

Chroniques

SOUVENIRS DES VIEILLES GUERRES

2. — LES PONTS DE SEDAN (14 mai 1940)

A la mémoire du sous-lieutenant Vial,
(promotion Astier de Villatte),
mort au Champ d'Honneur, le 16 mai 1940

Le 14 mai 1940, au petit matin, après l'atterrissage au terrain de Chaumont-Semoutiers, les équipages du Groupe de bombardement 2/38 qui venaient de pilonner des carrefours de routes et des voies ferrées à Rocogne (Belgique) reçurent l'ordre d'attendre sur place et donc, par conséquence directe, de ne point rejoindre leurs cantonnements, à Chaumont ou dans les villages voisins.

Je logeais chez un couple de cultivateurs sexagénaires, au village de Villiers-le-Sec (à portée de bicyclette du terrain), où, dès le potron-minet, le tintamarre des coqs, des tracteurs allant aux champs et de tous les travaux matinaux des campagnes, rendait tout sommeil impossible. La veille, au retour d'une précédente mission de nuit, mon hôte, plein d'une inquiète sollicitude, m'avait accueilli, à quatre heures du matin, avec un verre d'une eau-de-vie qui devait titrer dans les soixante degrés ! Par courtoisie, j'avalai sans broncher ce tord-boyaux trop matinal, mais j'insistai fermement auprès de ce brave homme pour qu'il ne se dérangeât plus, mes heures de retour étant fantaisistes, voire

38 soumises aux hasards de la guerre : en

fait, j'appréhendais, à sa juste mesure, le risque routinier du petit verre du matin.

L'attente sur place au terrain était motivée par de très graves événements : la situation militaire devenant rapidement catastrophique à Sedan, les Amiot 143 étaient appelés à une mission de jour sur les ponts de la Meuse.

Écoutons le lieutenant Christophe (1935), qui rédigea, en septembre 1940, l'historique du G.B. 2/38 : « Le 14 mai, au matin, au retour des missions, les équipages sont avertis qu'ils doivent se tenir prêts à repartir à l'aube. Les avions sont rechargés aussitôt, les équipages essayent de se reposer un peu, allongés sur des matelas pneumatiques. Malgré la fatigue, on dort peu. Chacun réfléchit : pour que l'on envoie des Amiot 143, en mission de jour, il faut vraiment que la situation soit tragique. Au matin, les ordres se précisent, l'objectif est fixé : il s'agit de bombarder des ponts de bateaux que les Allemands établissent sur la Meuse, vers Sedan. Le décollage, fixé d'abord à six heures, est retardé peu à peu jusqu'à onze heures. Chacun profite de ce délai supplémentaire pour se reconforter au mess et donner la dernière main au réglage des mitrailleuses.

Mais se défend-on vraiment sur Amiot 143 ? L'espoir que l'on pouvait avoir de ne pas rencontrer la chasse adverse, s'il était permis à six heures, ne l'est plus à midi. A onze heures enfin, les six avions décollent et prennent la direction de La Fère, où ils doivent rencontrer la chasse amie. L'ordre de marche est le suivant : capitaine Destannes, capitaine de Contenson, lieutenant Christophe dans la première section, lieutenant Marey, lieutenant Jean et lieutenant Jeanne dans la deuxième section. Dès l'arrivée à La Fère, les chasseurs décollent et viennent prendre place à la gauche des bombardiers. Quatre Amiot 143 viennent se placer devant ceux du G.B. 2/38. Ce sont des avions de la 34^e escadre, sous les ordres du capitaine Véron. L'ensemble — 10 avions au total — prend la route de Sedan, accompagné par les chasseurs. D'après les renseignements donnés avant le départ, les Allemands venaient d'atteindre la Meuse et personne ne les supposait installés. Les équipages sont vite détrompés : à peine arrivé sur Sedan, un avion de la 34^e escadre, ailier gauche, est abattu en flammes. Les autres continuent vers l'est, à 800 mètres d'altitude, au milieu d'une nappe de flocons noirs. Les tirs sont parfaitement réglés et les éclats martellent les tôles des plans et des fuselages. A leurs postes, les mitrailleurs et les radios tirent chaque fois qu'un Messerschmitt passe à leur portée, tandis qu'à l'avant, le commandant d'avion attend pour bombarder le signal du chef de section. Les Bloch assurent la protection d'une façon impeccable, mais ne peuvent empêcher que deux avions de la 34^e escadre soient abattus et qu'un avion du G.B. 2/38 ait un moteur touché.

