

# L'AVIATION DE BOMBARDEMENT FRANÇAISE EN MAI 1940

## Rappel de quelques faits historiques <sup>1</sup>

« L'importance d'une parfaite coopération entre l'aviation et les blindés est désormais évidente. Répandre la confusion sur les arrières est souvent plus démoralisant pour les forces adverses que les pertes subies. Il faut pousser à fond l'exploitation de la percée des troupes motorisées, sans tenir compte des îlots ennemis de résistance que l'infanterie a pour charge de réduire. Les chars doivent être utilisés en masse et non en ordre dispersé. »

Général Erwin Rommel, (28-9-1939, à Varsovie).  
Il commandera la 7<sup>ème</sup> Panzer à Sedan en mai 40.

Notre correspondant cherche légitimement (*Le Piège 199*) des précisions qu'il était difficile de fournir, dans un article de 11 pages, iconographie incluse, couvrant plus de deux siècles d'histoire <sup>2</sup>. Il n'est pas plus facile de donner aux questions posées une réponse de la dimension d'un *Courrier des lecteurs*. Des livres y pourvoient, qu'on trouvera à Vincennes dans les vestiges de ce qui fut le SHAA. Notamment les *Recueils des articles et études* produits par les chercheurs du Service, les actes de plusieurs colloques internationaux, les ouvrages de Patrick Facon, ceux tirés des thèses de Claude d'Abzac et de Thierry Vivier, un article publié par le SHAA dans la Revue historique des armées n° 3-85 sous la signature de Philippe de Laubier <sup>3</sup> (*Le Bombardement français sur la Meuse, le 14 mai 1940*) et un ouvrage de Paul Martin (*Invisibles vainqueurs*, Yves Michelet éd., 1990) un peu touffu mais très complet d'un chercheur autodidacte. Lire d'abord absolument *L'Étrange Défaite*, de Marc Bloch (historien majeur mobilisé à 53 ans comme capitaine, qui eut le temps d'analyser les événements avant d'être fusillé, résistant, en 1944). Voir également les numéros de la revue ICARE consacrés à la campagne de France, spécialement les 57 (aviation de Bombardement) 80 et 87 (aviation d'assaut). Ne pas oublier les témoignages enregistrés à la section d'histoire orale, par exemple ceux des généraux Raymond Brohon, Georges Grimal et Jean Nicot, à l'époque capitaines commandants d'escadrille, les deux premiers sur Amiot-143, le troisième sur Breguet-693.

## Conditions générales et ambiance en mai 1940

Tentons de simplifier, mais partons d'en haut :

Le gouvernement, qui faisait appeler « aviation lourde de défense » l'aviation de bombardement française, ne voulait pas entendre parler de bombarder l'ennemi et avait du *danger aérochimique* une trouille si intense qu'il en avait contaminé la population et les armées. Conséquence : l'aviation de bombardement réservée a servi à faire des reconnaissances nocturnes de la ligne Siegfried en y jetant des tracts et n'a pas bombardé d'objectifs adverses même militaires avant le 10 mai 1940 <sup>4</sup>. C'est par erreur qu'elle a incendié les usines de la Badische Anilin und Soda Fabrik (Ludwigshafen) en visant dans la nuit du 10 au 11 le terrain de Mannheim sur l'autre rive du Rhin.

Le haut commandement avait lui aussi décrété, à l'entrée en guerre, qu'il ne convenait pas d'entreprendre d'actions aériennes pouvant provoquer des représailles alors qu'il « avait surtout besoin de tranquillité pour organiser la mobilisation et la concentration des armées <sup>5</sup> ». Il avait auparavant (en 1938) prophétisé que « la France (pouvait) parfaitement se

---

<sup>1</sup> Il s'agit là de précisions apportées en janvier 2010 par le général Lucien Robineau, ancien directeur du Service historique de l'armée de l'Air, en réponse aux questions d'un lecteur de la revue de l'Association des Anciens de l'École de l'Air, qui s'étonnait qu'il y ait eu si peu d'avions engagés le 14 mai "alors que toute l'aviation réservée pouvait l'être, à la seule initiative du général Vuillemin".

