

# Pierre HYVERNAULT, mort pour la France à Blénod-lès-Toul

par Bertrand HUGOT

*11 mai 1940 : une explosion suivie d'une fumée noire réveille le village de Blénod-lès-Toul un peu après 7 heures du matin. Touché à mort, un avion est venu s'écraser au lieu-dit « Les ruchers » en face de la section cadastrée « Le Corberois ». Tué à son bord, le capitaine Pierre Hyvernault<sup>1</sup>, avait décollé avec sa section du terrain d'Ochey pour s'interposer à un raid de la Luftwaffe. Hélas, la chasse de jour allemande rodait et a prestement descendu Hyvernault. Il avait 32 ans.*



## I. DÉBUTS

Fils de Louis et de Marie-Louise Jacquet, Pierre René est né le 26 juillet 1908 à Cluis dans l'Indre. Il est le frère de Madeleine, son aînée. Pierre a à peine 5 ans lorsque débute un conflit qui s'éternisera quatre ans. Peut-être

1. L'orthographe choisie dans cette biographie sera celle habituellement utilisée dans tous les documents d'état-civil quoique les documents militaires soient rédigés avec Hivernaud.

marqué par ce qu'il a entendu sur cette guerre, Pierre choisit le métier des armes. Dans un premier temps, il envisage la marine au grand dam de sa mère. Pierre opte alors pour l'aviation. Il débute par le collège du Prytanée militaire à La Flèche ( Sarthe ). À l'âge de 20 ans il se présente au concours d'entrée à l'Ecole Spéciale Militaire ( Saint-Cyr ) où il réussit haut la main. Classé dans les 20 premiers sur les 354 élèves reçus, il signe un engagement de 8 ans le 28 septembre 1928 à Châteauroux et rejoint six jours plus tard Saint-Cyr-l'École au sein de la Promotion Ferdinand Foch ( n° 115 ). Elève brillant, il passe avec succès les examens de sortie ( 22<sup>e</sup>/336 ) et demande à intégrer l'Ecole Militaire et d'Application de l'Aéronautique. Muni de ses galons de sous-lieutenant, il arrive à Versailles le 1<sup>er</sup> octobre 1930. À cette époque l'armée de l'Air n'existe pas encore et n'est qu'une composante « air » de l'armée de Terre. À Villacoublay débute l'entraînement aérien sur Breguet 19 qui le verra d'abord décrocher le brevet d'observateur en avion le 18 juillet 1931 ( n°2049 ). Dans le même temps, il a fait connaissance de sa future épouse et Pierre se marie le 20 juillet avec Suzanne Angylard, musicienne et pianiste. Afin de poursuivre sa formation, Pierre Hyvernault est affecté à l'Ecole Pratique d'Aviation d'Avord à compter de la mi-août 1931. C'est sur ce terrain du Berry qu'il sera breveté pilote militaire ( 23.629 ) le 3 décembre après avoir volé sur Morane 35, 138 suivi d'un perfectionnement sur MS 130 et 230. Le temps de l'affectation en unité est désormais arrivé et au printemps 1932, le sous-lieutenant Hyvernault est dirigé vers le 3<sup>e</sup> Régiment d'Aviation de Chasse administré par Tours. En fait, l'unité aérienne est quant à elle, installée à Châteauroux-La Martinerie. Pierre Hyvernault va donc pouvoir voler sur des Nieuport 62, avion déjà ancien qui équipe l'aéronautique militaire. La création de l'armée de l'Air prenant forme, différentes réorganisations et restructurations s'opèrent au milieu des années 1930. Hyvernault, nommé lieutenant au 1<sup>er</sup> octobre 1933, se retrouve à la 3<sup>e</sup> Escadre aérienne Légère de Défense et plus précisément à la 1<sup>ère</sup> escadrille du 1<sup>er</sup> Groupe, perpétuant les traditions de la SPA 88 - escadre elle-même dépendante de la 3<sup>e</sup> Brigade - où il se transforme sur Nieuport 622. Il ne reste pas longtemps à Châteauroux et il est rapidement déplacé à Tours.