Cet avion, contraint d'atterrir, réussira à atteindre la région de Mourmelon. Dès que les bombes sont larguées, les rescapés piquent jusqu'au sol et quittent au plus vite cette zone peu hospitalière. A treize heures trente, cinq avions atterrissent à Chaumont-Semoutiers.

Il est remarquable qu'au cours de cette expédition, il n'y ait eu au G.B. 2/38

aucune perte en personnel, ni même la moindre blessure. Dans tous les avions, les planchers étaient transpercés de part en part et il est miraculeux que personne n'ait été touché. Miraculeux aussi fut le retour de deux appareils dont les câbles de commande étaient endommagés... »

Ce que le lieutenant Christophe ne dit pas, je vais l'écrire, dut sa naturelle modestie en souffrir ; j'ai retrouvé, avec un immense plaisir, il y a quelques mois, dans la grande cité phocéenne, ce camarade de promotion.

N'ayant pas fait partie de la vague de nuit des équipages, qui avaient bombardé Rocogne, le lieutenant Christophe avait été réveillé aux aurores — à son logement — sur ordre de son commandant d'escadrille, le capitaine de Contenson. Les équipages pour l'expédition de Sedan étant déjà désignés, il tint à son capitaine ce langage cornélien : « Mon capitaine, si vous êtes descendu au cours de cette mission, je n'aurai demain aucune autorité morale pour vous succéder au commandement de l'escadrille. Il faut donc que je fasse cette mission. » Le capitaine, qui prenait toujours rapidement ses décisions, donna son accord et fit savoir à l'adjudant-chef W... que son équipage n'était plus désigné. Je ne sais quelle fut la réaction de l'adjudant-chef, mais lorsqu'au début de l'après-midi, anxieusement attendus, se posèrent cinq des six Amiot 143 — saufs et presque sains, malgré quelques sévères écorchures — il eut ce mot charmant : « Ah ! mon lieutenant, vous avez pris ma place pour avoir plus vite la Croix de Guerre ! »

Le sixième avion, avec le lieutenant Jeanne chef de bord — un moteur en feu — avait été superbement posé par l'adjudant-chef Boussicut, pilote d'une rare maîtrise, près de Tahure, à vingt kilomètres environ au nord-est de cet affreux « port de mer » de Mourmelon, où la promotion « Guynemer » avait fait, en 1937, trois longues semaines de très poussiéreuses manœuvres. A Mourmelon, au premier tiers du XX^e siècle, les douches étaient, selon l'expression consacrée, remplacées par un coup de sifflet long : Gloire à l'Armée Française ! 39

Le commandant de groupe, le capitaine Destannes était, on le devine, tout heureux d'avoir tiré tout son monde de cet infernal guêpier. Il écrivit, le 15 mai, au lieutenant-colonel Aribaud, commandant la 38^e escadre, la lettre qui suit — émouvant souvenir, car il devait se tuer, à la suite d'une panne de moteur au décollage, avec le sous-lieutenant Vial, le 16 mai au soir, à quelques kilomètres du terrain :

15 mai 1940

Mon colonel,

Hier, je m'excuse de ne pas vous avoir attendu à LA FERRE ; j'ai suivi la 34^e escadre qui a quitté La Fère à midi vingt-deux minutes. Je ne regrette pas d'avoir fait cette mission (puisque j'ai eu la chance de ramener tout mon monde) parce que j'ai pu me rendre compte du danger de ce genre d'opération, où l'on expose un grand nombre d'équipages pour un résultat médiocre et nul. De nuit, nous aurions fait beaucoup mieux le même travail avec des risques infiniment moins grands. J'ai l'impression que ces attaques de jour ne sont pas payantes, lorsqu'elles sont faites avec du matériel comme le nôtre.

