Histoire de l'Aéronautique Navale (ARDHAN) pour la réalisation de cette plaquette et la Marcophilie Navale pour les enveloppes commémoratives.

Nous remercions très chaleureusement le Vice-Amiral d'Escadre Jules Vilbert, pilote de l'AB2, dernier survivant de ces combats aériens de mai 1940, qui a bien voulu accepter la présidence d'honneur du comité pour l'érection du mémorial.

Nous résumerons par ces mots de l'Amiral Philippe de Gaulle, ancien de l'Aéronautique navale :  
*Ce mémorial sera le plus noble symbole de ceux d'entre nous qui sont tombés pour la défense de notre pays et il faut être reconnaissant à l'Amicale des Anciens de l'Aéronautique navale du Nord – Pas-de-Calais d'en avoir conduit la réalisation.*

Marcel Trollé, PM (h)  
Président de l'Amicale



### LES CAHIERS DE L'ARDHAN

- n° 1 - *Pacha de Lann-Bihoué (avril 1968 - décembre 1969)*, VA2 Vercken ; 1999 ; édité comme Gazette n° 50.
- n° 2 - *Mémoires (1938-1950)*, CVh Fernand Rullier ; 2000.
- n° 3 - *Essais en vol*, VA2 Michel Mosneron Dupin ; 2000.
- n° 4 - *Biographie de Marcel Destrem*, OCEh Henri Robin ; 2001 ; édité comme Gazette n° 53.
- n° 5 - *Les convoyages de Marlin (1959)*, Pierre Margeridon ; 2002.
- n° 6 - *Carnet de marche, cdt 14F (1961...)*, LV Guirec Doniol ; 2002.



**ARDHAN**  
3, avenue Octave Gréard - 75340 PARIS CEDEX 07  
télécopie : 01 44 38 40 69  
ardhan@aeronavale.org  
www.aeronavale.org