**Tours, été 1935, pilote en train de se préparer pour une mission à bord du Morane Saulnier 230 n°280. Pierre Hyvernault volera sur cet avion en juillet 1935. (Collection Didier Lecocq)**



**Lignée de Nieuport-Delage 62 soit n°187/R518 ou 287/R618) voire Ni 622 n°558 (R818) de la 2EALD. La Cigogne ailes basses est celle de la SPA3 (Collection Mutin)**

Le 1<sup>er</sup> juillet 1936, la BA131 est dissoute par changement de numéro et devient la BA109. En fait Hyvernault n'aura pas trop le temps de s'habituer à cette nouvelle dénomination car la 2<sup>e</sup> EALD est transférée à Chartres (BA122) en fin d'année avec tous ses avions.



Lors de l'arrivée des escadrilles des Cigognes le 13 septembre 1933, c'est à Hyvernault qu'échoit l'honneur d'amener le drapeau de la 2<sup>e</sup> Escadre en vol depuis Strasbourg à bord d'un Nieuport 62. Parce que ses qualités intrinsèques le font remarquer par ses supérieurs, au 1<sup>er</sup> janvier 1934 il rejoint l'état-major particulier comme officier adjoint au commandant de la 3<sup>e</sup> Brigade ; ses chefs notaient en lui *quelqu'un de remarquable par son intelligence, son ardeur au travail, son esprit et méthode. Il rend les meilleurs services mais devrait être remis dans la Troupe où il pourrait donner toute sa mesure et serait très apte à commander une escadrille.* En effet, à la création de la 2<sup>e</sup> Escadre d'Aviation Légère de Défense sur la base aérienne 131 de Tours, Pierre Hyvernault quitte l'Escadron d'Entraînement pour être muté à la 2<sup>e</sup> escadrille (SPA103). Les missions de ces embryons des groupes de chasses autonomes sont celles dévolues à une unité en temps de paix sur de démodés Nieuport Delage 62 et 622. Avec plus de 650 heures, le lieutenant Hyvernault est désigné pour prendre en charge cette deuxième escadrille.



**Garde au drapeau de la 2<sup>e</sup> Escadre à l'occasion du départ de Tours vers Chartres le 22 décembre 1936. C'est une des rares photos montrant Pierre Hyvernault. Un peu plus loin, appuyé sur son sabre, le général de Montmarin, commandant la 9<sup>e</sup> région militaire et le préfet d'Indre-et-Loire, Camille Vernet . (Origine M-F Darcq via J-J. Jeandel)**



**Pierre Hyvernault et la garde au drapeau ouvrent le défilé. Sur le parking : Nieuport 62, Mureaux 115 et Potez 540.**

(Origine Charles. Eugène, collection V. Lemaire)

C'est encore lui qui emmène le drapeau, roulé dans un étui de cuir. Hyvernault et les deux avions de la garde décollent de Parçay-Meslay pour y revenir rapidement. C'était un départ fictif car le réel n'eut lieu que le lendemain ( 23 décembre 1936 ). En mars 1937, les Dewoitine 500 et 501 commencent à remplacer les sesquiplans ce qui permet aux pilotes d'avoir en main un avion plus moderne.



**Cliché de mauvaise qualité mais l'avion au premier plan est le Dewoitine 501 n°244 codé « 1 ». On distingue à peine la Cigogne peinte sur le fuselage. Pierre Hyvernault volera 207 fois (!) avec celui-ci entre le 2/3/36 et le 27/10/38 (Collection Mutin)**

Louis Laveissière, également affecté à la 2<sup>e</sup> EALD se rappelait : *À Tours et ensuite à Chartres, j'ai rencontré des camarades fort sympathiques et, dans l'ensemble, excellents pilotes. Cependant, l'ambiance n'était pas celle qui convenait à la préparation d'un conflit*

