

Miliana, le 11 mai 1942

Madame,

Lors de l'accident du 14 mai 1940, j'appartenais à l'équipage du commandant de Laubier ; il est donc de mon devoir de vous donner quelques détails. Voici donc en quelles circonstances l'accident s'est produit.

Nous faisons partie de la 34^{ème} escadre aérienne commandée par le colonel François. Le deuxième groupe était commandé par le commandant de Laubier.

Le 13 mai à midi, le commandant de Laubier nous réunissait pour mieux nous faire comprendre le danger actuel de l'offensive allemande. Voici ses paroles : « C'est un nouveau Verdun ; il faut arrêter l'ennemi coûte que coûte .» Nous l'avions en haute considération et nous l'aimions beaucoup car, tous, nous connaissions son grand courage devant le danger. Nous étions fiers d'être commandé par lui.

Le 14 mai au matin, quelques équipages étaient désignés pour effectuer de jour une mission de bombardement ; mission de sacrifice car nous ne possédions alors que des Amiot 143 volant à 180 km/heure.

Nous devions décoller à 7 heures pour aller détruire quelques ponts sur la Meuse. Un contrordre arrive : il s'agit à présent de bombarder les troupes ennemies au sol.

Nous décollons vers midi. J'appartenais à l'équipage du lieutenant Vauzelle dans l'Amiot n°56 avec, comme autres compagnons, le sergent-chef Occis, les sergents Gelly et Oëillard.

L'avion roulait au sol et allait prendre son vol. Tout à coup, le commandant de Laubier se précipite, fait arrêter l'avion et donne l'ordre au sergent Oëillard de descendre.

Il connaissait mieux que quiconque le danger de la mission mais, en grand soldat, il donnait à tous en ce jour critique un exemple d'abnégation digne d'un héros.

L'équipage s'en trouvait renforcé. J'avais déjà effectué avec lui quelques missions de reconnaissance de nuit en territoire ennemi et j'espérais bien en exécuter d'autres ; hélas ce fut la dernière !

Un peu avant Sedan, nous larguons nos bombes sur les troupes adverses bien en vue. Il est environ 13 heures. Les avions de chasse allemands apparaissent. Tous les mitrailleurs, bien en place, tirent dès leur approche, les obligeant à s'écarter du lieu du combat.

Mais nous survolons un lieu où la DCA allemande nombreuse et puissante forme un tir de barrage efficace. Les traceuses traversent les plans de notre avion, les obus incendiaires filent de toute part. Le feu prend au moteur gauche. J'appuie sur le bouton d'alerte.

Le commandant de Laubier, à la place deuxième pilote, se retourne, nous fait signe de sauter et se dirige vers la porte de sortie située un peu en arrière de sa place. Le sergent Gelly vient de sauter de la cuve radio. Le lieutenant Vauzelle va sauter de la place mitrailleur avant. Le sergent-chef Occis relève un peu l'appareil pour permettre l'évacuation de l'équipage tous en ouvrant le toit de l'habitacle pilote.

Le feu fuse à présent de toute part. Je me lance à mon tour de la cuve radio ; mon parachute s'ouvre. Mais l'avion, telle une torche, s'abat rapidement vers le sol. J'aperçois le parachute du sergent Gelly au dessous du mien. Aucun autre parachute ne s'est ouvert.

Le commandant de Laubier est mort au champ d'honneur en faisant pleinement son devoir. Il commandait le deuxième groupe avec fermeté et souplesse. Comme il savait être brave, il savait nous parler avec affection. Il savait communiquer à tous la confiance et le dynamisme nécessaires à un bon aviateur. Je me souviens qu'en prenant la place du sergent Oëillard le jour de cette triste mission, il nous dit gaiement : « Qu'est-ce qu'on va leur lâcher, hein ? » et il donna l'ordre de départ toujours le sourire aux lèvres.