

# DANS LE CIEL DE FRANCE

par E. SEVERAC

**Publié de mars à mai 1943 dans la revue « L'AIR »**

*Notre collaborateur E. Severac, dont nos lecteurs ont si souvent apprécié les articles vient de terminer une intéressante étude sur l'activité de l'aviation française pendant la période du 3 septembre 1939 au 25 juin 1940. Nos lecteurs vont ainsi pouvoir revivre cette période tragique entre toutes.*

**Parmi les causes de la défaite on a mis en bonne place l'infériorité de notre aviation.**

Aussitôt après la signature de l'Armistice, et même dans les heures qui l'ont précédée, on a sollicité les témoignages, on a recueilli les déclarations de tous ceux, combattants ou civils, qui s'étonnaient et s'indignaient de n'avoir pas « vu » pendant la bataille les avions français. Et trop vite, certains ont conclu dans un sens défavorable à nos équipages de l'Air.

Ensuite des bilans ont été sortis. Ils étaient destinés à atténuer des responsabilités, sinon à absoudre des coupables. Ils ont jeté le trouble dans quelques esprits.

Or il est facile de jouer avec les mots. Plus encore avec les chiffres.

Un avion terminé en usine n'est pas nécessairement un avion prêt à intervenir avec le maximum de ses moyens offensifs et défensifs au-dessus du front.

A la vérité, des fautes très lourdes ont été commises avant la guerre et durant les premiers mois des hostilités, puisque, malgré des crédits considérables, la France n'avait, le 10 mai 1940, immédiatement disponible, qu'un matériel aérien tout à fait insuffisant en qualité et en quantité.

Les pilotes, les observateurs, les mitrailleurs, les radios ont été les premiers à souffrir d'un état de choses qu'ils n'avaient pas contribué à créer. Ils en ont été les victimes.

De combien d'équipages d'élite n'aurions-nous pas, sans doute, à déplorer la perte si des avions plus rapides et mieux armés avaient pu être mis à leur disposition ! Les plus grands sacrifices ne sont pas fatalement les plus utiles.

Mais telle qu'elle était — et grâce au courage et à l'abnégation d'hommes héroïques — notre aviation a fourni un travail considérable. L'adversaire a « vu » notre aviation. Il lui a rendu un juste hommage !

**Qu'ont fait nos aviateurs ? Comment se sont-ils battus ? Quels résultats ont-ils obtenu ?**

Durant les affreuses journées de juin, les « papiers » n'ont pas toujours été tenus avec un soin rigoureux. Il y avait mieux à faire !

Des documents ont été perdus, en outre, au cours des si fréquents déménagements auxquels étaient contraintes les unités. Aussi est-il pour le moment à peu près impossible d'écrire avec toute la rigueur que le sujet impose, l'Histoire de l'Aviation Française pendant la guerre de 1939-1940. Il faut attendre que les archives soient reconstituées, que les chefs de groupes — et ils sont dispersés aujourd'hui — aient été interrogés et qu'ils aient répondu, que les services intéressés de la Guerre et de l'Air soient placés dans les conditions matérielles indispensables à un travail fécond.

Néanmoins on peut dès à présent donner dans ses très grandes lignes un aperçu assez exact de ce qui s'est passé dans notre ciel.

Cet aperçu sera l'illustration fidèle de la pensée du général Besson, exprimée dans l'ordre général numéro 118 du 26 juin 1940 :

**« AVIATEURS, MES CAMARADES, SOYEZ FIERS DE VOTRE ARME. ELLE A BIEN MÉRITÉ DE LA PATRIE. »**

# **PREMIÈRE PARTIE**

**Août — Septembre 1939**

## **Les forces aériennes en présence**

Fin août 1939 : chaque jour se précise la menace d'un conflit armé. Les événements se précipitent qui mettent en jeu le sort de l'Europe et du monde.

A Paris, à Berlin, à Londres, à Rome, à Varsovie tandis que les gouvernements délibèrent sans désespérer, que les diplomates multiplient les démarches, que dans les rues les foules anxieuses s'arrachent les journaux aux manchettes gigantesques, les états-majors hâtent l'application des mesures militaires de sécurité.

D'un instant à l'autre, la guerre peut éclater sur terre, sur mer et dans les airs.

Notre aviation, dont quelques initiés seulement connaissent les graves insuffisances, se prépare à la lutte.

Le 21 août les permissionnaires sont rappelés.

Le 22, on met sur pied les échelons A de la chasse, du bombardement, de la reconnaissance et de l'observation.

Le 23, prise du dispositif complet de D.A.T.

Le 26, mise en place de la couverture générale.

Le 27, mise en place des échelons volants de la chasse et de la reconnaissance ainsi que des échelons volants des groupes aériens d'observation (G.A.O.) des grandes unités terrestres de couverture.

Le 1er septembre, on ordonne la mise en place des échelons volants du bombardement.

Le 2 septembre à 0 h. 00, c'est la mobilisation générale.

Le 3 septembre à 17 heures, la France a déclaré la guerre. Nos formations de chasse, de reconnaissance et de bombardement, nos unités d'observation sont à pied d'œuvre.

Les hostilités sont ouvertes.

Quelles sont à ce moment les forces en présence ? Notre armée de l'air compte en tout 1 350 avions (1 410 exactement, mais tous les appareils ne sont pas en état de voler). Ils sont répartis de la façon suivante :

1° Sur le front nord et sur le front est, 150 bombardiers, 300 avions de renseignement et 400 chasseurs ;

2° A la frontière italienne, en Afrique du Nord et au Levant ainsi que dans les colonies lointaines, 500 appareils de tous types.

L'Angleterre possède une flotte aérienne de 1 800 avions. Elle enverra en France 150 bombardiers, 60 chasseurs et 80 avions de renseignement, ces derniers devant être réservés aux besoins exclusifs du corps expéditionnaire.

L'Allemagne dispose sur le front occidental de 575 chasseurs, de 900 bombardiers et d'un nombre indéterminé d'avions de renseignement. Mais l'effondrement de la Pologne permettra à l'Allemagne de grouper contre nous, dès la fin octobre, un total de 3 700 avions de chasse et de bombardement.

Les alliés en auront au même moment 760.

En outre, si en France les réserves sont nulles, en Allemagne une masse de 1.300 appareils est prête à combler les vides qui se produiront dans les unités de première ligne.

## **La chasse**

Dominés très nettement par le nombre, nous ne le sommes pas moins par la qualité du matériel.

Pour la chasse, nos escadrilles sont équipées de Curtiss P-36 américains dont la vitesse est de 480 km. à l'heure, très maniables, mais insuffisamment armés ; de Morane 406 à moteur canon, qui ne dépassent pas les 450 km. à l'heure, et d'appareils périmés : Dewoitine 510 et 500, Nieuport 629, Spad 510.

Sur le front nord-est sont stationnés :

Quatre groupes de Curtiss, sept groupes de Morane, 2 groupes de Dewoitine 510, 1 groupe de trois escadrilles composées de Dewoitine 510 et de Nieuport 629, auxquels il convient d'ajouter 2 groupes de bimoteurs Potez 631 prévus et aménagés pour la chasse de nuit.

Sur le front des Alpes :

Trois groupes de Morane, 1 groupe de Dewoitine 510, 2 escadrilles composées de Dewoitine 500 et de Nieuport 629, 1 groupe de Potez 631.

En Afrique du Nord :

Deux groupes de Morane et quatre escadrilles régionales composées de Dewoitine 500, de Nieuport 629 et de Spad 510.

Au Levant il n'y a, au début de septembre 1939, aucune aviation de chasse.

De son côté, la R.A.F. va employer des Hawker « Hurricane » à huit mitrailleuses, dépassant les 480 km. à l'heure !

