

Dans la nuit du 7 au 8 juin 1940, un quadrimoteur de l'aéronautique navale française largue des bombes sur la banlieue de la capitale du Reich. Un raid isolé, sans portée militaire réelle, mais qui surprend l'Allemagne nazie et précède de plusieurs mois la première offensive aérienne britannique sur Berlin.

Au début du mois de juin 1940, la situation militaire de la France est compromise. La percée allemande de Sedan, le 13 mai, a ouvert la voie à l'avancée de la Wehrmacht vers le nord et l'ouest du pays, et les armées françaises reculent. Le 3 juin, la Luftwaffe lance l'opération Paula, une série de raids visant la région parisienne et destinés à désorganiser la défense de la capitale. C'est dans ce contexte que des officiers français suggèrent de frapper Berlin en retour.

L'objectif affiché n'est pas militaire. Personne, dans l'état-major, n'imagine qu'une telle attaque puisse modifier le cours des opérations. Il s'agit d'un geste symbolique : démontrer que le territoire allemand reste accessible, soutenir le moral d'un pays en pleine débâcle et porter un coup à la propagande adverse, qui présentait alors Berlin comme intouchable.

Le problème est matériel. L'armée de l'Air ne dispose pas d'appareil au rayon d'action suffisant pour atteindre Berlin et revenir, sa flotte de bombardiers ayant été lourdement éprouvée par les combats. La solution viendra de la Marine.

Trois avions postaux devenus bombardiers

L'appareil retenu pour la mission appartient à une petite famille de quadrimoteurs au destin singulier. Le constructeur Farman, passé sous contrôle de l'État au sein de la SNCAC à la fin des années 1930, avait développé une lignée d'avions géants dérivés du Farman F.220, parmi lesquels le F.223. Trois exemplaires d'une version postale, le NC.223.4, avaient été construits pour Air France, qui les destinait aux liaisons transatlantiques entre l'Europe et l'Amérique du Sud.

Ces trois appareils portaient des noms évoquant la science et l'exploration : *Camille Flammarion* (immatriculé F-AJQM), *Le Verrier* (F-AROA) et *Jules Verne* (F-ARIN). Sortis de chaîne en 1939, ils sont rapidement réquisitionnés par la Marine nationale, qui cherchait alors des avions de patrouille maritime à grand rayon d'action pour traquer les cuirassés allemands *Admiral Graf Spee* et *Admiral Scheer*, lesquels menaçaient les convois dans l'Atlantique. Les trois Farman sont regroupés au sein d'une escadrille basée à Lanvéoc-Poulmic, sur la presqu'île de Crozon, en Bretagne. Le capitaine de corvette Henri-Laurent Daillière en prend le commandement et celui du *Jules Verne*.

Sur le plan technique, le NC.223.4 est un monoplane à aile haute d'une envergure d'environ 34 m pour une longueur proche de 23 m. Sa caractéristique la plus reconnaissable est sa propulsion : quatre moteurs Hispano-Suiza de la série 12Y, montés en tandem dans des nacelles sous la voilure, deux par deux et dos à dos. Le moteur avant de chaque nacelle entraîne une hélice tractive, le moteur arrière une hélice propulsive. La puissance unitaire de ces moteurs est diversement indiquée selon les sources, autour de 850 à 910 cv. L'appareil

peut plafonner aux environs de 8 000 m et présente une grande autonomie, mais sa vitesse reste modeste, surtout une fois chargé.

Une fois la menace des cuirassés allemands écartée dans l'Atlantique, la Marine envisage d'employer ces avions au mouillage de mines ou au bombardement, notamment dans le golfe de Botnie par où transitait le minerai de fer suédois destiné à l'Allemagne. L'offensive du 10 mai 1940 bouleverse ces plans : les Farman sont mis à la disposition du grand quartier général de l'armée de l'Air pour frapper les arrières de l'ennemi.