Dès l'arrivée sur l'objectif, nous avons été pris à partie par une D.C.A. extrêmement dense — canons et mitrailleuses — et quelques secondes après, la chasse.

Sur quatre avions de la 34^e escadre, l'un a été descendu en flammes dès l'arrivée sur les lieux ; ensuite un autre a été descendu par la chasse juste derrière moi, en territoire occupé, je crois, par les nôtres. J'ai vu trois parachutes descendre avant que l'avion ne s'écrase.

Pour nous, tous nos avions ont été touchés et par une chance inouïe, ni les équipages ni les organes essentiels des avions n'ont été atteints... Il vaut mieux, si c'est possible, ne pas recommencer ce genre d'expédition qui ne paye pas, car j'insiste, les résultats des bombardements m'ont paru médiocres. La 12^e escadre, avec ses Lé O 45, a peut-être pu faire mieux, car, allant plus vite, elle a dû être 40 moins embêtée que nous...

Enfin, j'ai l'impression que nous étions attendus sur l'objectif (c'est également l'impression de tout le monde ici) : il nous a paru invraisemblable qu'il y eût une pareille concentration de D.C.A. et de chasse ennemie, par hasard, à cette heure-là...

J'ai ramené mon groupe à dix mètres d'altitude par un piqué aussi rapide que possible, dès que le bombardement a été exécuté et je crois que c'est à cette manœuvre que je dois, en partie, d'avoir évité les Messerschmitt.

Tout mon groupe m'a suivi et très bien collé, ils ont tous conservé le plus grand sang-froid et bombardé avec calme. Vial, en particulier, qui était dans mon appareil, a effectué la visée comme au champ de tir...

Pour être tout à fait clair, il faut dire que les six Amiot du G.B. 1/38, partis de Troyes avec en tête du dispositif le lieutenant-colonel Aribaud, avaient, à la suite d'une erreur de navigation, manqué le rendez-vous avec la chasse, à La Fère, et n'avaient pas exécuté la mission.

Le lieutenant-colonel Aribaud, en dépit de ses cinquante ans bien sonnés, était toujours sur la brèche. Il fut un admirable et infatigable chef de guerre. Il écrivit, après l'armistice l'historique de la 38^e escadre. J'en extrais ces lignes relatives à l'affaire de Sedan : « ... la situation est dramatique à Sedan. L'ennemi a créé une tête de pont sur la rive sud de la Meuse. Il s'agit de détruire la bombe de 50 et 100 kg les ponts du temps de paix et les nouveaux ponts établis par l'ennemi, de part et d'autre de Sedan, entre Vrigne-sur-Meuse et Bazailles. Ces noms propres nous remettent à l'esprit la triste capitulation du 2 septembre 1870.

Prendront part à l'expédition d'appui immédiat :

- 6 Lé O 45 du groupement 6,
- 6 Amiot 143 du groupement 9,
- 12 Amiot 143 du groupement 10.



...des cerfs-volants d'un autre âge...

Trente à quarante chasseurs, basés à La Fère, assureront la protection.

Cette opération va renouveler, dans les airs, l'ultime charge de la division Marguerite, le 1^{er} septembre 1870.

Le général Escudier affirme qu'il n'a pu obtenir du Grand Quartier Général que les vieux et lents Amiot 143 ne participent pas à cette mission de sacrifice. Le commandement utilise ce qu'il a sous la main... »

Finalement, les ponts de Sedan avaient été attaqués par 6 Lé O 45 de la 12^e escadre et 10 Amiot 143 ! c'était lamentablement dérisoire ! « Officier de tir » au groupe, j'avais eu en main, en temps de paix, les « tables de consommation » qui donnaient, en fonction de la taille des objectifs à détruire, les tonnages de bombes nécessaires. Ayant eu le loisir de traiter quelques problèmes particuliers, notamment celui des ponts, objectifs ponctuels, peu sensibles au souffle si les coups ne sont pas au but, j'avais vu qu'il fallait des expéditions

géantes pour les anéantir. On était loin de compte avec les seize avions expédiés sur Sedan !