Les Allemands utilisent le Messerschmitt 109 qui, grâce à sa vitesse voisine de 500 km. à l'heure, peut à volonté provoquer ou éviter le combat. A la fin de l'année, ils sortiront le redoutable Messerschmitt 110, bimoteur aussi rapide que les monoplaces. Il sera armé d'abord de 2 canons et de 2 mitrailleuses, puis de 4 canons. (Le Messerschmitt 110 monte à la vitesse de 20 mètres à la seconde, tandis que le Morane 406 n'a une vitesse ascensionnelle que de 12 m/sec.).

C'est par leur incomparable habileté que nos pilotes arriveront dans beaucoup de cas à compenser l'infériorité en vitesse et en puissance de feu de leur matériel ; qu'ils pourront dès les premiers engagements remporter quelques victoires.

## **Le bombardement**

En ce qui le concerne le bombardement la situation est, pour nous, aussi mauvaise que possible.

Un an plus tôt, lors de l'alerte de Munich, nos escadres étaient formées de 320 bimoteurs Bloch 210 et 200 Amiot 143 (vitesse 220 km. à l'heure au maximum, charge 1 000 kg. sur 1 000 ou 1 500 km.).

En Allemagne, il y avait 1 600 bombardiers de première ligne et des réserves quantitativement égales. Les bombardiers de première ligne étaient des bimoteurs Junkers, Heinkel et Dornier (vitesse 350 km. à l'heure, charge 1 500 kg. sur 1 500 à 2 000 km.).

Dans sa note n° 116 du 20 septembre 1938, le général Vuillemin avait précisé que notre aviation de bombardement ne serait engagée que de nuit.

Le commandant en chef des forces -aériennes françaises ne pouvait mieux dire dans quel état se trouvait alors notre aviation de bombardement et le crédit qu'il faisait à sa valeur offensive !

Les choses ont-elles changé l'année suivante ?

Où en est-on en septembre 1939 ? De combien d'avions modernes nos groupes ont-ils été dotés en douze mois ?

De cinq, exactement. De cinq avions ! Des cinq Lioré et Olivier Leo 45 de la 31e escadre, prélevés sur le matériel de l'escadrille d'expérimentation.

Ces cinq Leo 45 constituent le plus éclatant symbole, fournissent la preuve la plus évidente, la plus indiscutable de notre impréparation.

Pour l'ensemble de l'armée de l'air, on compte : Métropole, Afrique du Nord, Levant et Colonies réunis, a 260 avions de bombardement : 23 groupes, dont 2 groupes de bombardiers lourds (Farman 221 quadrimoteurs aux performances médiocres), 20 groupes de bombardiers moyens (Bloch et Amiot périmés), i 1 groupe d'assaut (Mureaux 115 périmés).

On commence la guerre dans ces conditions, tandis que les Allemands ont amélioré encore leurs bombardiers, du Junkers 87 « Stuka », dont nous n'avons pas l'équivalent, au Heinkel 111, aux Dornier 17 et 215, qui sont très bien défendus.

Le 14 septembre 1939, l'état-major de l'armée de l'air va établir un plan d'accroissement et de rénovation de matériel : les avions périmés, c'est-à-dire la totalité de nos bombardiers à cinq appareils près, doivent être remplacés par des Leo 45, des Amiot 350, des Breguet 691, des Glenn Martin et des Douglas.

On verra plus loin dans quelle mesure ce plan sera réalisé le 10 mai 1940.

Jusqu'à la grande offensive, aucune opération de bombardement ne sera entreprise sur le front occidental, si l'on excepte le raid britannique du 5 septembre au-dessus de Wilhelmshafen et celui du 19 mars contre l'île de Sylt, en représailles de l'attaque de Scapa Flow par la Luftwaffe. Nos bombardiers toutefois survoleront assez fréquemment, entre le crépuscule et l'aube, les territoires adverses.

La guerre des tracts qui conduira les Farman jusqu'à Prague aura pour principal avantage d'entraîner les équipages.

## **L'Aviation de renseignement**

Passons pour terminer à l'aviation de renseignement.

Fin février 1938, notre armée de l'air comptait 130 avions de reconnaissance stratégique, bimoteurs Potez 540 et Amiot 143 (de 200 à 220 km. à l'heure).

A la même date, il y en avait déjà 400 en Allemagne, plus les réserves, dont la vitesse était de 300 km. à l'heure au minimum.

Dans sa note N° 116, citée plus haut, le général Vuillemin diffusait, au moment de la tension internationale provoquée par l'affaire tchécoslovaque, les directives de principe sur l'emploi de nos avions de reconnaissance et d'observation en temps de guerre « compte tenu de notre infériorité ». Ces directives spécifiaient en particulier, l'interdiction du franchissement des lignes aux avions d'observation.

Qu'y a-t-il de fait le 3 septembre 1939 ?

Le plan V élaboré en mars 1938 avait prévu l'équipement en Potez 63/11 de 59 escadrilles d'observation. Or l'exécution du plan V n'est pas encore commencée.

A l'entrée en guerre nous disposons de 17 groupes de reconnaissance : 4 groupes de Potez 637, 5 groupes de Bloch 131, 2 groupes de Potez 540 et 3 groupes de reconnaissance stratégique sur le front nord-est ; 1 groupe de Bloch 131 sur le front des Alpes ; 1 groupe de Bloch 131 en Afrique du Nord ; 1 groupe de Potez 25 T.O.E. au Levant.

Les 45 groupes aériens d'observation sont répartis de la façon suivante : 31 groupes sur le front nord-est et 5 groupes sur le front des Alpes, dont 1 en Corse (19 sont équipés de Mureaux 11, 5 ou 117, et 17 sont équipés de Potez 39, de Breguet 27 ou de Potez 25) ; 9 groupes et 6 escadrilles de Potez 25 en Afrique du Nord ; 2 escadrilles de Potez 25 au Levant.



*Deux pilotes de la chasse française.*



*L'avion de bombardement Léo-45.*

A partir d'octobre, afin de limiter le chiffre impressionnant des pertes, le commandement décidera que seuls les Mureaux auront l'autorisation de s'approcher des lignes et, le 15, il retirera du front tous les groupes d'observation dotés de matériel périmé, (on en devait maintenir 6 dans la zone de la première armée aérienne).

A notre matériel de renseignement — pour l'observation, le type le plus récent remonte à 1934 — les Allemands opposent des Heinkel 170 et des Henschel 126, deux fois plus rapides que nos Breguet 27 et que nos Potez 25. Infiniment plus nombreux aussi.

Ainsi, de septembre 1938 à septembre 1939, notre aviation n'a fait que des progrès insignifiants. Dans l'absolu, nous avons peu gagné. Relativement à l'adversaire nous avons certainement perdu.

Et pourtant, on avait été d'accord pour considérer en 1938 que l'état de son aviation ne permettait pas à la France d'envisager favorablement l'issue d'une guerre.

Un an plus tard, le déséquilibre entre les forces aériennes de l'Allemagne et les nôtres s'est aggravé, sauf peut-être en ce qui concerne l'aviation de chasse.

La conclusion se dégage des chiffres.

L'effort certain qui sera fourni à partir de mars 1940 et qui nous mettra en mesure de remplacer pendant la grande bataille une partie du matériel perdu, viendra trop tard.