<sup>2</sup> L'armée de l'Air, prémices, naissance et métamorphoses, *Le Piège* 196 et 197.

<sup>3</sup> Fils du commandant Dieudonné de Laubier, commandant du II/34, qui trouva la mort à Sedan le 14 mai 1940.

<sup>4</sup> Paradoxe politique : France et Grande-Bretagne déclarent la guerre à Hitler parce qu'il vient d'envahir la Pologne, et elles laissent cette nation se débrouiller toute seule.

<sup>5</sup> Général Gamelin, en Comité de défense nationale. Idem pour la citation suivante.

battre sans avions ». Mais dès la percée ennemie le 13 mai, il ne comptait plus que sur l'aviation pour arrêter les Panzer et suppliait que tous ses moyens y fussent employés. Conséquence : les unités de l'aviation réservée ont immédiatement été mises à la disposition du commandant des forces aériennes de coopération (le général Vuillemin les reprendra le 2 juin). Au matin du 14 mai, les seuls groupes <sup>6</sup> I/15 et II/15 de quadrimoteurs Farman-222 restaient encore « réservés » au bombardement d'hypothétiques objectifs industriels ou des arrières lointains de l'ennemi.

Ce haut commandement français croyait si peu à l'aviation qu'il avait négligé (en dépit de ce qu'avait montré la Guerre d'Espagne) d'instruire les combattants sur le danger aérien et sur la façon de s'en défendre. Il avait aussi oublié de munir de DCA des armées qui n'en connaissaient guère mieux que le sigle. Conséquence : alors que les divisions de la Wehrmacht étaient hérissées d'une FLAK dense, de divers calibres, entraînée, et que les fantassins allemands, instruits, tiraient de leurs armes individuelles sur les avions qui les visaient, les soldats français subissaient passivement des attaques au demeurant plus démoralisantes que véritablement meurtrières (ce qu'avait aussi montré la Guerre d'Espagne). On n'écrit pas l'histoire au conditionnel. Mais supposons un instant que l'armée de l'Air et la Luftwaffe aient échangé les Breguet de l'une contre les Stuka de l'autre : il est vraisemblable que la FLAK des Allemands eût descendu nos Stuka et que leurs Breguet eussent dispersé les troupes françaises...

L'organisation du haut commandement n'était rien moins que simple. Le « généralissime <sup>7</sup> » Gamelin, à la fois chef d'état-major de la défense nationale, commandant en chef des armées de Terre, de Mer et de l'Air et commandant en chef des forces terrestres, prétendait conduire les opérations depuis son PC souterrain du château de Vincennes. Le général Georges, commandant du front du Nord-est, était installé à La Ferté-sous-Jouarre. La seconde partie du GQG (grand quartier général) était au château de Montry, à mi-chemin de Vincennes et de La Ferté. Le PC du général Vuillemin, commandant en chef des forces aériennes, était à Saint-Jean-les-Deux Jumeaux. Le général Tétu, commandant des forces aériennes de coopération (FAC), était à Jouarre. Les commandants des zones d'opérations aériennes (ZOA du Nord et ZOA de l'Est <sup>8</sup>), « adaptées <sup>9</sup> aux groupes d'armées » (GA), recevaient des ordres, éventuellement contradictoires, du commandant des FAC et des commandants des GA. En bout de chaîne étaient les unités aériennes, sur des terrains qu'elles quitteraient à mesure de l'avance allemande. Les différentes parties de cette articulation compliquée communiquaient par l'intermédiaire des demoiselles des PTT, dont le réseau filaire, saturé aux premières heures de l'offensive allemande, dut être tôt suppléé par des estafettes. Dès cet instant, les chefs de tous les niveaux, y compris le plus élevé, ne connurent rien de la situation. Le général Weygand <sup>10</sup>, lorsqu'il prit ses fonctions en catastrophe le 21 mai, a demandé un avion pour tenter de joindre ses généraux et comprendre où était le front - ou ce qui en tenait lieu.

