Combat aérien au-dessus de Jœuf, le 26 mai 1940 : le Cercle d'Histoire mène l'enquête

**

Une question pertinente mais des preuves inexistantes

Il y a un peu plus de deux années, lors de l'une de ses visites au Creuset, **André Melchers**, ami du C.P.H.J., nous interroge au sujet d'un événement survenu au début de la Seconde Guerre mondiale :

« Vous n'avez jamais parlé de l'avion allemand qui a été abattu derrière le château de Wendel en 1940 ?»

"Tombant des nues" pour le coup ! N'ayant jusqu'alors jamais trouvé de document ou de traces écrites, ni recueilli de témoignage sur ce fait de guerre ... nous fûmes bien obligés d'avouer notre ignorance provisoire. Notre visiteur repartit donc avec l'assurance que des recherches seraient faites pour tenter d'élucider cette énigme aérienne.



Cependant, le C.P.H.J. étant fort accaparé par d'importants travaux d'édition sur la Première Guerre, la recherche sur "*l'avion boche fantôme*" restait en suspens!

Octobre 2015, des éléments arrivent en pièces détachées

L'affaire est soudainement relancée à la fin octobre 2015, alors que le Cercle d'Histoire organisait une journée de visite patrimoniale à l'église Notre-Dame de Franchepré. Ayant déjà contribué abondamment à la collecte de documents et objets intéressant l'Histoire de la ville, **Christian Christophe** nous apporte divers papiers et un boîtier métallique portant une très intéressante inscription.



Boîtier métallique déposé au Creuset par C. Christophe, le 17 octobre 2015.

Bien entendu, pour les membres du C.P.H.J., cet objet "tombé du ciel" ne pouvait que susciter le plus vif intérêt! Après l'examen de cette pièce, sous toutes ses faces, sans pouvoir définir de quelle partie de l'avion elle provenait, il nous fut expliqué que la relique avait été récupérée par Roland Messin, jeune Jovicien résidant dans la rue Anthime Bosment qui, à l'instar de nombreux autres habitants, s'était rendu sur les lieux du crash de l'avion allemand, ce 26 mai 1940.

Disposant d'une confirmation concrète de l'événement, il restait beaucoup de choses à apprendre sur cet épisode local de la Seconde Guerre mondiale. Bien des questions restaient en suspens sur la table de la salle de travail du Creuset où trônait désormais notre morceau d'Histoire.



Novembre 2015, "Si tu ne vas pas à la recherche..."

Il n'était pas dit que nous resterions trop longtemps dans l'ignorance! Dans le courant du mois de novembre, un visiteur régulier du Creuset, **Norbert Mangin**, Conflanais ami de notre association et féru d'histoire de l'aviation, est vivement intéressé par l'objet posé devant sa tasse de café. Sûr de pouvoir trouver des éléments sur le sujet, il nous propose alors d'effectuer les recherches dans son abondante documentation.



Couvertures de deux ouvrages consacrés à l'aviation française en 1939/1940 (échelle $\frac{1}{2}$ environ, collection N. Mangin).

Le combat aérien du 26 mai 1940

En possession de ces précieuses revues, il suffit de tourner les pages pour trouver les détails du combat aérien se déroulant dans le ciel de Jœuf à l'aube du 26 mai.

Partie de la nouvelle base de Chissey-sur-Loue (Jura) où elle est arrivée le 21 mai au soir, une patrouille triple du Groupe de Chasse II/5 se trouve en mission de couverture au Sud de Metz. Si jusqu'alors les pilotes français n'ont pas eu l'occasion de faire parler leurs armes, ce dimanche matin 26 mai à 5 heures 30, les chasseurs français interceptent un peloton de six Heinkel 111 (des bombardiers revenant d'une expédition de bombardement sur le secteur de Vitry-le-François), protégé par une dizaine de Messerschmitt 109 de la 9/JG 52 (escadrille de chasse 52).

Les Curtiss décident de s'en prendre aux chasseurs. L'un des pilotes, le **sous-lieutenant Pierre Villacèque** vit un grand moment !



Dénomination française du fameux P-36 américain, le Curtiss H.75 (surnommé Hawk) est l'avion le plus populaire auprès des pilotes français durant la période 1939-1940. Fabriqué par la firme Curtiss Wright Corporation-Aircraft Division, cet appareil équipe quelques unités de l'armée française depuis 1938.

