

# Cocardes - Histoire de l'Aviation

<http://www.history.cocardes.org/>

## Sedan 1940 -13 mai

### Prélude, 10 au 13 mai

#### Faiblesse du bombardement français le 10 mai

Dans la journée du 9 mai 1940, l'activité des aviations alliée et allemande a été faible. Dans la nuit, trois équipages du groupe II/34 quittent Metz pour aller déverser, de Mannheim à Cologne, une pluie de tracts. Une carte postale demande " M. Hitler, où est donc votre guerre-éclair ? ". Le 10, dès 5 heures, l'offensive de la Wehrmacht est marquée par l'omniprésence de la Luftwaffe qui bombarde à la fois les troupes au contact et celles de l'arrière, les terrains d'aviation de la zone d'armes, de la région parisienne et même de l'intérieur. Ces opérations se poursuivent avec la même intensité pendant les jours suivants. La riposte est tardive en raison des faibles moyens des quelques formations de bombardement en mesure d'agir ce jour là : groupes de bombardement I/12 (équipé de Lioré et Olivier 451 et basé à Soissons-Saconin) et II/12 (LeO 451, Persan-Beaumont) du groupement de bombardement 6, les GB I/34 (Amiot 143, Montdidier) et II/34 (Amiot 143, Roye Ami) du GB 9, les GB I/38 (Amiot 143, Troyes) et II/38 (Amiot 143, Chaumont) du GB 10, les GB I/15 (Farman 222, Reims) et II/15 (idem), les GB d'assaut I/54 (Breguet 693, La Ferté-Gaucher) et II/54 (Breguet 693, Nangis) du GB 18.



Seuls les GB 6 et 18 équipés de matériel moderne sont destinés aux opérations de jour. Les Amiot et Farman sont réservés au bombardement de nuit. Tous les autres groupes sont en cours de transformation dans le Sud de la France ou en Afrique du Nord. Même avec l'appoint anglais, une action massive et soutenue comparable à celle des Allemands ne peut être envisagée. L'aviation de bombardement franco-anglaise va donc agir de nuit sur les arrières allemands (terrains, gares, points de passage obligés, colonnes éclairées) et de jour par concentration des moyens sur les objectifs demandés par le commandement terrestre.

Durant la première journée, l'Advanced Air Striking Force perd vingt et un bombardiers Fairey Battle. L'action du bombardement français se limite à l'attaque de nuit de terrains d'aviation. Les jours et les nuits suivants, les efforts se concentrent sur la zone Maastricht-Tongres. De jour, les pertes sont lourdes. Mais les équipages des bombardiers de nuit ont le sentiment qu'ils auraient pu prendre à partie les colonnes allemandes avec n'importe quel avion lent et démodé et qu'ils sont trop peu nombreux pour gêner la ruée allemande.

### 13 mai, la bataille aérienne de Sedan commence

Dès le matin du 13 mai, malgré la destruction des ponts, la présence de la Wehrmacht est constatée sur la rive gauche de la Meuse traversée en mettant à profit le barrage de l'écluse de Houx (au nord de Dinant). Plus au sud, dans la journée, Allemands franchissent la rivière à Monthermé et Sedan.

La chasse française s'est opposée autant qu'elle a pu à une Luftwaffe dominatrice. Malgré le manque de performances de leurs Morane Saulnier 406 les GC II/2 (Laon) et III/7 (Vitry-le-François) ont remporté respectivement deux et cinq victoires le 12 mai. Dès 16 heures, la priorité d'appui aérien a été accordée à la Ve armée et des groupes de chasse de Lorraine et de région parisienne sont envoyés en renfort : les GC I/1 (à Couvron), II/1 (idem), I/8 (La-Fère-Courbe), II/10 et III/10 équipés de Bloch 152 plus modernes, le I/3 (Wez Thuizy) premier groupe opérationnel sur Dewoitine 520, le chasseur le plus performant de l'armée de l'air. Le 13 mai, les chasseurs reçoivent l'ordre d'assurer avec tous leurs avions disponibles la destruction des bombardiers dont les attaques éprouvent durement la IXe armée. Le GC III/7 remporte deux victoires à Ramerupt-Dommartin-Vitry. A Guise et entre Givet et Mézières, le GC II/2 descend sûrement trois Me 110 et probablement un autre, un Do 17 et un Henschel 126 mais, le soir, l'effectif d'avions disponibles est tombé à sept. La première escadrille du I/1 a probablement abattu un Dornier à Namur dans la matinée puis s'est contentée de couvrir son terrain de Couvron jusqu'à la première action offensive de l'armée de l'air en fin d'après-midi.