*qui paraissait de plus en plus évident, mais dont l'idée n'effleurait pas les esprits.* Pour parfaire les entraînements les groupes dépendant de la 2<sup>e</sup> Escadre participent aux exercices et manœuvres prévus dans le cadre du perfectionnement de ces nouvelles unités. On le retrouve à Perpignan en août 1937, à Rochefort-sur-Mer en octobre 1937 ou à Perpignan en campagne de tir en octobre et avril 1938. Une nouvelle fois repéré par ses supérieurs - *pilote très allant et très équilibré* - le capitaine Hyvernault, nommé depuis le 15 juin 1937 est désigné pour être affecté à l'État-major de l'Inspection Générale de l'Aviation de Chasse le 1<sup>er</sup> novembre 1938. Le ministère de l'Air à Paris-Balard sera donc son nouveau port d'attache. Les vols de chasse seront désormais moins nombreux et laissent la place à des liaisons à bord des Caudron Aiglons de la Division d'Entraînement du Bourget-Dugny. Il fait encore preuve de ses qualités remarquées par le Lt-col Koechler-Schwartz qui *le trouve très doué pour les questions techniques et connaissant particulièrement bien les questions de tir, d'armement et de transmissions.* En mai 1939, Hyvernault est lâché sur MS406, monomoteur moderne appelé à venir équiper les groupes de chasse. La situation européenne s'aggravant, il est affecté à la 1<sup>ère</sup> Armée Aérienne dont le Quartier Général était à Jouarre et le terrain du Groupe Aérien à Voisins-Coulommiers. Il laisse sa famille où Suzanne a mis au monde une petite sœur, Marie-France, à Jean-Pierre (7 ans) et Marie-Claude (4 ans). Hyvernault part rejoindre l'est de la région parisienne.



**MS406 n°227 du GQGA. L'avion porte la Cigogne de la SPA103, appareil choisi par le général d'Harcourt, chargé de l'inspection de l'aviation de chasse en 1939. En 1916, il était capitaine de la SPA103 qu'Hyvernault commandera entre avril 1936 et octobre 1938. Hyvernault aura fait plusieurs vols sur cet avion en juillet et septembre 1939 dont une « mission dans l'est » le 23/9/1939. (Photo SHAA).**

## II. AFFECTÉ AUX CIGOGNES

Motivé pour servir et défendre le pays, Hyvernault demande et obtient sa mutation au Front. Fort de ses 1400 heures de vol, il est dirigé vers le GC 1/2 le 23 mars 1940. Il retrouve une vieille connaissance, le capitaine Daru qui était commandant en second du premier groupe de la 2 EALD en 1937 à Chartres et aussi le capitaine Patureau-Mirand à qui il a laissé le commandement de la SPA103 en novembre 38. Hyvernault travaillera avec eux car son expérience l'a amené à rejoindre l'état-major du GC 1/2. L'avion a changé et désormais les MS406 équipent les «Cigognes». À peine affecté, Hyvernault participe avec succès aux engagements qui deviennent de plus en plus réguliers en ce début de printemps 1940. Le temps de prendre ses repères à Xafféwillers (nord de Rambervillers) que les Cigognes ont rejoint depuis moins d'un mois, il décolle pour une protection de Potez 63 le 25 mars 1940. Il s'est choisi le MS406 n°679, monture qu'il partagera avec le n°1012, avion qu'il est allé chercher à Châteaudun le 27 mars pour les 13 (!) vols opérationnels qu'il fera avec le GC 1/2.



**MS406 n°679 codé 8. Il est vu ici, fin 1939, à Beauvais-Tillé. Les avions n'ont pas encore les cocardes de fuselage. Il portait les marques de la Spa 3 mais semblait utilisé par les pilotes de l'état-major. Hyvernault fera trois missions avec cet avion avant qu'il ne soit abattu avec le capitaine Maurice Vidal, lui aussi de l'état-major des Cigognes, le 7 avril 1940, à Saverne. (Collection Joanne).**