Le témoignage de l'officier français, à qui sera attribuée cette victoire en partage avec le sergent Audrain, est très clair :

« Dès que nous apercevons les chasseurs ennemis, nous virons pour passer derrière eux et arrivons au contact.

Dès le début, trois des Messerschmitt dégagent en piqué. Le sous-lieutenant Boudier en suit un immédiatement; l'avion ennemi poursuit son piqué jusqu'au sol et se met en rase-mottes; il est rejoint à ce moment par le sergent Audrain, puis par moi. Le sergent Audrain se met dans sa queue, à cent mètres, et le suit dans toutes ses évolutions. Nous faisons des passes trois-quarts arrière. Au bout de cinq minutes environ, le Messerschmitt 109, qui dégageait des fumées noires, accroche des arbres et percute le sol; il prend feu immédiatement. »

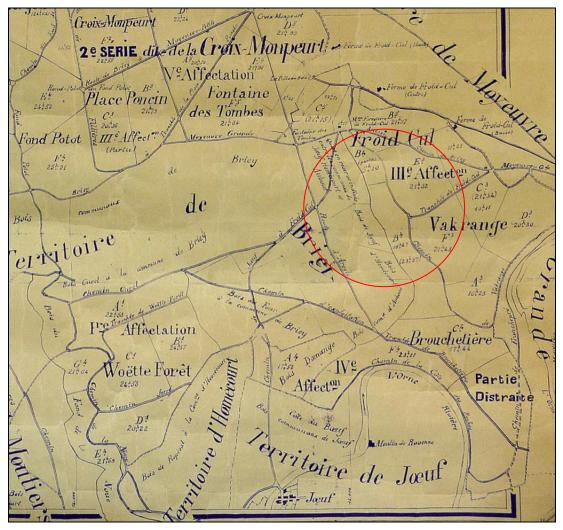
Témoignage du sous-lieutenant Pierre Villacèque (extrait de l'ouvrage "Les victoires de la chasse française", Arnaud Gillet, page 120).

L'auteur de l'ouvrage cité ci-dessus évoque le crash de l'appareil allemand : « L'Allemand a heurté violemment un arbre, puis un deuxième et un troisième. Deux chênes et un hêtre de quarante centimètres de diamètre sont ainsi étêtés à cinq et sept mètres du sol. Le Messerschmitt 109 tournoie sur lui-même et se désintègre sur une surface de trente mètres de long sur dix mètres de large.

Le sous-lieutenant Helmut Planer, tué sur le coup, gît couché sur le ventre à proximité des débris de son Emil, la tête fracassée et le corps complètement calciné. Les Français qui arrivent sur les lieux l'identifieront par l'inscription de son nom sur un débris de mica provenant du tableau de bord» (A. Gillet, op. cit., page 120).

D'après une autre source, l'heure précise du crash serait 5 heures 40 et le lieu exact de l'impact, la forêt domaniale de Moyeuvre, à deux kilomètres au Nord de Moyeuvre (revue "Avions", hors-série n° 25, page 106).

En début d'année 2016, d'autres témoignages nous parviennent évoquant "le chemin vers Pérotin" comme le lieu où se trouvait la carcasse de l'avion abattu. Enfin, une autre source retrouvée récemment nous permet de compléter cette enquête et de situer avec précision le lieu de décès du sous-lieutenant Planer.



Zone du crash du Messerschmitt BF 109 piloté par le sous-lieutenant Helmut Planer. L'endroit est déterminé à parti des éléments contenus dans un article publié par "Le Républicain Lorrain" le 20 mai 1960, vingt ans jour pour jour après l'événement.

Février 2016, la "surprise du chef"

Le plus amusant, dans notre histoire, c'est que les archives du C.P.H.J. conservait depuis 2010 - bien enfouie, il faut l'admettre- la réponse à la l'interrogation d'André Melchers.

En effet, parmi les milliers de clichés numériques réalisés aux Archives Départementales pour la réalisation de l'ouvrage "1909-2009, un siècle de football à Jœuf" se trouvait la photo d'un article paru le 26 mai 1960, relatant l'événement de façon assez détaillée. Et c'est, sans le chercher, en reprenant le travail de réalisation du tome 2 de l'ouvrage "Jœuf, Album du XX^e siècle" que Roger Martinois a exhumé cet article oublié et présenté ci-dessous!