L'armée de l'Air, qu'on la fasse naître en avril 1933 ou en juillet 1934 <sup>11</sup>, partait en guerre au mieux à l'âge de 6 ans, ayant changé deux fois déjà d'organisation. Elle avait un rôle prioritaire de coopération avec l'Armée, c'est-à-dire d'observation, de couverture et d'appui. Avec ce paradoxe : aucun moyen de liaison direct entre les troupes au sol et l'aviation censée les appuyer, ni au sol ni en l'air. Les résultats des missions de renseignement, de même que les ordres qui les déclenchaient, transitaient à travers le dédale des échelons successifs d'un commandement hiérarchisé à l'excès, dans les conditions indiquées ci-dessus. Conséquence :

---

<sup>6</sup> Pour mémoire, la dotation d'un groupe de bombardement ou de reco, c'est 13 avions, celle d'un groupe de chasse, 27.

<sup>7</sup> Est-on capable ailleurs qu'en France d'inventer des titres qui sonnent comme des gargarismes ?

<sup>8</sup> Il y avait aussi une ZOA du Sud et une ZOA des Alpes.

<sup>9</sup> Ce mot n'avait rien à voir avec l'adaptation telle que la connurent plus récemment la FATAC et la 1<sup>ère</sup> Armée, telle aussi que l'enseignait l'EOAC (École des opérations aériennes combinées) à Baden-Baden.

<sup>10</sup> Ainsi, pour commander « la meilleure armée du monde », le gouvernement avait été réduit à faire appel à un général du cadre de réserve de 73 ans, quand les généraux d'armée en activité ne manquaient pas.

<sup>11</sup> 1<sup>er</sup> avril 1933 : décret de création, 2 juillet 1934 : loi d'organisation. Le texte fondateur est un décret (et non une loi) parce qu'il intervient sans attendre la fin de l'intersession parlementaire.

le décalage entre l'observation et son exploitation rendait pratiquement inutiles les missions de reconnaissance. Le cheminement des demandes d'appui était de la même eau. Le général Brohon rapporte que, rentrant au petit matin du 10 mai d'une reconnaissance dans la région de Trèves, il avait découvert la longue cohorte ennemie roulant tous phares allumés à travers les Ardennes belges et que, ayant transmis le renseignement dès son atterrissage, fait armer les avions et mettre les équipages en alerte, tous avaient attendu vainement un ordre d'engagement qui ne vint pas. Le général Nicot écrit que les missions d'assaut tombaient souvent dans le vide par suite de péremption du renseignement.



7<sup>ème</sup> Panzer dans les Ardennes, au matin du 10 mai 1940 – Bel objectif...

### **Pourquoi pas de Stuka français ?**

Le Plan-V de mars 1938 prévoyait des moyens *spécialisés* pour l'intervention dans la bataille : 6 groupes de bombardiers d'assaut en vol rasant et 6 groupes de bombardiers en piqué. De ces deux procédés, seul le vol rasant a été étudié, expérimenté (avec des Mureaux-115) et a donné lieu au programme des Breguet-691/693. Le mode de bombardement devait s'appliquer d'abord au traitement d'objectifs à développement vertical (rares sur le champ de bataille) et, pour l'attaque d'éléments ennemis au sol, l'avion envisagé était bizarrement muni d'un canon de 20 mm défléchi à 15 degrés vers le bas, censé arroser au passage et en enfilade des colonnes blindées ou autres. L'hécatombe de la première mission (10 avions perdus sur les 18 engagés à Maastricht le 12 mai) fit aussitôt renoncer au vol rasant et les missions ultérieures furent ordonnées à 1200 mètres, d'où il fallut improviser d'autres modes d'attaque.