## **Les opérations aériennes**

*3 septembre 1939 — 9 mai 1940*

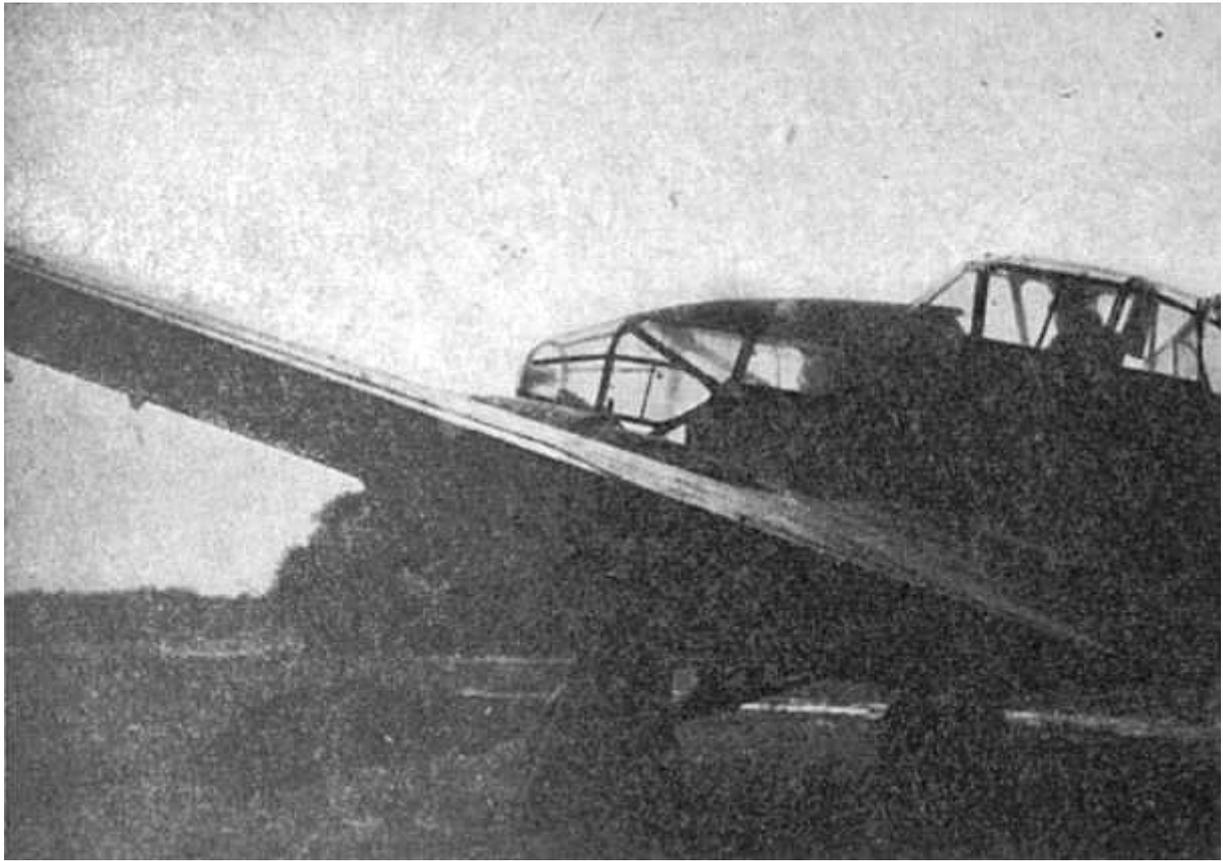
L'offensive déclenchée par les forces françaises au début de la guerre, offensive qui était destinée à soulager l'armée polonaise et qui devait se terminer par le retour de nos troupes sur leurs positions de départ, provoqua une activité aérienne assez intense.

Pendant le mois de septembre, nos avions de chasse effectuent 1 157 missions et remportent plusieurs victoires. Huit de nos appareils sont perdus.

Du 3 au 7, aucun combat ne se produit. C'est le 8 qu'a lieu le premier engagement. Il met aux prises 6 Curtiss et 6 Messerschmitt 109.

Quatre pilotes français ont été tués, deux ont disparu, trois sont blessés et un est prisonnier.

Cette période de la guerre rend nécessaire, au plus haut point, l'action de la reconnaissance. On est peu fixé sur les intentions de l'adversaire. Le choc décisif ne s'étant pas produit dès l'ouverture des hostilités, les bombardiers — contrairement aux prévisions des théoriciens — n'étant pas venus détruire nos centres industriels, nos nœuds de communication, nos aérodromes, ni nos grandes villes au crépuscule du premier jour de guerre, il importe de savoir quels sont les projets des Allemands.



*La nuit tombe : un avion de grande reconnaissance va prendre le départ.*



*Sur un terrain du front, un pilote de chasse français monte à bord de son Curtiss*

Les mouvements de leurs troupes, les rassemblements du matériel lourd peuvent donner à notre commandement d'utiles indications. C'est l'aviation qui sera chargée de les fournir. Cela lui coûtera un prix fort élevé.

La zone d'exploration assignée aux appareils de reconnaissance s'étend de la Suisse à la ligne Düsseldorf-Paderborn-Lubeck.

Nos appareils sont surtout chargés d'étudier les travaux de fortifications.

Nos équipages, d'autre part, doivent surveiller tout particulièrement les voies ferrées jalonnées par Schweinfurt, Wurtzbourg, Stuttgart et Donaueschingen, les vallées de la Lahn, du Neckar et du Rhin.

Six cents quatre-vingt-trois missions sont effectuées. 20 avions ne regagnent pas leurs bases.

En octobre, le mauvais temps rend les sorties moins fréquentes.

Pour la chasse : 813 missions, pas de pertes.

Pour le renseignement : 204 missions, 7 avions perdus.

Nos appareils sont surtout chargés d'étudier les travaux de fortifications entrepris par l'adversaire le long de la frontière hollando-belge. De nombreuses photographies sont rapportées.

La reconnaissance surveille ensuite les mouvements des troupes et du matériel sur les axes Cologne-Aix-la-Chapelle et Coblenz-Cologne.

Dès la première semaine de novembre a lieu un très grand combat, aérien. Le 6, près de Metz, une patrouille triple de Curtiss appartenant au G.C. II/5 attaque 30 Messerschmitt 109. Les résultats de cette bataille devaient faire l'objet de discussions. Ils ont donné lieu à des communiqués et à des mises au point qui ont provoqué des confusions. Un autre grand combat devait opposer un peu plus tard 3 Curtiss et 2 Morane 406 à une formation de 5 Dornier 17 et de 2 Heinkel 111 protégée par 8 Messerschmitt 109.

Pendant le mois : 1 548 missions de chasse, 5 avions perdus.

Assez peu active au début de novembre, l'aviation de reconnaissance reçoit le 24, l'ordre de chercher à savoir si l'adversaire se prépare à franchir le Rhin soit dans la région de Lohr, soit dans la région de Kaisertuhl, soit dans la région d'Isteiri.

Trois cents soixante-dix-neuf missions de renseignement et 6 avions perdus.

Les conditions atmosphériques freinent les opérations aériennes en décembre, janvier et février.