Le 1<sup>er</sup> avril voit la rencontre des Morane qui escortent un Potez 63-11 dans un secteur au nord de Bitche. Hyvernault assure la protection haute quand des 109 leur tombent dessus. Heureusement et malgré l'effet de surprise, aucun Morane n'est descendu mais Hyvernault revient se poser avec une balle dans l'hélice de son 679

et son ailier victime d'un voile noir pour se dégager du combat. Le lendemain, nouvelle protection de Potez 63-11 mais une indisponibilité de l'avion de reconnaissance fait annuler la mission de protection qui en devient une de destruction. Du côté de Saverne, un Dornier 17 de reconnaissance est intercepté collectivement où de nombreux pilotes s'acharnent sur le bimoteur. Hyvernault, Pichon et Williame font plus de 5 passes et de la fumée est nettement visible, le Dornier 17 du 4.(F)./121 fera un atterrissage forcé à Lahr, juste de l'autre côté de la frontière au contraire d'un pilote des Cigognes qui a percuté un arbre <sup>2</sup>. Le commandant de la 1<sup>ère</sup> escadrille, le capitaine Williame se rappelait que dès qu'Hyvernault participait à une mission, il y avait de l'action.

Et ce n'est pas ce qui se passe le 7 avril qui va le faire changer d'avis. Pour ce qui sera la fin de la « Drôle de guerre », chacun envoie des avions de reconnaissance surveiller son futur adversaire. En tout début d'après-midi, le GC1/2 décolle pour escorter un Potez sur Wissembourg. La mission se déroule correctement jusqu'au moment où un Heinkel 111 est signalé au-dessus de la forêt d'Haguenau. Surgissent alors des 109 ; trois rotten de la I./JG54 attendaient dans la zone ouest de Strasbourg afin de participer à un recueil d'avions de reconnaissance de la Luftflotte 3. Ils sont engagés par les Morane à 14h30. Le capitaine Hyvernault aperçoit un Allemand qui chasse l'avion de l'adjudant Chabert. *Je me suis mis derrière lui et j'ai tiré. A La troisième rafale sa queue a volé en éclats et il a pris feu.* Le rapport de situation Air allemand du 7 avril précise : *Un seul Bf109E-3 n'a pas réussi à revenir. L'avion du lieutenant Stolte a été vu la dernière fois alors qu'il volait vers le territoire allemand après avoir été touché par des tirs ennemis. Lieutenant Stolte a tenté de rentrer mais s'est parachuté et s'est retrouvé prisonnier.* Ce futur as à 43 victoires se parachutera ; l'avion s'écrasera à l'est de Ernolsheim-Bruche. Stolte sera arrêté juste à côté de ce village du Bas-Rhin par un enfant du village, Joseph Kastner, et sans doute remis à la gendarmerie. Lors de son interrogatoire, l'officier allemand racontera ce qui s'était passé : *J'avais pris en chasse un avion français. Cette manœuvre retenait mon attention, je ne vis que trop tard un avion français m'attaquer par derrière à gauche. Un obus détruisit mon empennage ; un autre projectile a dû détruire le radiateur car le moteur chauffa fortement et prit feu très rapidement au cours du piqué plein moteur effectué pour essayer de me dégager.* Stotle, aveuglé par les flammes qui envahissaient la

2. Le Dornier pourrait avoir aussi été attaqué par les MS406 du II/3 en mission depuis Frescaty. L'adjudant Henri Bruckert s'écrase en percutant un arbre à côté d'Erstein (Bas-Rhin).

cabine, tenta de redresser son avion et, jugeant les efforts vains fit basculer l'appareil et sauta en parachute d'une hauteur d'environ 800 mètres. Hyvernault l'avait suivi jusqu'à cet instant, certain de sa victoire. Bien que prisonnier de guerre, le Lt Stolte sera libéré le 2 juillet 40 suite à la chute de la France.