La transformation du « Jules Verne »

Le *Jules Verne* est celui des trois appareils qui sera le plus profondément modifié pour la guerre. Faute de suite, des lance-bombes sont fixés sous le fuselage et sous les ailes. Les réservoirs sont considérablement augmentés d'environ 14 000 à 18 000 litres selon les sources de la Marine afin d'étendre encore son rayon d'action déjà important. À l'approche de la mission sur Berlin, des réservoirs supplémentaires totalisant plusieurs milliers de litres sont encore ajoutés. L'avion reçoit un nez vitré équipé d'un viseur de bombardement et, pour seule défense, une mitrailleuse de 7,5 mm.

Ces aménagements alourdissent l'appareil et réduisent encore ses performances : chargé, le *Jules Verne* dépasse difficilement les 200 km/h, ce qui le rend très vulnérable à la chasse adverse. C'est précisément pour cette raison qu'il est repeint en sombre et qu'il opérera de nuit, en s'appuyant sur la ruse et l'itinéraire plutôt que sur la vitesse.

Avant Berlin, l'appareil a déjà fait ses preuves. Dès le déclenchement de l'offensive allemande, il participe à des missions nocturnes. Les premières opérations, à partir de la mi-mai, visent des ponts dans la région de Maastricht, la gare de triage d'Aix-la-Chapelle, puis divers objectifs en Belgique et aux Pays-Bas : Anvers, Flessingue, la digue de Walcheren. À chaque fois, l'équipage évite la route directe et contourne les défenses, quitte à allonger considérablement le trajet. Au cours du mois de mai, le *Jules Verne* enchaîne ainsi plusieurs sorties depuis Lanvéoc.

L'équipage des « corsaires de l'air »

Pour la mission sur Berlin, l'équipage du *Jules Verne* se compose de marins expérimentés. Aux commandes de l'opération, le capitaine de corvette Henri-Laurent Daillière. Le pilotage est confié au maître principal Yonnet. La navigation revient à l'enseigne de vaisseau Comet, vétéran des longues traversées de l'Atlantique. Le maître Corneillet assure la mécanique, le maître Scour la radio, et le second-maître Deschamps tient les fonctions de mitrailleur et de bombardier. Selon la source officielle de la Marine, le lieutenant de vaisseau Menvielle, qui avait préparé la mission à l'amirauté, se joint également à l'équipage.

7 juin 1940 : Le « Jules Verne », l'avion corsaire qui bombarda Berlin pour la première fois.



Henri-Laurent Daillière (1901-1942).

Ces hommes se désignaient eux-mêmes comme les « *corsaires de l'air* », par analogie avec les corsaires de la marine à voile qui ne dévoilaient leurs intentions qu'au dernier moment. La comparaison résume l'esprit de la mission : la surprise, et non la force, devait en faire le succès.

Le 6 juin 1940, l'équipage reçoit l'ordre de quitter la Bretagne pour gagner l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac, dont la piste, plus longue que celle de Lanvéoc, est jugée nécessaire pour permettre à l'appareil de décoller à pleine charge. C'est cet ordre du 6 juin que l'on associe parfois, par raccourci, à la date du raid lui-même.

Le départ effectif a lieu le 7 juin, en milieu d'après-midi. Pour ce périple estimé à environ 5 000 kilomètres, l'avion emporte huit bombes de 250 kg fixées sous la voilure et quatre-vingts bombes incendiaires de 10 kg disposées dans la carlingue, destinées à être larguées à la main. Rempli de carburant, l'appareil est décrit par les témoins comme une véritable citerne volante. À 15 h 30, surchargé, il s'arrache péniblement de la piste, effleure la cime des pins en bordure de l'aérodrome, puis prend lentement de l'altitude avant de mettre le cap au nord. C'est seulement une fois en vol que Daillière ouvre les ordres scellés et confirme à l'équipage la destination : Berlin.