"Vu du sol" par des civils inquiets devant la tournure des opérations militaires, le combat aérien du 26 mai 1940 est ainsi encore plus compréhensible. Ce témoignage précis permet de boucler une synthèse la plus complète possible sur le sujet, le fruit d'une belle coopération et d'un heureux concours de circonstances.

26 mai 1940 : un combat aérien au-dessus de la cité

Le 26 mai 1940, le ciel jovicien était d'un bleu éclatant, pas un seul nuage. Dès le matin, plusieurs avions étaient passés. L'activité de notre commune était subordonnée aux nouvelles pour le moins surprenantes que diffusait la radio.

Quand les avions ressurgirent dans notre ciel, tout le monde leva le nez, car au bruit des moteurs s'ajoutait ce, lui des mitrailleuses. Un combat aérien l'Dans le carrousel aérien qui se déroulait au-dessus de la vallée, il était difficile de savoir qui était le poursuivi car il y avait quatre chasseurs aux prises. Et brusquement, l'un s'échappa du groupe et tenta de se sauver vers le Nord, mais juste audessus de la « Bosse de Ravenne » il jut rattrapé par les trois autres. Un à gauche, légèrement plus bas, l'autre juste derrière et le troisième à droite, mais plus haut. Les rafales crépitèrent. L'avion poursuivi frôla la forêt juste au-dessus de l'Orne et une explosion retentit.

L'avion abattu

Aussitôt, des Joviciens coururent vers l'endroit présumé. Par la grimpette du tir, ils gagnèrent la route de Brochetière, remontèrent un peu cette route, Déjà, les gendarmes étaient là.

le

er

u-

le

ura la

nt

de or-

ier

L'avion se trouvait entre la route et la maison forestière. Il avait explosé au sol, le moteur avait creusé un vaste entonnoir et s'était profondément enjoui dans la terre. Les gendarmes gardaient le corps du pilote qui avait été éjecté de la carlingue et qu'ils avaient recouvert d'une toile.

Chacun tentait de ramener un souvenir. Une Jovicienne put conserver la plaque d'immatriculation de l'avion. C'était un Messerschmitt BF 109, muni d'un moteur Junkers « Jumo » de 640 CV. Il pesait 2.150 kg et était ar-

mé de 4 mitrailleuses fixes. C'était une des premières versions des fameux ME 109.

Cette victoire avait fait tout oublier pour un jour

Quant à nos avions, ce combat était une preuve de notre supériorité, ils étaient du modèle Curtiss 75 A, mieux armé (6 mitrailleuses fixes) et beaucoup plus lourd (2.650 kg), mais muni d'un moteur Pratt et Whitney de 900 CV.

Cette victoire était pour les Joviciens une preuve que tout allait bien, que tout irait bien et qu'il n'y avait pas à s'alarmer outre mesure des informations surprenantes du jour.

Une colonne blindée était arrivée à Calais, mais sa « situation aventureuse » lui serait néfaste. Elle coupait nos armées en deux, mais Weygand avait remplacé Gamelin, c'était un gage de victoire. Les armées du Nord attaqueraient vers le Sud et la 7e Armée attaquerait vers le Nord, c'était si simple, les blindés seraient coupés de leur base!

Ce combat aérien n'était qu'une infime partie de la bataille qui se déroulait mais il avait suffi aux Joviciens pour qu'ils oublient pendant un jour le drame qui allait s'abattre sur eux. Déjà 20 ans!

Article paru dans "Le Républicain Lorrain" du 20 mai 1960. Le journaliste – peut-être un témoin de l'événement- retrace le rapide passage des avions au dessus de la cité, puis la réaction des habitants se rendant sur le lieu du crash. Il nous apprend également que Roland Messin n'est pas le seul à récupérer un souvenir de cette victoire aérienne française. Une nouvelle question se pose : « Qu'est devenue la plaque d'immatriculation de l'appareil, trophée subtilisé par une Jovicienne ? »

En complément, hommage au héros du 26 mai 1940

Pierre Villacèque, as français de l'aviation pendant la Seconde Guerre



Pierre, Érasme, François, Marc, Villacèque est né le 6 janvier 1917 à Arcachon, en Gironde. Après des études secondaires effectuées à Bordeaux, il rentre à l'école de l'Air en octobre 1936. Sous-lieutenant à sa sortie, il est affecté en septembre 1938 à la 3° escadrille du GC II/5 à Reims, équipé de Dewoitine 500 et 501. Au 3 septembre 1939, son groupe désormais basé sur le terrain de Toul-Croix de Metz vole sur Curtiss H-75. Le 5 novembre 1939, le sous-lieutenant Villacèque est légèrement blessé dans un accident d'automobile, mais il reprendra rapidement sa place à l'escadrille.