N'ayant pas de programme spécifique de bombardier en piqué, l'armée de l'Air commanda en juillet 1938 quarante exemplaires d'une version à ailes fixes (LN-411) du Loire-Nieuport-401 développé par la Marine pour l'attaque de navires à la mer et destiné au porte-avions Béarn. Les qualités pires que médiocres de la machine, alliées à l'indécision vis-à-vis d'un mode d'action auquel personne n'avait réfléchi véritablement, firent annuler cette commande et l'aviation navale hérita des 40 appareils terrestres. Théoriquement, car deux escadrilles seulement (AB2 et AB4) reçurent un petit nombre des deux versions. Ces unités sont intervenues le 19 mai, perdant 10 avions sur les 20 engagés, puis le 20 mai avec les trois derniers appareils disponibles, dont l'un fut aussi abattu par la FLAK. La FLAK, toujours, enlevant toute chance de réussite aux assauts exposés à ses tirs. Deux autres unités d'aviation navale équipées d'un autre bombardier en piqué (Chance-Vought-156) subirent un sort identique.



Loire-Nieuport LN-411

### Combien d'avions à Sedan le 14 mai ? Lesquels ? Pourquoi si peu ?

Au 10 mai, l'aviation de bombardement compte en métropole 242 machines en première ligne (c'est-à-dire affectées à des groupes existants), dont 128 qualifiées de modernes (Amiot-354, LeO-45, Br-691 et -693, Glenn-Martin-167, Potez-633, Farman-222). Le reste, ce sont des Amiot-143, des Bloch-200 et -210, des Potez-540 inaptes au combat, une poignée de Potez-650 pas meilleurs.

Il ne suffit pas qu'un prototype ait fait son premier vol. Un avion « bon de guerre » est une cellule munie d'un ou plusieurs moteurs, des hélices adéquates, d'une radio, de l'armement, des munitions, des lance-bombes, des viseurs et autres équipements utiles. Un avion opérationnel doit aussi avoir un équipage capable d'exécuter la mission sur cette machine (pilotes, mitrailleurs, bombardier, radio). Et... des mécaniciens pour être disponible, s'il n'est pas rentré définitivement inutilisable.

À l'époque, un avion de série passe par quatre étapes successives, orchestrées par la météo (plafond, vent, terrains – en herbe – détremés) : 1- réception en usine (vérification de conformité par les CAR<sup>12</sup>, vols d'essais par les pilotes du constructeur), 2- acceptation par le CRAS<sup>13</sup> (vérification des performances, vols d'essais par des pilotes de l'État), 3- prise en compte pour l'armée de l'Air par l'EAA-301 et convoyage dans l'un des centres où seront montés les équipements militaires, 4- affectation par la DMAM<sup>14</sup>.

Ainsi le premier Br-691 n'est-il livré que le 15 avril 1940. Au 10 mai, sur 256 LeO-45 réceptionnés, 222 sont pris en compte, 94 sont affectés aux unités, 54 sont aptes au combat<sup>15</sup>. Sur 42 Amiot-351/354 réceptionnés, 27 sont affectés<sup>16</sup>. Les groupes qui ont reçu ces avions « modernes » sont presque tous encore en transformation au GIABSE (groupement d'instruction de l'aviation de bombardement du Sud-est), à Istres, Orange, Salon, Lézignan-Corbières, etc. Face à l'ennemi, peuvent s'aligner 13 groupes : 2 de Farman-222, 2 de Breguet-693, 3 de LeO-45, 4 d'Amiot-143, 2 de Glenn-Martin-167 (ces derniers, faute de lance-bombes, compas et autres dispositifs en cours d'installation, ne voleront pas avant le 22 mai). Depuis septembre 39, l'armée de l'Air a perdu 86 avions, dont 16 bombardiers. Les opérations des 10, 11, 12 et 13 mai ont fait fondre les disponibilités : machines détruites ou endommagées au sol lors des attaques allemandes à l'aube du 10, et ultérieurement en vol. Au matin du 14 mai, 65 bombardiers seulement sont disponibles : 16 Farman, 13 LeO-45, 14 Breguet-693, 22 Amiot-143, zéro Glenn.

<sup>12</sup> Circonscription aéronautique régionale.

<sup>13</sup> Centre de réception des avions de série.

<sup>14</sup> Direction du matériel aérien militaire.