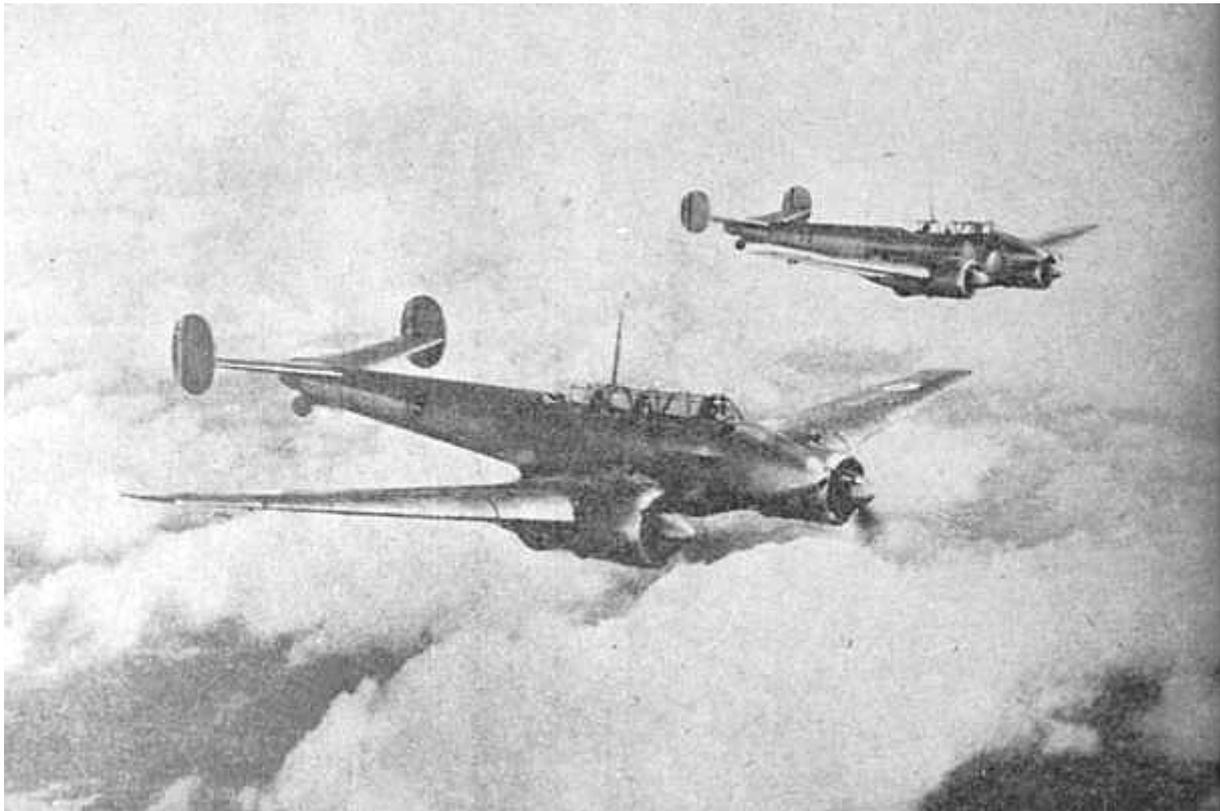
On totalise pour l'ensemble de ces trois mois 331 missions de renseignement, 2 appareils perdus ; 2 299 missions de chasse, 3 appareils perdus.

Le combat le plus important a eu lieu le 19 à la verticale de Bautzenheim. |

Durant la période du 1er décembre à la fin février, nos appareils de reconnaissance s'efforcent de découvrir les signes préparatoires d'une offensive en direction de Bâle dont, à moment donné, on envisage l'éventualité.

De nuit, ils établissent la « carte des lumières ».

Mars ramène avec un ciel dégagé un nombre de sorties en sensible augmentation : 1 715 missions de chasse qui se soldent par 3 avions perdus ; 118 missions de reconnaissance ou d'observation au cours desquelles plusieurs appareils furent perdus.



### *Deux Potez-63 patrouillent*

Les principaux combats aériens ont lieu les 2, 3, 9 et 31.

Vers le milieu du mois nos équipages de reconnaissance signalent un glissement des forces allemandes vers la région de Trèves.

En avril, l'activité s'intensifie encore dans les airs.

Pour la chasse : 1 845 sorties, 4 avions perdus.

Pour le renseignement : 191 missions, 4 avions perdus.

Quatre grands combats se déroulent le 1er, le 2, le 7 et le 11.

Le 20 avril notre aviation de reconnaissance fait savoir que l'adversaire entreprend d'importants mouvements non seulement vers le nord, mais aussi vers le sud en partant de la région de Cologne, Düsseldorf, |Francfort-sur-le-Main.

### **Les leçons de l'expérience**

Du 3 septembre 1939 au 30 avril 1940, les avions français ont effectué 11 085 missions : 9 179 de chasse et 1 906 de renseignement, ces dernières ayant été accomplies par des avions de reconnaissance, des avions d'observation et aussi des bombardiers utilisés pour la reconnaissance.

Nous avons, du fait de l'adversaire, perdu 64 appareils : 23 de chasse et 41 de renseignement.

Nos pilotes ont remporté plusieurs victoires.

Ce bilan fournit la preuve éloquente de la fréquence des interventions de nos forces aériennes au-dessus des lignes et des territoires adverses. En fait, pendant toute la durée de la « drôle de guerre » l'aviation a été l'arme la plus souvent mise à contribution. Nos chasseurs, de la sorte, ont pu affirmer leurs qualités, assurer leur tactique, adapter les méthodes d'attaque aux conditions de la lutte.

Les rigueurs de l'hiver 1939-1940 ont soumis le matériel à une rude épreuve. Les terrains de campagne, perdus « dans la nature » n'offraient : pas aux avions l'abri des hangars. Des branches sur les ailes ou sur des filets constituaient le meilleur camouflage, mais ne donnaient aucune protection contre le froid, le vent, la pluie, la neige, la boue.

Au prix d'un énorme travail, exécuté par des mécaniciens au dévouement sans limites, dans les conditions les plus dures, les avions français furent toujours prêts à partir.

Les risques d'enlèvement dans le sol détrempé rendirent parfois nécessaires d'importants travaux de drainage ou l'établissement de pistes métalliques.

En vol, par des températures très basses, on connut de graves difficultés avec les armes, celles du moins qui étaient placées dans les ailes, loin de tout dispositif réchauffant.

Enfin, l'expérience des combats permit de connaître les méthodes de l'adversaire et les particularités de son matériel.

C'est ainsi, par exemple, que l'on parvint à déterminer les positions les plus favorables pour tirer sur le Messerschmitt 109 ou les manœuvres les meilleurs pour se dérober à son tir. C'est ainsi que l'on établit avec précision les angles morts du Heinkel 111 et des Dornier.

Autant d'enseignements qui devaient être à partir du 10 mai d'une valeur inestimable.

L'aviation de renseignement eut de son côté beaucoup à apprendre. Dans la région la plus fréquemment survolée par nos appareils de reconnaissance, entre Sarrebruck et Trèves, la flak

était extrêmement meurtrière. Les missions effectuées entre 3 000 et 6 000 mètres d'altitude se heurtaient à un feu très dangereux. Au contraire au-delà de 6 500 m., la D.C.A. était inefficace. Aussi nos équipages reçurent-ils comme instruction, le 11 novembre 1939 de ne jamais franchir les lignes au-dessous de 7 000 mètres.

Comme la chasse allemande devint agressive, il fallut assez rapidement augmenter pour chaque mission de protection le nombre d'avions de combat. On arriva jusqu'à trois patrouilles triples, c'est-à-dire 27 avions monoplaces, pour un seul appareil de reconnaissance.

On fit l'essai de missions photographiques à 10 000 mètres d'altitude. Mais on y renonça.

Aux expéditions à très grande hauteur, on préféra celles accomplies en vol rasant.

Les armes terrestres de petit calibre étaient fort dangereuses à moins de 1 000 m. Il importait donc de les surprendre et de les dépasser avant qu'elles n'aient eu le temps' de tirer. Les avions fondaient à la cime des arbres, suivaient le contour des collines, descendaient au creux des vallées. Les servants des batteries ne les voyaient venir que quand ils étaient sur eux et ne pouvaient ensuite les atteindre car aussitôt un obstacle les dérobait à leur vue.