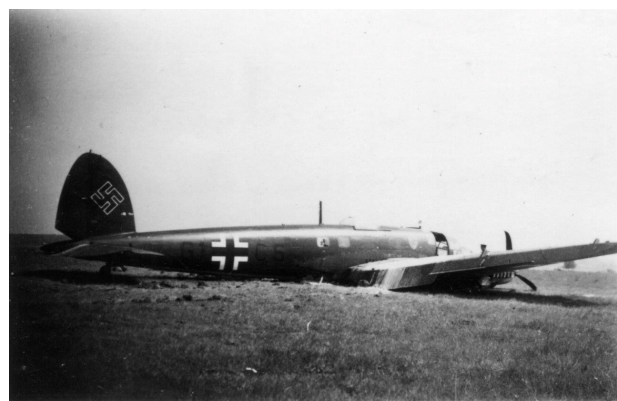
**11 avril**, midi : un message crypté arrive sur le bureau du commandant Daru. *Lenotre à Loterie. Votre groupe est mis à disposition commandant 4eme armée par ordre ZOA Est. Fera mouvement aujourd'hui vers Toul-Ochey. Groupe d'Aviation 2/4 occupera Xafféwillers après votre départ. Assurer liaison.* Les seuls mouvements aériens du jour le seront à 17 heures quand les 11 Morane 406 de la SPA3 décollent derrière le capitaine Williame alors que Hyvernault vole avec la SPA103 à bord du n°1012. Trente-cinq minutes plus tard, le 1/2 est presque <sup>3</sup> reformé à Ochey libéré par le GC III/3 deux jours plus tôt. Le capitaine Daru, commandant la base aérienne d'Ochey, part prendre les consignes auprès de la Zone d'Opérations Est (F.Aé IV). La note de service qu'il fait diffuser dans son unité ne laisse rien augurer de bon : *En prévision d'une attaque ennemie demain 15 avril, I.-M.M. les chefs d'escadrilles feront desserrer leurs avions au maximum avant l'aube (...) III-Tous les commandants d'unités feront reconnaître à leur personnel les abris à gagner hors du village en cas de bombardement.*

Les 20, 21 et 22 avril les Cigognes continuent de protéger les Potez 63 chargés de surveiller la frontière et un peu au-delà. Le capitaine Hyvernault participait à ces escortes : *l'avion de reconnaissance se tenait à l'altitude à laquelle il devait opérer et 2 ou 300 mètres au-dessus de lui, légèrement en arrière se tenait une patrouille et ainsi de suite. Les effectifs engagés variaient de 6 à 20 Morane mais ne restaient pas plus d'un quart d'heure, temps nécessaire aux Allemands pour alerter leur chasse expliquait Williame.* Hyvernault part alors en congé (du 23/4/40 au 7/5/40). Le capitaine Williame commandant la SPA3 écrivait à propos des permissions : *le moral, à l'arrière [la famille] avait besoin d'un peu de fortifiant que l'avant [le militaire] devait lui infuser.*

Pierre Hyvernault ne sait pas encore qu'il voit pour la dernière fois son épouse et ses trois enfants lors d'un aller-retour sur Colombes. Quand il rentre, le 7 mai, son destin l'attend. Son ultime vol avait été effectué le 22 avril et il reprend rapidement son travail de pilote de chasse. Le 9 mai, à 10 h 07, une alerte survient signalant un bimoteur allemand se dirigeant vers Ochey. Une patrouille dirigée par Hyvernault décolle à 10 h 27 en couverture du champ d'aviation mais se repose 1 h 10 plus tard sans

3. Cinq avions seront convoyés le lendemain par des pilotes repartis à Xafféwillers pour ramener les derniers Morane dont le capitaine Hyvernault sur le n°1012.

avoir rien vu. Le gros coup, c'est pour le lendemain. Le début de l'offensive sur la France se caractérise par le pilonnage d'objectifs dans le Grand Est. Le GC 1/2 entre en action rapidement. À 4 h 35 et 4 h 45 décollent deux patrouilles en charge de protéger le terrain. De son côté, la section de la gendarmerie de Toul rend compte de ce début de matinée : *5 heures, Blénod-les-Toul est survolée, 7 bombes sont tombées dans le cimetière et les environs immédiats, l'objectif visé semble être la gare - la ligne stratégique de Domgermain à Toul survolée, 4 bombes jetées, objectif non touché, caserne Ney à Toul et abords immédiats survolés. 42 bombes jetées, objectif non touché ; terrain compris entre route 60 <sup>4</sup> et hôpital Gama survolé : 9 bombes dont une fort calibre jetées. Route obstruée. A chaque fois aucune victime.* C'est vraisemblablement ces Heinkel 111 du III./KG55 que la patrouille Patureau-Mirand et Hyvernault rencontrent peu après avoir été en l'air. *Le capitaine Hyvernault attaque les deux puis concentre son feu sur l'un d'entre eux à l'arrivée d'une patrouille de la 1<sup>ère</sup> escadrille selon le rédacteur du journal de marche, le capitaine Coadou.* L'autre patrouille, dirigée par le lieutenant le Bretonnière, s'acharne sur le second et voit un Morane isolé attaquer à ce moment les Heinkel. Le bombardier codé G1+CS <sup>5</sup> est touché, ce que confirme l'adjudant Castel du GC 1/8 en mission de couverture après avoir décollé de Velaine-en-Haye : *J'aperçois un seul disque d'hélice qui scintille dans l'aurore naissante (...) peu avant Velaine, à la lisière ouest du terrain nous l'abordons. Son moteur droit est stoppé et je vois distinctement son hélice en «drapeau».* Pris à partie et juste avant l'attaque des 3 Bloch152 l'équipage de l'oblt Gustav Hecker change de trajectoire et atterrit sur le terrain train rentré. L'interrogatoire des prisonniers confirmera qu'ils ont été abattus par un chasseur et tiré par le DCA.