<sup>15</sup> Jean Cuny et Raymond Danel, *LeO-45, Amiot-350 et autres B4*, Docavia, 1986. Dans les années 30, les avions sont désignés par une lettre indiquant le rôle (B pour bombardier, C pour chasseur, R pour renseignement), suivie d'un nombre concernant l'équipage : le Breguet-693 est un B2 (bombardier, avec un pilote et un mitrailleur – dos à la marche), le Potez-631 un C2, le Potez-633 un B2, le Potez-63-11 un R3, etc.

<sup>16</sup> Idem.

## Les missions du 14 mai sur la Meuse

Dans la nuit du 13 au 14 mai les commandants de groupements <sup>17</sup> vont en auto prendre auprès du commandant de la 1<sup>ère</sup> division aérienne (à Laon) des ordres qui disent, en résumé : « *Tous les avions disponibles (sauf les Farman quadrimoteurs qui interviendront à la nuit) pour détruire les ponts sur la Meuse de Sedan, demain, en même temps. Rendez-vous à 12 heures 15 avec les chasseurs à la verticale du terrain de La Fère-Courbes. La mission n'aura lieu qu'en présence d'une protection de chasse* ». La dernière mention de cet ordre, traduisant le caractère risqué de l'expédition, résulte d'un échange de vues (on n'ose pas dire de négociations) où l'expression « missions de sacrifice » a été prononcée. En réalité, le Génie a fait sauter normalement les ponts de pierre et c'est sur un pont de bateaux pour le moment unique, établi par les pontonniers allemands, que les chars traversent lentement la Meuse. Ce fait n'apparaît pas dans les ordres, non plus évidemment que la position de ce pont. Pis, à la suite d'un renseignement erroné ou mal interprété transmis par la 2<sup>ème</sup> Armée, l'objectif est changé in extremis alors que les avions sont prêts à partir, roulent déjà ou, pour certains, sont même en vol : il ne s'agit plus de bombarder des ponts, mais un quadrilatère imprécis de 20 km<sup>2</sup> où l'ennemi est censé se trouver. Vont alors s'enchaîner plusieurs anomalies ou indisciplines.

a) Les commandants d'unités prennent sur eux de ne pas engager tous leurs appareils. Par exemple, le commandant du I/34 décide que 3 Amiot seulement sont disponibles (en réalité, ils sont 5) et que ce sont justement ceux du commandant de groupe et des deux commandants d'escadrille (les avions sont affectés aux équipages). C'est courageux. Est-ce justifiable ? Alors que, selon les ordres, 49 bombardiers légers et moyens devraient partir et intervenir ensemble sur un objectif devenu vague, 35 seulement décollent : 8 LeO sur 13, 9 Breguet sur 14, 18 Amiot-143 sur 22. À la nuit, 6 bombardiers lourds Farman sur les 16 disponibles partiront.

b) Trois LeO-45 et un Amiot-143 font demi-tour sur ennuis mécaniques.

c) Six Amiot-143 du I/38, emmenés par le commandant du Groupement 10 (ex-38<sup>ème</sup> escadre), manquent le rendez-vous avec la chasse, renoncent à la mission et vont larguer leurs bombes inertes au champ de tir de Mailly <sup>18</sup>, entraînant avec eux un avion du II/34 retardé au décollage d'un autre terrain (chaque groupe a le sien), qui les a ralliés en cours de route.

d) Les 9 Breguet-693 bombardent vers 10 heures, largement avant les autres avions, sans protection, mais sans casse.

e) Les 5 LeO interviennent également seuls, sans protection, bien avant les Amiot. L'un d'eux est abattu.

f) Les 10 Amiot-143 restants (2 du I/34, 2 du II/34, 6 du II/38) vont ensemble à Sedan, à l'heure dite, avec leur escorte de chasse. Deux sont abattus, un 3<sup>ème</sup> ne peut rejoindre sa base.

g) En soirée, les 6 Farman-222 bombardent la zone entre 22 heures et 2 heures du matin, sans perte.

Résumé général, pour la journée, sur la zone : 65 bombardiers sont disponibles, 41 décollent, 30 exécutent la mission, 4 sont perdus, tous sont touchés. 5 membres d'équipage sont tués, 4 blessés gravement, 5 prisonniers. Résultat non apprécié.