Les missions en vol rasant qui furent généralement adoptées au bout de quelques semaines de guerre étaient épuisantes pour les aviateurs. Le pilote, qui crispé aux commandes veillait à éviter l'accrochage fatal, l'observateur qui n'avait que quelques fractions de secondes pour saisir le renseignement intéressant, le mitrailleur qui à tout instant craignait de voir surgir un avion ennemi vivaient des minutes de tension extrême. Au retour, les équipages étaient plus fatigués que s'ils avaient passé deux heures dans une atmosphère raréfiée.

Au surplus, le vol rasant limitait quelque peu les risques mais ne les supprimait pas. Combien d'appareils sont rentrés avec de multiples éclats dans les plans, des empennages déchirés, des blessés à bord ! Et des triplaces ont atterri plus d'une fois avec un mort allongé au fond de la cabine.

Pour en terminer avec la partie des opérations aériennes qui a précédé la bataille de France, on doit signaler aussi que des Morane 406 ont été envoyés en Finlande alors que ce pays se défendait avec un beau courage contre une agression soviétique. Les monoplaces français engagés pendant deux ou trois semaines furent pilotés par des aviateurs finlandais. Ils remportèrent une vingtaine de victoires.

En Norvège, aucun avion français n'a combattu.

## **DEUXIÈME PARTIE**

**10 mai 1940**

### **Organisation de l'Armée de l'Air**

Pendant les neuf premiers mois de la guerre l'organisation de l'armée de l'air a subi de profondes modifications (1).

Ces modifications ont été commandées par le désir d'appliquer les forces aériennes le plus étroitement possible à l'organisation de l'armée de terre, de les adapter intimement à sa structure.

Avant l'ouverture des hostilités il existait trois armées aériennes : la première armée commandée par le général Mouchard et qui était adaptée au théâtre d'opérations nord-est ; la troisième armée, commandée par le général Houdemon et qui était adaptée au théâtre d'opérations sud-est ; la cinquième armée, commandée par le général Pennes et qui était adaptée au théâtre d'opérations nord-africain.

Au début de septembre 1939, on crée deux zones d'opérations aériennes : la zone d'opérations aériennes nord (ZOAN) et la zone d'opérations aériennes est (ZOAE). A la fin septembre on crée la zone d'opérations aériennes sud (ZOAS). Ces zones, on le verra plus loin, vont d'adapter aux différents groupes d'armées terrestres : celui du général Billotte (nord) celui du général Pretelat (est) et celui du général Besson (sud).

En conséquence de cette organisation — et c'est là une caractéristique de base des opérations aériennes l'armée de l'air se consacrera exclusivement à l'appui des opérations terrestres. (On ira même jusqu'à engager en Belgique les groupes de chasse de la défense de Paris lesquels ne seront remis à la couverture de la capitale que peu de temps avant l'attaque du 3 juin. D'autre part la répartition des moyens (chasse, bombardement, renseignement) sera fixée, à chaque période de la guerre, par le général Gamelin et les commandants terrestres qui lui sont subordonnés.

Enfin, les objectifs de bombardement et les missions de chasse et de renseignement seront fixés par le haut commandement terrestre.

Le 11 octobre, création au Grand Quartier Général Air des inspections : défense aérienne, chasse, bombardement, renseignement, aérostation et technique.

Le 21 novembre, création d'un commandement des forces aériennes françaises en Orient méditerranéen.

Le 17 février, suppression des brigades et escadres de bombardement. Création des groupements. (Le groupement est composé de deux, trois ou quatre groupes de bombardiers de même catégorie. Le groupe de bombardement, composé de deux escadrilles, est l'unité tactique.). (Rappelons que le groupe de chasse est de deux escadrilles, soit 24 avions).

Le même jour sont créés , un centre de photographie aérienne (Meaux) et un commandement de la défense radio-aérienne.

On va créer par la suite un commandement et des bataillons de transmission ; un service de camouflage avec terrain d'expérience à Coulommiers ; des stations-service pour la réparation aux armées des avions des unités ; des centres de transformation, etc.

Le 23 février 1940, dissolution des armées aériennes. Le commandant en chef des forces aériennes supprime le commandement de la première armée aérienne qui assurait l'unité de commandement aérienne sur le théâtre d'opérations nord-est et crée le commandement des forces aériennes de coopération du front nord-est.

Les forces aériennes basées sur le théâtre d'opérations nord-est sont adaptées respectivement :

La ZOAN au groupe d'armées n° 1 ;

La ZOAE au groupe d'armées n° 2 ;

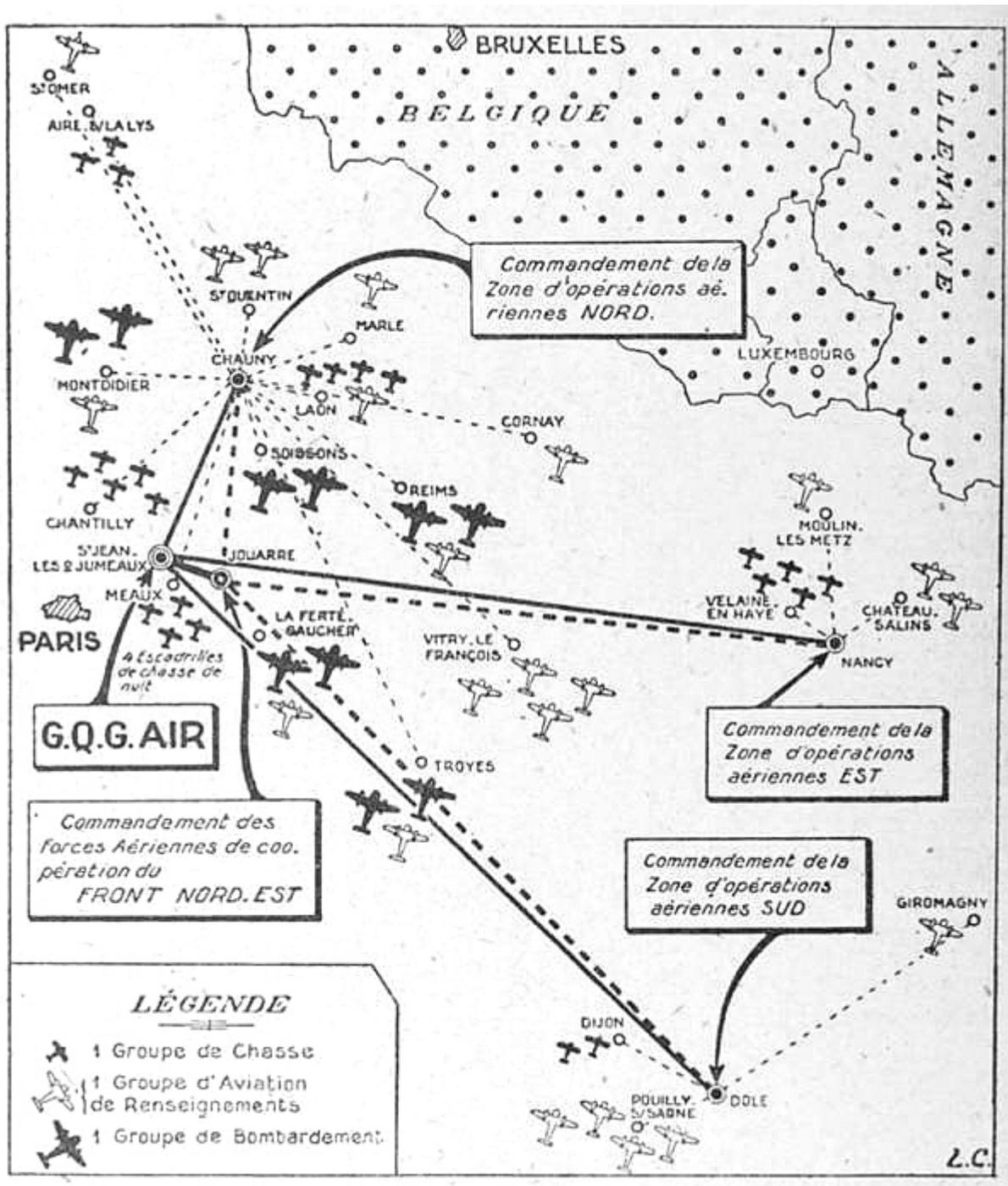
La ZOAS au groupe d'armées n° 3.