**He111 G1+CS du 8./KG55 posé train rentré à Velaine-en-Haye suite à l'attaque du capitaine Hyvernault le 10 mai 1940.**  
(Collection Lionel Persyn)

4. Maintenant D960 Toul-Blénod-Vaucouleurs.

5. La destruction de l'appareil est aussi revendiquée par la 1032<sup>ème</sup> batterie de DCA.

Avec 48 sorties en 6 missions les Cigognes participent activement aux opérations qui leur sont assignées par le Groupement 23. À 17 h 15 la patrouille Hyvernault/Marchelidon/Givelet assure la protection d'un Potez de reconnaissance sur Zweibrücken-Sarrebourg. En fin de mission, Hyvernault signale la présence de 109 plus haut qu'eux mais, quand ces derniers plongent, ils se font accrocher par l'autre patrouille. *Au moment où le dispositif vire vers le sud pour rentrer, deux Messerschmitt se détachent et attaquent la patrouille d'Hyvernault qui est sous moi et 500 mètres et légèrement en arrière. Je fais demi-tour brutalement par la droite et vois les 109 remonter en fort cabré rapporte l'adjudant Streiff.* S'en suivra un combat aérien qui verra un succès partagé entre Streiff et un autre pilote.

### III. DESTIN

Le **11 mai** 1940, à 6 h 15, une patrouille-double décolle d'Ochey dont celle d'Hyvernault/Marchelidon. C'est, pour le GC I/2, le troisième décollage aux aurores en tant que couvertures des terrains d'Ochey et de Croix-de-Metz. Dès qu'elles sont en l'air, les patrouilles aperçoivent des éclats de DCA vers Toul. Elles se rendent vers les nuages noirs mais, quelques minutes après, vient vers eux et 1000 mètres en-dessous, un Dornier 215 - sûrement l'avion qui a fait déclencher les tirs de la défense contre avion -. L'adjudant Chabert l'attaque mais le Dornier pique et le distance. Il abandonne la poursuite et essaye de rejoindre le capitaine Hyvernault. *Au-dessus de nous, arrive alors une formation de 11 Junkers 88<sup>6</sup> protégés par 12 Me109.* Le capitaine Hyvernault part pleins gaz et n'attend pas que Chabert le rejoigne. L'adjudant Jean Chabert poursuit : *Je le prévient par radio « Attention ! chasseurs » mais il ne m'entend pas et ne semble pas avoir aperçu les 109. Il attaque avec sa patrouille le dernier Junker et met le moteur gauche en feu. Renouvellement de l'attaque sur le même ennemi mais trois 109 se sont placés derrière.* En fait les Bf109 qui plongent sur les MS406 sont ceux de la 1./JG53. Sous les ordres du Staffelfkapitan, l'Oblt Hans-Karl Mayer, huit avions ont décollé à 6 h 10 de Kirchberg ( 50 kms au nord-est de Trèves ) chargés d'escorter des bombardiers dont les objectifs sont les terrains occupés par les Français. Apparemment, les 109 manquent le rendez-vous avec les bombardiers et orbitent au sud de Longwy. Le rapport de combat de « Mayer-Ast » Mayer décrit la suite : *Pendant que nous nous attardions, selon les ordres reçus, à 6 h 40 j'ai aperçu une formation de*