Quel que soit le nombre des Amiot-143 perdus dans cette opération, on comprendra que ces avions peints en noir, volant à 180 kmh, à 900 mètres, à midi, par beau temps, au-dessus d'une zone infestée de FLAK et couverte de Messerschmitt, dans des conditions qui rendaient improbable la réussite de leur action, avaient des chances de survie des plus faibles. Que deux seulement sur les dix aient été abattus (c'est quand même 20%) – et un troisième vomi dans la nature – relève du miracle. Si miracle il y eut, il faut en créditer les

<sup>17</sup> Échelon nouveau, remplaçant l'escadre, censé permettre d'agréger, aux groupes anciens, des groupes orphelins au fur et à mesure de leur équipement.

<sup>18</sup> Casamayor (pseudonyme de Serge Fuster, lieutenant pilote et commandant d'avion au I/38), publiera plus tard un roman prenant pour trame cet épisode dont il fut l'un des acteurs (*Désobéissance*, Le Seuil, 1968).

chasseurs en couverture qui descendirent ce jour-là 46 appareils ennemis, perdant 22 des leurs.

Du 10 mai au 24 juin, les groupes de bombardement ont perdu 160 avions en opérations, la plupart du fait de la FLAK et pratiquement tous en missions d'appui : 56 Breguet-693, 47 LeO-45, 20 Glenn-Martin-167, 5 Bloch-200/210, 5 Amiot-354, 14 Boston-DB7, 5 Amiot-143, 6 Potez-633 et 2 Farman-222. Une soixantaine d'autres par accident.

Un dernier mot sur la stratégie du général Vuillemin jusqu'au 10 mai 1940 : connaissant l'extrême vulnérabilité (et la faible efficacité) de ses bombardiers anciens, il eut dans un premier temps pour principal souci de préserver des équipages qui seraient nécessaires, le moment venu, pour armer les appareils modernes dont la livraison allait commencer en cette fin de printemps. En somme, il s'accommoda d'abord assez bien de l'attentisme des politiques et du haut commandement. Puis il mit tous ses moyens dans la balance, y compris des monoplaces de chasse à l'attaque des blindés aux armes de bord, réalisant localement des concentrations importantes de plus de 200 appareils au plus fort des combats de juin. Trop tard, dans une bataille déjà perdue.

\*

Parmi les faits qui frappent, dans cet épisode accompagnant le début de l'offensive ennemie, on notera l'espèce d'emphase, voire de grandiloquence, dont sont empreints les textes des ordres, des comptes rendus, des mémoires et des récits ultérieurs. Il y est, par exemple, constamment fait référence aux charges héroïquement inutiles des *braves gens*<sup>19</sup> du général Margueritte, le 1<sup>er</sup> septembre 1870, au même endroit. On y lit aussi « ... la bataille où se jouent les destinées du Pays... ».

Les circonstances de la percée allemande à Sedan, notamment l'incapacité du commandement français à connaître la situation comme à exploiter à temps les renseignements disponibles, condamnent le défaut d'imagination ou le conservatisme qui a conduit à négliger les moyens et les modes d'action d'une guerre moderne. L'aviation de bombardement française, principalement conçue comme instrument stratégique mais encore en construction au moment de l'invasion ennemie, ne fut engagée, d'ailleurs à contretemps, que dans un rôle que ses règlements (récents, 1939) qualifiaient d'exceptionnel, auquel elle n'était pas entraînée et où son efficacité ne pouvait être qu'approximative. De telles circonstances justifient sans aucun doute le jugement porté par le général de Gaulle dans ses Mémoires de guerre : « *Nos armées, préparées d'une manière absurde et commandées d'une manière indigne...* ». Le désordre accompagne toujours la défaite, dont il est l'image et peut-être la cause. Plus visiblement que jamais lorsqu'il s'agit d'une défaite intellectuelle.



Amiot-143

<sup>19</sup> « *Ach ! Die tapferen Leute !* », exclamation du roi de Prusse Guillaume 1<sup>er</sup>, assistant à l'action.