Le plan de vol établi par le commandant relève d'une logique de contournement total. Plutôt que de traverser l'Allemagne par l'ouest, là où la défense aérienne est dense et en alerte, l'avion remonte vers le nord. Il franchit la côte française dans le secteur d'Ouistreham et d'Arromanches, longe la Manche puis le pas de Calais, traverse la mer du Nord et survole le Danemark occupé à la faveur de la nuit. À l'approche des côtes allemandes, le navigateur Comet reconnaît à vue, par temps clair, l'île de Sylt, qu'il évite soigneusement.

L'appareil traverse ensuite la Baltique, par le nord de Berlin, et entre en territoire allemand au-dessus de la région de Rostock. La capitale est alors atteinte par le nord-nord-est, après environ huit heures de vol. Cet itinéraire, long et inattendu, est précisément ce qui permet de créer la surprise : les défenses allemandes n'attendent aucune menace venant de cette direction.



La ruse au-dessus de Berlin

L'approche de la ville constitue le moment le plus audacieux de la mission. Berlin est éclairée, persuadée d'être hors d'atteinte : les dirigeants nazis, dont Hermann Göring, avaient publiquement garanti que la capitale ne serait jamais bombardée. La surveillance allemande,

voyant approcher un appareil isolé venu du nord, le prend pour l'un de ses propres patrouilleurs.

L'équipage exploite cette confusion. L'avion descend jusqu'à basse altitude et se présente devant l'aérodrome de Berlin-Tempelhof, dont les feux de balisage sont allumés. Le pilote simule une panne puis une approche d'atterrissage manquée, manœuvres qui lui permettent de pénétrer l'espace aérien de la ville sans déclencher l'alerte. Pour accentuer l'illusion d'une force nombreuse, les moteurs sont volontairement désynchronisés, de manière à produire un vrombissement irrégulier évoquant une formation entière, et l'avion repasse plusieurs fois sur la même zone.

Vers 0 h 05, le 8 juin, alors que le *Jules Verne* survole les installations industrielles de la banlieue nord, les bombes de 250 kg sont larguées tandis que le mitrailleur et le mécanicien jettent à la main les projectiles incendiaires par la porte arrière. La cible exacte fait l'objet de variations selon les sources : la Marine nationale désigne les usines Siemens, situées dans la banlieue nord de la ville ; d'autres récits évoquent plus largement les faubourgs et le secteur de Tempelhof. Un premier passage permet de délivrer l'essentiel de la charge, un second les dernières bombes.

À ce moment, la défense aérienne réagit enfin. La ville s'éteint, les projecteurs de DCA balayent le ciel à la recherche de l'intrus. Le pilote enchaîne les piqués, les virages serrés et les changements de cap imprévisibles pour échapper aux tirs des canons et des mitrailleuses, tandis que des incendies s'allument au sol dans la fumée des explosions.



Une fois dégagé, le *Jules Verne* reprend de l'altitude et met le cap sur la France. Mais le retour impose un choix risqué : il reste à peine assez de carburant pour rallier directement Paris, ce qui contraint l'équipage à survoler quelque 800 km de territoire contrôlé par l'ennemi en ligne presque droite, sans pouvoir multiplier les détours protecteurs. Malgré sa lenteur, l'avion échappe à la chasse de nuit allemande.

Il se pose à l'aérodrome d'Orly, au sud de Paris, dans la matinée du 8 juin. Après une courte escale pour refaire le plein, le *Jules Verne* redécolle aussitôt pour regagner sa base de Lanvéoc-Poulmic. La précaution s'avère justifiée : peu après, Orly est à son tour bombardé par les Allemands, et un avion de reconnaissance survole la base bretonne.

Le jour même, l'amirauté française publie un bref communiqué, indiquant qu'une formation de l'aéronautique navale a bombardé des objectifs militaires à Berlin. L'usage du terme « formation » contribue à entretenir l'illusion d'un raid de grande ampleur.