*bombardiers venant de Saarbrücken et allant dans la direction de Pont-à-Mousson à 7000 mètres d'altitude. Derrière les Heinkel 111, il y avait 3 combattants ennemis (sic) que nous avons attaqués. L'Obfw Grimmeling fut le premier à faire feu. J'ai vu la queue de l'avion s'envoler. En attendant plus de Morane et de Curtiss arrivaient - environ 10 chasseurs -. J'ai fait 2 nouvelles attaques et mis une bonne rafale au second Morane. Des morceaux de la machine s'envolèrent car les coups firent but et le pilote a tenté de monter vers la gauche. J'ai continué à tirer comme il le faisait. Je suis passé tout près, à côté de la machine, et vu le pilote accroché moitié de son cockpit, sa tête complètement brisée. L'avion se mit lentement sur une aile et descendait. Dans le même temps, un autre avion est revendiqué par l'Obfw Muller. De son côté Chabert poursuit un 109 qui portait une attaque sur un Bloch 152 arrivé dans l'affrontement. Je lui tire dessus et il est enveloppé de fumées noires. J'engage la poursuite à 6500 mètres au-dessus de Remilly et, à Fauquemont, le 109 disparaissait alors que nous n'étions plus qu'à 1000 mètres. Je reviens me poser avec mon Morane 406 n°450 à 7 h 20. Les deux Schwarm<sup>7</sup> de la 1./JG53 revendiquent entre 6 h 50 et 6 h 53 trois succès dans un secteur situé entre 10 et 20 kms dans le sud de Metz. Trois Morane-Saulnier MS406 sont touchés plus ou moins sérieusement. Celui que l'Obfw Walter Grimmeling réclame est sans aucun doute le Morane du sergent Fernand Givelet qui rentre à Ochey avec son 615 codé « 10 » criblé, un plan fixe à moitié arraché rendant un avion inutilisable qui devra*



**La première des 2 marques de victoires sur la dérive du Bf109E-4 de l'Obfw Alfred Müller correspond au combat du 11 mai 1940. L'avion « 6 blanc », WNr1345 est sans doute photographié à Charleville juste après que Müller ait revendiqué un Fairey Battle du côté de Sedan le 26 mai 1940.**

(Collection Roba via Ledet)

6. Luftlagebericht (Rapport de situation Air) du 11 mai 1940 : Une attaque, de nombreux succès sur la base aérienne de Metz-Frescaty qui a été détruite. Lors de l'affrontement un combat aérien s'est en-

gagé entre les combattants d'escorte et 12 Morane. 7 Morane ont été détruits et un autre probablement abattu.

7. Section de 4 avions

être reversé à l'ARAA. (Atelier de réparation de l'armée de l'Air). Le lieutenant Jacques Marchelidon revient au terrain l'avion percé de plus de 50 impacts, la bouteille d'oxygène explosée, son MS406 n°379 devant également être renvoyé en réparation. Le capitaine Hyvernault n'a pas eu leur chance. Mortellement touché, il a reçu les obus de 20 mm, soit de Hans-Karl Mayer soit d'Alfred Müller.