Comme les GBA pansent leurs plaies et se regroupent à Montdidier, le GB 6 reçoit l'ordre de bombarder des colonnes motorisées sur les routes Dinant-Ciney, Dinant-Clermont, Dinant-Spontin. Cinq avions du I/12 prennent le départ à 18h20 mais celui du sous-lieutenant Hugot s'embourbe. Les quatre autres rejoignent les Lioré n°49, 37, 52, 30 et 80 du II/12. Les n°30 et 80 doivent faire demi-tour (incident mécanique) et seuls sept bombardiers prennent l'escorte de chasse au-dessus de ses terrains à 18h45. Quinze Bloch du I/8 se placent à gauche et à droite de la colonne et légèrement plus haut. Un peu en retrait, 600 mètres au-dessus, deux patrouilles triples du I/1. Le dispositif fonce à 400 kilomètres à l'heure à 600 mètres d'altitude dans une brume sèche très dense et sous de gros nuages qui obscurcissent le sol. A une altitude aussi faible, les avions naviguent dès le passage de la Meuse dans la zone d'efficacité maximum de la Flak légère qui se déchaîne. A cause de la mauvaise visibilité, les bombardiers lâchent leurs bombes un peu au hasard puis battent en retraite. Aucune réaction de la chasse adverse mais si tous les avions reviennent de 20 heures à 20 h 25, la Flak a fait des dégâts au GB I/12 dont les quatre Lioré sont indisponibles pour le lendemain. Les quinze D 520 qui assurent la protection haute de l'opération en croisa au-dessus de Bouillon-Florenville ont remporté leurs premières victoires sur trois Henschel 126, suivis dans leur chute malgré la Flak à 19h45, et un Heinkel 111 qui s'écrase moteur droit en feu entre Herbemont et Etréaumont.

### Les Amiot devront bombarder de jour

La nuit tombée, cinq bombardiers du I/38 attaquent les routes Givonne-Sedan-Douzy, trois du II/38 les sorties d'Aix-La-Chapelle, trois autres les routes aboutissant à Recogne. Rentrant de mission, le n°57 du II/38 prend le terrain trop

court, accroche des arbres et s'écrase. Equipage indemne. De 21 heures à 22 heures, les Amiot n°56, 118, ?, 131 du II/ partent pour Rochefort. Ils exécutent leur mission mais rentrent criblés d'éclats d'obus ; l'empennage de l'avion du commandant de Laubier est déchiqueté. Le I/34 s'en prend aux cantonnements aux abords de Marche, Dinant, Cinay. Dans tous les groupes, dès le retour des appareils, les mécaniciens se mettent au travail. Tous les Amiot disponibles doivent être prêts pour le matin. Il faudra agir de jour!



En effet, à 2 heures du matin, le général Escudier (1ère division aérienne) convoque à Laon les colonels Lefort (GB 6), François (GB 9) et Aribaud (GB 10) et leur transmet les ordres. La veille à 22 heures, le général Billote, commandant le groupe d'armée 1, a demandé au général d'Astier de la Vigerie que " les ponts jetés sur la Meuse soient bombardés le plus tôt possible " et le général Vuillemain, commandant l'armée de l'air, a ordonné l'emploi de jour des vieux Amiot. Il faut donc que, dès 10 heures, les trois groupements soient en mesure d'attaquer avec tous les moyens disponibles les ponts de bateaux établis par les Allemands sur la Meuse. L'heure de bombardement sera fixée par radio.

[Suite](#)