En reconnaissance de cet exploit, l'équipage du *Jules Verne* reçoit une double citation, à l'ordre des armées de l'Air et de la Mer.

Les dernières missions

Le bombardement de Berlin n'est pas la dernière sortie du *Jules Verne*. Avant la signature de

l'armistice, l'appareil et ses semblables poursuivent leurs opérations contre l'Allemagne et l'Italie : usines Heinkel à Rostock, dépôts pétroliers du secteur de Venise, notamment à Marghera, le 14 juin, et la base navale italienne de Livourne. Des tracts de propagande sont également largués sur Rome.

L'armistice du 22 juin 1940 met un terme à cette épopée. Les commissions d'armistice autorisent les deux autres Farman, *Camille Flammarion* et *Le Verrier*, à rejoindre Air France. Le *Jules Verne*, en revanche, ne reçoit jamais l'autorisation allemande d'effectuer des vols commerciaux. Relégué dans un hangar de l'aérodrome de Marseille-Marignane, il y est finalement détruit par un incendie. Des inconnus se seraient introduits de nuit dans la base pour le brûler, afin d'éviter que l'ennemi ne s'en empare comme trophée — un geste que plusieurs sources rapportent comme conforme au souhait de son ancien commandant.

Henri-Laurent Daillière

Henri-Laurent Daillière naît le 26 février 1901 à Tours, en Indre-et-Loire. Quatrième enfant et fils cadet d'Henri Daillière, horticulteur, et de Julia Michau, il s'oriente très jeune vers la marine. En octobre 1919, il intègre l'École navale ; il en sort en octobre 1921 avec le grade d'enseigne de vaisseau de deuxième classe et rejoint Cherbourg.

Sa vie personnelle se fixe également dans le Cotentin : le 3 avril 1923, il épouse à Cherbourg Madeleine Menut (1900-1938), petite-fille de l'industriel Henri Menut. La même année, il est affecté au service artillerie du cuirassé *Voltaire*, à Brest, et passe enseigne de vaisseau de première classe.

Le début de la carrière de Daillière reste celui d'un officier de marine classique, marqué par une diversité d'affectations. Après un service sur le navire-école *Meuse*, il rejoint au milieu des années 1920 l'arme sous-marine, à Cherbourg, comme second du *Pierre Chailley*. Il obtient en 1927 le certificat d'aptitude à la navigation sous-marine, puis sert comme second du sous-marin *Bellone*, à Brest.

Cette expérience de la conduite d'un bâtiment, où le commandant dirige sans manœuvrer lui-même, marquera sa manière de commander plus tard dans les airs : à bord du « Jules Verne », il assurera les fonctions de chef de bord et de bombardier, laissant le pilotage à un autre membre d'équipage.

L'année 1929 marque un tournant. Daillière rejoint le centre d'instruction de l'aéronautique maritime de Rochefort et est promu lieutenant de vaisseau en février. En octobre de la même année, il obtient son brevet de pilote et sort major de l'école de Rochefort. De 1930 à 1932, il commande une escadrille, puis la section d'entraînement de la base de Cherbourg-Chanterey.

Il s'illustre ensuite dans l'aviation maritime à long rayon d'action, alors en plein essor. En 1935, il fait partie de l'équipage de l'hydravion Latécoère 300 *Croix du Sud* qui relie Cherbourg à Ziguinchor, au Sénégal, établissant un record du monde de traversée en hydravion. Ce type de

mission au long cours, sur de grandes distances océaniques, constitue une préparation directe aux vols qu'il accomplira en 1940.

En 1937, Daillière est envoyé au 3^e bureau de l'état-major général et suit l'École de guerre navale, dont il sort breveté. En janvier 1939, il est promu capitaine de corvette. Il est alors nommé à l'amirauté, comme adjoint du chef du service de l'aéronautique maritime.