La présence des six Lé O 45, plus rapides, équipés d'un viseur plus précis que l'antique viseur à pinnules des Amiot, n'avait rien changé à la face des choses. Voici le témoignage du général Genty, trop tôt disparu, alors lieutenant commandant d'avion au groupe de bombardement 2/12 :

« ... Nous n'en croyions pas nos oreilles, ce matin-là, 14 mai, lorsqu'on nous avait fixé la mission : attaquer les sorties Est de Sedan. Comment se pouvait-il que les blindés allemands soient déjà là ? rien ne tenait donc devant ? s'ils en étaient à traverser la Meuse, quatre jours après le Rhin, où les arrêterait-on ? sur la Marne ? comme en 1914, mais les miracles n'ont lieu qu'une fois, c'est bien connu. Alors ? c'était à nouveau l'invasion, mais cette fois menée à une incroya- 41

ble vitesse par une masse de blindés, soutenue par une aviation d'appui d'une efficacité insoupçonnée. Le nombre et la qualité ! Voilà deux atouts dont nous avions bien mal évalué la puissance. Et pourtant, nous l'avait-on assez répété que la Luftwaffe, poussée trop vite, souffrait d'une malnutrition congénitale : peu de pilotes, peu de mécaniciens, peu de réserves. Ce 14 mai 1940, sur Sedan, la situation avait pris pour moi une douloureuse évidence : la ville déserte, le vieux « bahut » où j'étais potache quelques années auparavant ; cette campagne ardennaise que j'avais si souvent parcourue (1), les hauteurs de Floing, d'où Guillaume en 1870 ne pouvait s'empêcher d'admirer les charges désespérées des cavaliers de la garde impériale... « Ah ! les braves gens ! » tous ces lieux de mon enfance, j'avais à peine eu le temps ce jour-là de les reconnaître : seuls attireraient mes regards les rassemblements sur la Meuse, au sud de notre objectif ; déjà les Allemands traversaient le fleuve sur des ponts de bateaux et prenaient pied sur l'autre rive.

Comme les précédentes, la mission avait été dure. La Flak, dense et précise, nous avait encore une fois sérieusement éprouvés : un Lé 0 45 descendu, tous les autres touchés. Mais le plus douloureux pour nous avait été de croiser au retour une expédition de 12 (2) Amiot 143, qui montaient vers l'enfer que nous venions de quitter et, comme nous, à basse altitude. Quelle folie ! et quelle détresse si le commandement en était à jeter de jour, dans la bataille, ces avions d'un autre temps, lents, mal défendus, armés de quelques bombinettes... »

(1) Le général Genty naquit à Montherme (Ardennes).

(2) En fait, il n'y en avait que dix : six du G.B. 42 2/38 et quatre du G.B. 1/34.

Quelle émotion et quel style en ces quelques lignes !

Quant à la 34^e escadre, ses quatre Amiot — avec à leur tête le capitaine Véron, qui commandait le G.B. 1/34 — eurent un sort tragique.

L'avion du commandant de Laubier, qui, au départ de l'Amiot n° 56 qui roulait déjà, en avait fait descendre un mitrailleur pour prendre sa place, fut abattu en flammes. Je le vis, spectacle terrible, à ma droite et un peu en arrière, piquer vers le sol, boule de feu qui s'écrase avec le commandant, le lieutenant Vauzelle et le sergent Occis. Seuls les sergents Ankaoua et Gelly réussirent à sauter en parachute.

L'appareil du lieutenant Foucher, quoique sévèrement touché, échappa à la chasse, au ras du sol, et put rejoindre sa base.