Il est créé en outre une zone d'opérations aériennes des Alpes en remplacement de la troisième armée aérienne et un commandement des forces aériennes en Afrique du Nord en remplacement de la cinquième armée aérienne.

Les généraux commandant les zones d'opérations aériennes ont pour rôle d'assurer la mise en œuvre :

1° Des forces aériennes mises à la disposition des grandes unités terrestres entrant dans la composition des groupes d'armées auxquels elles sont adaptées. (Chaque grande unité de l'armée de terre dispose en propre de ses unités d'avions de reconnaissance et d'observation.)

2° Des forces aériennes réservées, soit qu'elles assurent l'appui des opérations terrestres, soit qu'on les engage en liaison avec les opérations terrestres, soit qu'on les engage dans des opérations indépendantes, dont le commandant en chef des forces aériennes s'est réservé la conduite générale.



### *L'aviation française sur le front nord-est le 9 mai 1940 au soir*

*L'organisation de l'armée de l'air est adaptée étroitement à celle de l'armée de terre. A chaque groupe d'armées correspond une ZOA. Le commandant des forces aériennes de coopération du front nord-est est placé près du général Georges, commandant le théâtre d'opérations nord-est. La ZOAN est adaptée au groupe d'armées du général Billotte ; la ZOAE est adaptée au groupe d'armées du général Prételat ; la ZOAS est adaptée au groupe d'armées du général Besson.*

Sous la pression des événements, en mai et juin, changement de dispositif :

Le 31 mai ; dans une instruction particulière le général commandant en chef les forces aériennes prescrira la remise à ses ordres, à partir du 2 juin à 0 heure des forces aériennes réservées (chasse et bombardement) à l'exception du groupement de bombardement n°18. En réalité ces prescriptions ne seront qu'incomplètement appliquées.

A partir du 8 juin (4 heures) fonctionnera une zone d'opérations aériennes du Centre, en raison de la création sur le théâtre nord-est du groupe d'armées du Centre.

Et à la mi-juin tout sera complètement bouleversé. Puisque l'armée de l'air n'a cessé de travailler tout entière au bénéfice de l'armée de terre, l'organisation du commandement aérien devra se modeler jusqu'au bout sur l'organisation du commandement terrestre.

Il n'est pas possible dans le cadre de cet exposé d'examiner en détail l'organisation de notre armée de l'air ni surtout d'en suivre au jour le jour les évolutions. Il faut se limiter à un tableau schématique, à la date du 10 mai.

*Commandant en chef des forces aériennes* : Général Vuillemin.

Le grand quartier général est installé à Saint-Jean-les-Deux-jumeaux (Point « Z »).

*Général commandant les forces aériennes de coopération du front nord-est* : Général Tétu (Jouarre).

*Général commandant la zone d'opérations aériennes est* : Général Bouscat (à Nancy).

*Général commandant la zone d'opérations aériennes nord* : Général d'Astier de la Vigerie (à Chauny).

*Général commandant la zone d'opérations aériennes sud* : Général Odic (à Dole) qui, à partir du 18 juin, commandera de Troyes la zone d'opérations aériennes du Centre.

*Général commandant la zone d'opérations aériennes des Alpes* : Général Houdemon (à Valence).

On a vu plus haut quel était le rôle des généraux commandant les zones d'opérations aériennes. Il faut préciser toutefois que, dans le cadre de chaque zone d'opérations aériennes :

1° Les forces aériennes faisant organiquement partie des armées de terre comprennent : à l'échelon de l'armée terrestre, un groupe de chasse et un groupe de reconnaissance ; à l'échelon du corps d'armée, du corps de cavalerie, ou de la division DLM ou cuirassée, un groupe aérien d'observation ;

2° Les forces aériennes réservées comprennent : un état-major de division aérienne chargé de mettre en œuvre dans la zone d'opération aérienne un nombre variable de groupements de bombardement et d'assaut et de groupes de reconnaissance.

Toute l'aviation militaire qui se trouve en dehors des zones d'opérations aériennes, en premier lieu les écoles si importantes pour assurer le renouvellement du personnel navigant et des

spécialistes en cas de guerre longue, dépend de l'état-major qui est à Paris, au Ministère de l'Air et dont le chef est le général Picard qui a succédé depuis peu au général Bouscat.



*Le chef d'escadrille donne les dernières instructions.*

### **L'état du matériel**

Quel est l'état de notre matériel aérien au moment où va se déchaîner l'une des plus terribles batailles de l'Histoire ?

Les avions en service sont-ils beaucoup plus nombreux que ceux qui ont été mis en ligne le 3 septembre ? Sont-ils d'une qualité très supérieure ?

Il est essentiel de répondre aussi complètement que possible à ces questions.

C'est le général, commandant en chef les forcés aériennes lui-même qui nous donnera d'abord une impression d'ensemble. Dans une lettre (n° 649) adressée le 31 janvier 1940 au général chef d'état-major général de la Défense nationale, le général Vuillemin avait écrit : « *Les alliés n'ont pas intérêt en 1940 à prendre l'initiative de déclencher la lutte aérienne. L'ensemble des forces aériennes doit être maintenu sur le théâtre d'opérations occidental.* »

Moins de trois mois et demi plus tard, il n'y a aucune raison apparente pour que les termes de ce jugement puissent être modifiés.

Qu'est-ce qui motive une telle opinion ?

Nous disposons en tout, et pour tout, sur le front nord-est de 670 avions immédiatement disponibles et à pied d'oeuvre :

420 appareils de chasse, 75 de bombardement dont 44 de nuit, 125 d'observation et 50 de reconnaissance.

Les forces aériennes allemandes dont la plus grande partie va être lancée contre notre front nord-est sont de 5.000 avions de première ligne :

2 300 bombardiers dont 1 800 bimoteurs (Junkers 88, Heinkel III, Dornier 17, Dornier 215) et 500 monomoteurs de bombardement en piqué « Stukas » (Junkers 86) ;

1.500 avions de combat dont 1.200 Messerschmitt 109 et 300 Messerschmitt 110 ;

850 avions de renseignement

350 avions de coopération maritime.

(On verra dans un chapitre suivant ce qu'étaient les effectifs britanniques en France.)

## **Chasse**

En ce qui concerne notre aviation de chasse nous possédons 180 avions de plus qu'en septembre, soit 650 appareils pour l'ensemble des fronts. Le nombre des groupes a été porté depuis le début de la guerre de 21 à 27.

La moitié des groupes est dotée d'avions soit modernes, soit relativement récents. Le Dewoitine 520 est arrivé en formation. C'est le plus rapide de nos monoplaces (environ 500 km. à l'heure). Il est armé d'un canon et de quatre mitrailleuses. Le Bloch 152 a été lui aussi mis en service. Il accuse des défauts de maniabilité. Enfin le Curtiss P 36 continue sa vaillante carrière et treize groupes ont conservé le Morane 406.

## **Bombardement**

Le bombardement est en pleine transformation. Onze groupes sont équipés de matériel américain (Glenn Martin et Douglas). Six groupes sont engagés avec du matériel périmé (Amiot 143, Farman 221 et même Bloch 210). La mise au point du LeO 45 a été très longue. Quant à l'Amiot 350 — bel avion de performances, qui l'année précédente a battu les records — son adaptation militaire est des plus laborieuses. Sa maniabilité n'est pas parfaite et il a le très grave défaut de n'être pas défendu par l'arrière. Aussi est-il affecté au bombardement de nuit malgré ses brillantes qualités de vol. Au reste il n'en existe pas une grande quantité d'exemplaires !