Portrait de Pierre Villacèque, collection E. Villacèque dans la revue "Avions", hors-série n° 25, page 106).

Lors de la campagne de 1940, le sous-lieutenant Villacèque est crédité de 5 victoires sûres et 2 probables. Après l'Armistice, replié avec son unité en Afrique du Nord, il poursuit le combat jusqu'à la fin des campagnes de France et d'Allemagne en 1944/1945.

Il fait ensuite une magnifique carrière dans l'armée de l'air qu'il termine en 1977 après avoir occupé des postes à haute responsabilité, avec le grade de général de corps aérien.

Après plusieurs replis vers le sud, le GC II/5 traverse la Méditerranée le 20 juin 1940 pour atterrir à Alger, puis Saint-Denis du Sig, où il stationne à l'Armistice.

Le sous-lieutenant Villacèque a effectué 13 missions de guerre du 10 mai au 20 juin 1940.

Avions habituels : Curtiss H-75A-1 n° 52 en septembre et octobre 1939, puis plus d'appareil personnel. H-75A-2 n° 170 de février jusqu'au 12 mai 1940 ; H-75A-3 n° 208 codé « 7 » du 3 juin 1940 à l'armistice.

Promu lieutenant en septembre, l' « as » prend le 4 octobre 1940 le commandement de la 3º escadrille. Le 8 novembre 1942, au cours de l'opération « Torch », Villacèque parvient à descendre un Grumman Wildcat de l'escadron VF-41 à proximité du terrain de Camp Cazes. Son Curtiss H-75A-2 n° 168 « 4 » endommagé, lui-même touché au visage par des éclats de plexiglas, il est de nouveau blessé au cours d'un atterrissage en campagne brutal. Le lieutenant Villacèque participe ensuite à toutes les opérations du GC 2/5 « Lafayette » (sur P-40 puis P-47) jusqu'au 17 novembre 1944, date à laquelle il assume avec le grade de capitaine la direction du GC 1/3 « Corse » (sur Spitfire) jusqu'à la fin des campagnes de France et d'Allemagne.

Commandant en 1946 du détachement de l'école de l'Air sur la base aérienne de Cazaux, le capitaine Villacèque est détaché aux États-Unis comme stagiaire au Staff College. De retour en France, il est affecté le 14 mai 1947 au 2º bureau de l'état-major de l'Armée de l'Air. Promu commandant, il fait partie à compter d'avril 1949 de la délégation militaire française auprès du Comité permanent de l'Europe Occidentale, à Londres. Le 1er janvier 1951, il entre à l'état-major combiné des Forces Armées à Paris et se trouve affecté l'année suivante sur la base aérienne de Paris-Balard. Le lieutenant-colonel Villacèque est admis en novembre 1953 comme stagiaire à l'école supérieure de guerre aérienne. En décembre 1954, il devient officier rédacteur au bureau des plans d'emploi de l'état-major. Deux ans plus tard, l' « as » est officier supérieur adjoint au GAT (groupement aérien tactique) 11/474 à Oran. Du 1er janvier 1958 au 15 septembre 1959, il dirige comme colonel le bureau d'études générales de l'état-major de l'Armée de l'Air. Nommé ensuite chef de cabinet à l'état-major de l'Armée de l'Air, Pierre Villacèque est promu général de brigade le 1er janvier 1962. Il est alors adjoint au major général de l'Armée de l'Air, un poste qu'il quitte le 31 janvier 1964 pour assurer la direction des cours supérieurs interarmées. Général de division aérienne, il est placé en septembre 1966 en situation hors-cadre auprès du Premier ministre, comme conseiller technique du secrétaire général de la Défense nationale. Nommé directeur du personnel militaire de l'Armée de l'Air en février 1969, Pierre Villacèque prend sa retraite en janvier 1977 avec le grade de général de corps aérien. Il est décédé le 14 mai 2002 à Morlaix, dans le Finistère.