Alors, Hyvernault se sentait-il assez conscient pour tenter de repartir vers le sud et se poser à Ochey à 60 km et à 10 minutes de l'endroit où il se trouvait ? Toujours est-il qu'il n'y arrivera pas car avion et pilote tombent à la verticale pour s'écraser entre Blénod et Bulligny. En percutant le sol le MS406 n° 1012 brûle ôtant toute chance à l'infortuné pilote de s'extraire de la carcasse métallique. De l'extrémité ouest du plateau d'Ochey, deux mécaniciens sont témoins de la chute d'un avion qu'ils croyaient être un 109. Hélas, c'était l'un des leurs. Le dimanche 12 mai à 10 heures, le corps de Pierre Hyvernault est reçu en dépôt au cimetière de Toul, au carré militaire, tombe n° 29. Auparavant, le médecin-chef de l'hôpital militaire Gama de Toul avait confirmé le décès. Au cours de ce combat, dans le même temps, le territoire de la circonscription toulouise a été attaqué ; le commandant Vial de la Gendarmerie de Toul consignait : *Les casernes Jeanne d'Arc et Luxembourg*<sup>8</sup> *étaient bombardées à 7 heures. Cent-cinquante bombes étaient jetées. Trois bâtiments de la caserne Jeanne d'Arc et un de la caserne Luxembourg étaient assez sérieusement endommagés. A la même heure les avions ennemis survolaient le village de Pierre-la-Treiche et lâchaient 15 bombes. Une maison était détruite. Ces bombardements ne causaient aucune victime. La citation qui accompagnait la croix de guerre avec palme d'Hyvernault fut la suivante : *Magnifique officier pilote de chasse alliant à la connaissance approfondie de cette arme une ardeur au combat suscitant l'admiration de ses pairs. A abattu ou contribué à abattre dans cette période de 5 semaines, 4 avions ennemis. Tué en combat aérien en menant sa patrouille à l'attaque d'une formation ennemie de bombardement très supérieure en nombre et appuyée par la chasse, interdisant ainsi à la formation ennemie d'atteindre son but.**

Pierre Hyvernault laissait une veuve et trois jeunes enfants. Le chagrin de son épouse sera encore assombri par le décès de son jeune fils Jean-Pierre en janvier 1941, lui qui adorait son père.

8. Le quartier Jeanne d'Arc est au bord de la route de Toul à Nancy (RN4) et la caserne (du) Luxembourg sur celle conduisant au fort de Dommartin.



**L'adjudant Jean Chabert devant le MS406 n°450 codé « 7 ». Il était à bord de cet avion le 11 mai quand celui-ci prévint Hyvernault de la présence des Bf109 derrière lui.**  
(Collection Jacques Mutin)



**La queue du MS406 n°615 codé 10 sérieusement touchée le 11 mai par la patrouille du 1./JG53.**  
(Collection Bernard Philippe)

Les habitants du village rendront hommage à Hyvernault plusieurs fois à la date anniversaire de son décès. Jean Robert, 14 ans en 1945, se rappelait : *J'étais enfant de chœur auprès de l'abbé Parant et nous avons été sur les lieux où s'était écrasé l'avion pour les cérémonies. Madame Genin a longtemps entretenu les lieux et a planté des rosiers, une grille marquait l'endroit où l'avion a percuté le sol, emplacement toujours visible dans ce verger.* Par la suite la dépouille mortelle est ramenée au caveau familial à Colombes (Hauts-de-Seine).

Depuis 2002, le monument aux morts du village de Blénod-les-Toul porte une plaque commémorative : *Capitaine Pierre Hyvernault, aviateur Mort pour la France le 11 mai 1940.* La base aérienne de Nancy-Ochey a baptisé de nombreux bâtiments et celui qui avait été le mess des hommes du rang s'appelle Capitaine



Pierre Hyvernault depuis le 27 juin 2012. C'est dans ce même bâtiment que se trouve le musée de la Base Aérienne 133 où le sacrifice d'Hyvernault est rappelé à travers de panneaux explicatifs grâce au travail de Jean-Jacques Jeandel.

### REMERCIEMENTS ET SOURCES

Marie-France Darcq, Jean Robert, Claude Archambault, Matthieu Comas, Alain Coste, Didier Lecocq, Bernard Palmieri, Robert Szoltyk, Bernard Philippe, Vincent Lemaire le CDRH de Nancy-Ochey dont MM J-J. Lignier et J-J. Jeandel.

**L'escadrille des Cigognes SPA3** du capitaine Williame,  
**Batailles Aériennes n°17 et 18 consacrés au GC 1/2** d'Alain Coste et Bernard Philippe,  
**Jagdeschwader 53: A History of the "Pik As" Geschwader**  
Volume 1: March 1937 - May 1942 de Jochen Prien,  
**Les victoires de l'aviation de chasse française** Tome 1, 10 mai 1940 - 15 mai 1940 d'Arnaud Gillet  
**Historique du groupe de chasse 1/2 «Les Cigognes»**, SHAA, 1981