Les Breguet 690 d'assaut sur lesquels on aurait dû pouvoir compter sont la cause de beaucoup de déboires. Les moteurs fonctionnent mal. Les canons prévus ne sont pas montés. Le train d'atterrissage trop faible s'effondre. D'où des retards considérables : le 10 avril, 14 Breguet d'assaut seulement avaient été définitivement pris en charge par leur groupement.

D'une façon générale l'entretien de notre matériel moderne souffre du médiocre ravitaillement en rechanges. Dès le 9 décembre 1939, le général Vuillemin attirait l'attention du Ministre sur cet état de chose. Il ne devait pas y être sérieusement remédié.

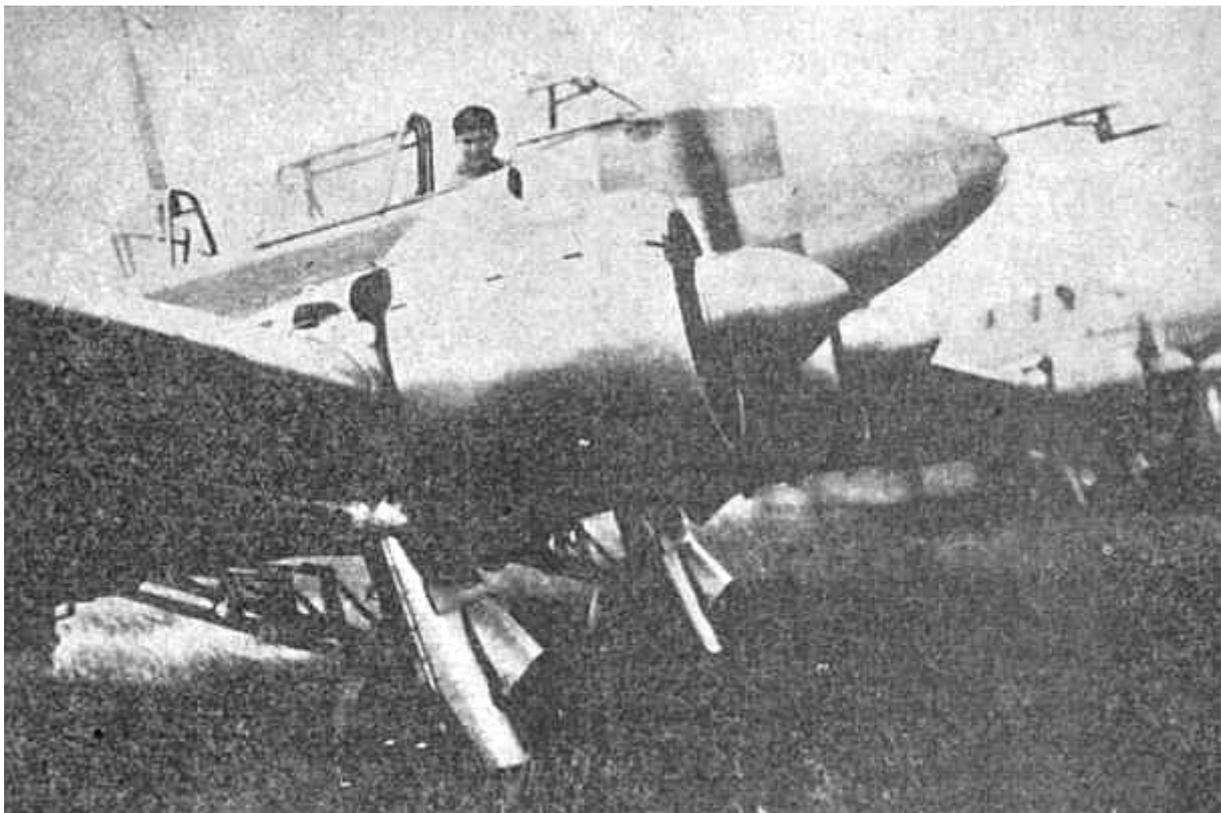
D'autre part, le général Vuillemin avait signalé le 17 février 1940 que les modifications qu'il y avait lieu de faire sur les avions livrés, rendaient ceux-ci inutilisables. (On explique très bien de la sorte les chiffres erronés et les fausses statistiques de production !) Les erreurs n'ont pas été redressées ou ne l'ont été que très partiellement à la veille de l'offensive allemande.

Aussi le 10 mai au matin, afin de parer au plus vite et dans toute la mesure possible aux lourdes insuffisances de notre bombardement, le commandant en chef des forces aériennes se voit-il dans l'obligation :

*1° D'accepter les avions non modifiés ;*

*2° D'employer de jour des Amiot 143 ;*

*3° De faire armer et engager tous les avions des écoles de types modernes et même ceux des plus anciens.*



***Sur un terrain du front, on termine les préparatifs du départ d'avions de reconnaissance.***

## Renseignement

Notre aviation de renseignement est en cours de modernisation.

Le 3 décembre 1939, le général Vuillemin avait approuvé la transformation sur matériel nouveau pour fin avril 1940 de la totalité des groupes de reconnaissance avec création d'un quatrième groupe de reconnaissance stratégique. Soit quinze groupes : 7 sur Bloch 175, 2 sur Amiot 350, 6 sur Glenn Martin et Potez 63/11.

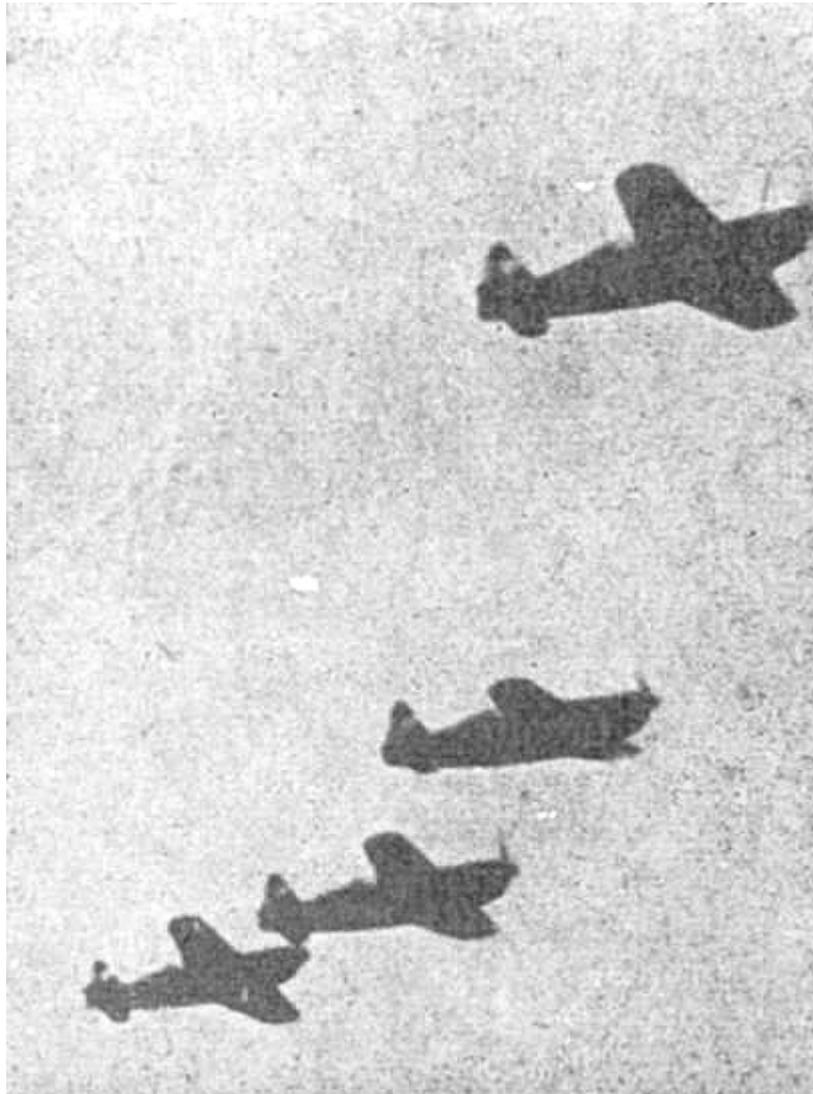
Or le 10 mai, 14 groupes sont incomplètement équipés.