L'Amiot du lieutenant Marie est descendu par des Messerschmitt 110. Les cinq hommes d'équipage quittent le bord en parachute, encore que le commandant d'avion et le pilote, l'adjudant Speich, chacun revendiquant le privilège de sauter le dernier, n'aient réussi à évacuer qu'à la dernière seconde !

Le capitaine Véron eut son avion gravement avarié par une rafale d'obus de 20 millimètres. Le pilote, l'adjudant Milan, réussira à le poser, un moteur coupé, sur un terrain de campagne.

A l'aube naissante du 14 mai 1940, l'auteur de ces lignes (ou de cette compilation de récits, comme on voudra) avait une furieuse envie d'aller dormir du sommeil du juste et il n'accueillit pas, d'un cœur léger, l'idée d'aller larguer ses bombes, en plein jour, avec un avion de couleur marron foncé, une bien belle cible au grand soleil du mois de mai !

D'aucuns criaient à la trahison, car, à notre arrivée à Istres, le 11 octobre 1939, en provenance d'Afrique du Nord (où la 38^e escadre avait vainement attendu, à Sétif, une éventuelle décision de belligérance de l'Italie), il avait été dit par le commandement que les vieux et lents Amiot 143 n'opéreraient que de nuit.

Mais comment tenir pareille promesse devant l'avance allemande ? Le jeune exécutant que j'étais — à mille lieues de toute cogitation stratégique élevée — ne put néanmoins s'empêcher de penser que les « grands responsables » de la guerre devaient être tragiquement aux abois pour recourir à ces vieilles machines.

J'appris, après la guerre, de la bouche d'un officier supérieur, qui devint, par la suite, un distingué général de corps aérien, que l'envoi des Amiot à Sedan avait fait l'objet de très âpres et très houleuses discussions entre les hauts commandements terrestre et aérien, ce dernier refusant d'envoyer ces cerfs-volants au carnage, mais il avait dû s'incliner : il fallait, à tout prix, exhiber les cocardes, à supposer que le combattant au sol ait le loisir de lever les yeux vers le ciel.

Cette affaire, mal préparée — il eût fallu des dizaines et des dizaines de bombardiers pour anéantir des objectifs aussi minuscules que des ponts — me laissa une très amère impression.

La campagne de France continua jusqu'au 13 juin, où commença, via Nuits, Feurs, Avignon, Perpignan, encore Avignon et enfin Saint-Martin

de Crau, l'humiliante fuite vers le sud de la 38^e escadre de bombardement, qui s'était, certes, battue avec courage, mais avec de bien maigres résultats.

Poignant souvenir : lorsque je quittai Villers-le-Bel, les bons villageois qui m'avaient hébergé durant cinq courtes semaines, comprenant que le sort de la France était réglé, pleuraient à chaudes larmes. J'avais beau leur dire que rien n'était encore définitivement perdu, que l'aviation de bombardement était toujours très en arrière des premières lignes, rien n'y fit... Je les laissai, le cœur gros, plein de fiel à l'égard des politiciens qui avaient jeté la France dans cet abîme.

Quatre ans plus tard, lors de, ma première sortie en opérations sur Halifax — sept hommes d'équipage, sept mille deux cents chevaux en quatre puissants moteurs, quatre cents kilomètres de vitesse horaire, cinq tonnes de bombes, des appareils de navigation et de bombardement sophistiqués — lorsque je vis se précipiter vers la cible allemande, six mille mètres plus bas, mes seize bombes de deux cent cinquante kilos, j'oubliai bien vite — la revanche était enfin là — la sinistre journée des ponts de Sedan.

Colonel (hon.) H.S. JEAN (1935)

ERRATA

Deux erreurs se sont glissées dans des articles parus dans le n° 73.

L'Énergie - page 7 - ligne 11 - lire : 2 au lieu de 2 5.

Les perchettes de l'oued Tenafodh - page 25 - ligne 41 et page 26 - ligne 1 - lire : deux « BIDANES » (autochtones mauritaniens) au lieu de « Bidasses » !