C'est à ce poste qu'il se trouve au déclenchement de la guerre. Au sein de l'aéronautique navale, il prend le commandement d'une escadrille équipée de trois quadrimoteurs Farman NC.223.4 — d'anciens avions postaux d'Air France réquisitionnés par la Marine — basée à Lanvéoc-Poulmic, en Bretagne. Le « *Jules Verne* » est l'appareil qu'il commande et celui qui sera transformé en bombardier.

Pendant la campagne de France, Daillière met au point, avec le futur amiral Gabriel Auphan, une série de raids de bombardement qu'il mène lui-même. En mai 1940, il effectue plusieurs missions nocturnes contre des objectifs en Belgique, aux Pays-Bas et en Allemagne de l'Ouest : la gare de triage d'Aix-la-Chapelle, Anvers, la digue de Walcheren, Flessingue.

Son fait d'armes le plus connu intervient dans la nuit du 7 au 8 juin 1940. Après un décollage de Bordeaux-Mérignac et un long vol de contournement passant par la mer du Nord, le Danemark et la Baltique, le « Jules Verne » atteint Berlin par le nord et largue ses bombes sur les installations industrielles de la banlieue, désignées par la Marine comme les usines Siemens. C'est la première fois que la capitale du Reich est bombardée depuis le début du conflit. L'opération, avant tout symbolique, vise à soutenir le moral français et à démentir la propagande allemande qui présentait Berlin comme intouchable.

L'équipage poursuit ses missions dans les jours suivants : les usines Heinkel de Rostock vers le 10 juin, des dépôts pétroliers du secteur de Venise dans la nuit du 13 au 14 juin, et la base navale italienne de Livourne le 17 juin. Pour l'ensemble de ces raids, Daillière reçoit plusieurs citations à l'ordre de l'armée et la Croix de guerre 1939-1940 avec palmes.

Le retentissement du raid sur Berlin dépasse le cercle militaire. Sur les ondes de Radio-Stuttgart, le propagandiste collaborationniste Paul Ferdonnet qualifie Daillière et son équipage de « pirates » et prédit qu'ils ne reviendront jamais survoler l'Allemagne — pronostic démenti dès les jours suivants par la reprise des missions.

Après l'armistice du 22 juin 1940, la trajectoire de Daillière s'inscrit dans le cadre des forces restées fidèles au gouvernement de Vichy. Promu capitaine de frégate en octobre 1941, il prend, fin 1941 ou au début de 1942 selon les sources, le commandement de l'aéronautique navale de l'Afrique-Occidentale française, basée dans la région de Dakar.

Le 11 octobre 1942, au cours d'une mission de reconnaissance dans le ciel de Freetown, en Sierra Leone, son appareil — un Glenn Martin 167 — est abattu par l'aviation britannique. Daillière est tué. Il reçoit la mention « Mort pour la France » et est nommé capitaine de vaisseau à titre posthume.

Ses obsèques sont célébrées le 25 octobre 1942 à la base aéronavale d'Ouakam, près de

7 juin 1940 : Le « Jules Verne », l'avion corsaire qui bombardera Berlin pour la première fois.

Dakar, et son corps est d'abord inhumé au cimetière de Bel-Air. En 1948, sa dépouille est ramenée en France et inhumée à Bretteville, dans la Manche.

Distinctions

Henri-Laurent Daillière était titulaire de la Légion d'honneur, dont il avait gravi les échelons au fil de sa carrière : chevalier au début des années 1930, officier en juin 1939, puis commandeur en juin 1940. Il était également titulaire de la Croix de guerre 1939-1940, assortie de plusieurs palmes correspondant à ses citations.

Son nom figure aujourd'hui sur plusieurs monuments commémoratifs : l'aérostèle de Hyères-Costebelle, dans le Var, le mémorial du Cap de la Chèvre, dans le Finistère, et le mémorial des officiers de marine de Caen. À Bretteville, où il repose, son nom n'a toutefois été ajouté au monument aux morts communal qu'en 2025.