

Un avion s'écrase à Versaugues le 20 Mai 1940 à 03H15

*Documentation fournie ar Jacques BONNEFOY
d'après l'historique du GB 1/15
complétée et mise en forme par Georges DECLAS*

L'appellation GB 1/15 désigne le Groupe de Bombardement 1 de la 5ème escadre de bombardement. Du 24 avril 1935 au 19 décembre 1939, date à laquelle il rejoint Reims, il est stationné à Avord (Cher). Equipé d'abord d'avions Bloch 210 (ces appareils sont construits par les usines de Marcel Bloch qui prendra plus tard le nom de Marcel Dassault), le groupe est ensuite doté de Farman 221 puis 223 (voir notice concernant cet avion à la fin de cet article). De novembre 1937 au début de 1938, il participe à la «croisière impériale» en Indochine. De janvier à juillet 1939, une partie du groupe se trouve à Blida (Algérie). Le 17 novembre 1939, le groupe est rapatrié à Romilly, puis à Reims le 19 décembre. Au début de 1940, le groupe effectue des missions à partir de Reims. Le 10 Mai 1940, devant l'avance des troupes allemandes et les attaques de l'aviation ennemie, le colonel Moraglia, commandant le groupe, reçoit l'ordre d'évacuer la base de Reims et de se replier à Saint- Yan, d'où il continuera ses actions de bombardement dès le 14 Mai. Le 11 mai à 05h30, un Farman 222 évacué de Reims et piloté par le lieutenant Avenard manque son atterrissage et s'embrase. Heureusement, l'équipage, indemne, a pu quitter l'appareil qui avait vraisemblablement été touché par un tir de la DCA française. Le 13 mai, l'escadre est inspectée par le général Hébrard, commandant la 6ème division aérienne.

Dans la journée du 14 mai, l'état-major de la Z.O.A.N. (zone d'opérations aériennes Nord) ordonne une attaque sur Sedan et les rives de la Meuse où les blindés allemands effectuent une percée foudroyante. Les équipages du groupe, commandés par les capitaines Terrassier et Vanhoutte ainsi que les lieutenants Cousault et Charlan, décollent à 20h30 et exécutent parfaitement leur mission. Ils continuent avec succès leurs sorties les 15 - 16 - 17 et 18 mai. Le 19 mai, par message chiffré, le groupe reçoit l'ordre de reconnaître de nuit l'axe Montcornet – Rozoy – Liard où le colonel Charles de Gaulle, à la tête de ce qui reste de la 4ème division cuirassée, mène une vigoureuse contre-offensive, et d'y attaquer les objectifs découverts.

Trois avions partent de Saint-Yan sous la conduite des capitaines Vanhoutte, Montalègre et du lieutenant Charlan. Les deux premiers appareils mènent à bien leur mission, mais il n'en est pas de même pour celui du lieutenant Charlan. En effet, il ne peut larguer qu'une partie de son chargement de bombes par suite du mauvais fonctionnement du dispositif de largage. De plus, il est touché par un tir de la «Flak» allemande et un incendie se déclare sur un des moteurs droits. Le commandant de bord s'efforce de ramener l'avion à sa base, mais il perd régulièrement de l'altitude. En arrivant à proximité de Saint-Yan, l'appareil n'est plus qu'à deux cent mètres d'altitude, et l'équipage ne peut plus sauter en parachute. Le pilote tente alors un atterrissage de fortune. Pour limiter les risques, le commandant de bord décide de larguer quelques bombes. Il réussit à en lâcher seulement deux sur la route de Marcigny au lieu-dit «Terres de l'Arsenne» sur la commune de Montceaux l'Etoile. Au cours de cet atterrissage mouvementé, l'avion glisse sur le ventre, fauche deux petits arbres et termine sa course contre un chêne au lieu-dit «Les Cheneaux» sur le territoire de la commune de VERSAUGUES. Les cinq membres de l'équipage: le commandant de bord lieutenant Charlan, le premier pilote sous-lieutenant Balasc, le deuxième pilote sergent-chef Bodin, le radio sergent-chef Mille et le mécanicien sergent-chef Gauvain, légèrement blessés, sortent de l'épave par leurs propres moyens juste avant que l'appareil ne s'embrase et brûle complètement.

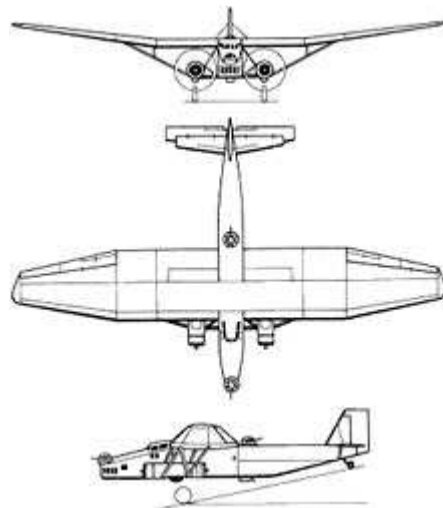
Les rescapés rejoignent la maison de Madame GIRARDON, proche du point de chute, et sont ensuite évacués vers l'hôpital de Paray-le-Monial. Le Farman contenait encore une vingtaine de bombes. Très rapidement, un périmètre de sécurité est mis en place par la gendarmerie. Les restes de l'avion sont détruits le 15 septembre 1940 par un détachement de l'armée d'armistice. Des témoins qui ont assisté à l'accident en feront le récit par la suite.

Quelques jours après l'accident, un nouveau Farman 222 est affecté au groupe qui continuera ses missions jusqu'à la cessation des hostilités. Le 15 juin 1940, le GB 1/15 rejoint Lézignan, puis Oran en Algérie le 19, Oujada au Maroc le 25 avant d'être dissous le 30 juillet 1940. En 1941, il sera reconstitué et basé à Istres.



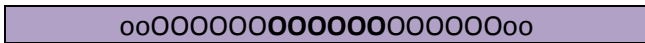
Bombardier lourd FARMAN F – 222/2

Quintuplace de bombardement lourd peu esthétique.
 Premier vol en Octobre 1937.
 24 exemplaires construits pour l'Armée de l'Air française.
 Monoplan aile haute.
 Moteurs en tandem.
 Construction totalement métallique.



Envergure : 35,65 m
 Longueur : 22,57 m
 Hauteur : 6,19 m
 Poids à vide : 11.000 kgs
 Poids en charge : 18.675 kgs
 Surface portante : 184,60 m²
 Montée à : 4.000 m en 13 mn 30 s

Motorisation : 4 Gnome & Rhône 14N
 Puissance totale : 4 x 950 ch
 Vitesse maximale : 320 km/h à 4000 m
 Plafond pratique : 8.000 m
 Autonomie : 2.200 kms
 Armement : 3 mitrailleuses de 75
 - 1 en tourelle avant,
 - 1 en tourelle ventrale
 - 1 en tourelle dorsale
 4.200 kgs de bombes



Tiré du livre « Mémoire Brionnaise »