Les groupes de reconnaissance ont reçu des Bloch 174 et des Potez 63/11.

Les Potez 63/11 étaient arrivés sur le front en mars. Il avait été décidé peu après qu'on ne pourrait envoyer à plus de 30 km. en territoire ennemi ceux de ces appareils qui étaient munis d'hélices de bois. Le 10 mai il n'existe encore pour les Potez à peu près aucune pièce de rechange.

Les 3 premiers Bloch 174 avaient rejoint les armées le 15 avril.

Les groupes d'observation dont la composition avait été modifiée à deux reprises le 17 décembre 1939 et le 12 mars 1940, devaient être formés de 11 biplaces chacun. En moyenne, le 10 mai, il n'y a que 10 avions par groupe. Ce matériel va fondre littéralement. A partir du 20 mai il n'y aura que 6 avions par groupe et il n'en restera pas 3 à partir du 27. Au début de juin, on devra faire appel à l'aviation de chasse, bien que les monoplaces n'aient pas été conçus pour les missions de renseignement.



### *En patrouille...*

Nos équipages vont se battre dans le ciel de France avec des avions qui, lorsqu'ils ne sont pas périmés, sont insuffisamment adaptés à la guerre.

Un avion neuf en effet doit être soumis à l'épreuve du combat après avoir été soumis à tous les essais techniques, puis revu, modifié compte tenu des indications fournies par les principaux intéressés, les équipages militaires. Or, peu de nos appareils modernes avaient satisfaits le 10 mai à cette condition essentielle.

Les avions allemands, eux, avaient été étudiés quatre ans plus tôt sur le front d'Espagne et progressivement améliorés.

D'autre part, la mauvaise organisation industrielle du ravitaillement en rechanges devait rendre indisponible un certain nombre d'avions malgré le travail gigantesque qu'allaient abattre les mécanos.

Enfin et surtout, nos aviateurs, allaient être obligés de voler jusqu'à la limite de leur résistance physique, de combattre du lever du soleil à la nuit, de franchir à moyenne ou basse altitude des rideaux de feu déclenchés par une flak d'une densité extrême.

L'état de notre matériel aérien imposera des sacrifices sublimes et glorieux tel celui des équipages des Amiot 143 partant de jour sur les lignes.

## **Les forces aériennes françaises**

Le théâtre d'opérations nord-est groupe les zones d'opérations aériennes nord, est et sud. Pratiquement le théâtre d'opération des Alpes restera jusqu'en juin en dehors de la grande bataille.

### **Chasse**

Le général d'Harcourt est inspecteur et commandant supérieur de la Chasse.

Sur le théâtre d'opérations nord-est sont stationnés, le 10 mai, 19 groupes de chasse dont 12 dans la zone d'opérations aériennes nord, 5 dans la zone d'opérations aériennes est et 2 dans la zone d'opérations aériennes sud.

Dans la zone d'opérations aériennes nord se trouvent :

Le groupement 21, commandé par le général Pinsard dont le PC est à Chantilly et qui comprend les groupes 1/1 (Bloch 152), 2/1 (Bloch 152), 3/3 (Morane 406), 2/10 (Bloch 151), 3/10 (Bloch 151) ;

Le groupement 23, commandé par le général Romatet dont le PC est à Laon et qui comprend les groupes 1/5 (Curtiss), 2/2 (Morane 406), 3/7 (Morane 406), 1/16 (une escadrille de Potez 631) ;

Le groupement 25 commandé par le lieutenant-colonel de Moussac dont le PC est à Aire-sur-la-Lys et qui comprend les groupes 1/4 (Curtiss), 3/1 (Morane 406), 3/2 (Morane 406) ;

D'autre part, rattaché à la zone d'opérations aériennes nord, le groupement de chasse de nuit commandé par le lieutenant-colonel Dordilly dont le PC est à Meaux et qui comprend 4 escadrilles, les 1/13, 2/13, 3/13 et 4/13, toutes équipées de Potez 631.

Dans la zone d'opérations aériennes est se trouve :

Le groupement 22, commandé par le colonel Dumemes dont le PC est à Velaine-en-Haye et qui comprend les groupes 1/2 (Morane 406), 2/4 (Curtiss), 2/5 (Curtiss), 2/6 (Morane 406), 1/8 (Bloch 152).

Dans la zone d'opérations aériennes sud se trouve :

Le groupement 24, commandé par le lieutenant-colonel Lamon qui va être tué le 10 mai au soir sur le terrain de Dijon au cours d'un bombardement. Ce groupement est formé de 2 groupées, le 2/7 et le 3/6 équipés l'un et l'autre de Morane 406.

Dans la zone d'opérations aériennes des Alpes sont stationnés 5 groupes de chasse. Trois sont prêts à être engagés, le 1/6 (Morane 406), le 2/3 (Morane 406) et le 3/9 (Bloch 151), un est en cours de transformation, le 1/3 (Dewoitine 520), enfin le 2/9 (Bloch 152) est en cours de constitution. Il faut ajouter à ces 5 groupes l'escadrille de chasse de nuit équipée de Potez 631 (groupe 5/13).



***Un Lioré 45 de bombardement en vol.***

Au cours du mois de mai, un groupement, le 24, sera créé et adapté, sous le commandement du colonel de Turenne (PC à Lyon), à la zone d'opérations aériennes des Alpes. (L'ancien groupement 24 aura été transformé.)

En Afrique du Nord, l'aviation est commandée par le général Pennès. Pour la chasse il a sous ses ordres 4 groupes, 2 de création récente et qui sont à peine aptes à être engagés, le 1/9 (Morane 406) et le 1/10 (Morane 406) ; 2 équipes de matériel ancien et qui sont formés par des réservistes, le 3/4 et le 3/5 (Dewoitine 500, Nieuport 629, Spad 510 et quelques Morane 406).

Au Levant, notre aviation est placée sous les ordres du général Jeunnaud. La chasse y est représentée par 1 groupe de Morane 406, le 1/7.

## Bombardement

Trois divisions aériennes sont affectées au théâtre d'opérations nord-est : la première division appartient à la zone d'opérations aériennes nord, la troisième division à la zone d'opérations aériennes est et la sixième division à la zone d'opérations aériennes sud.

Le général Escudier installé à Laon commande la première division aérienne qui comprend 10 groupes (auxquels sont adjoint 5 groupes de reconnaissance) :

Les groupes 1/12 et 2/12 (LeO-45) forment le groupement 6 que commande le colonel Lefort (PC à Soissons) ;

Les groupes 1/34 et 2/34 (Amiot 143) forment le groupement 9 que commande le colonel François (PC à Montdidier) ;

Les groupes 1/38 et 2/38 (Amiot 143) forment le groupement 10 que commande le lieutenant-colonel Aribaud (PC à Troyes) ;

Les groupes 1/15 et 2/15 (Farman 221) forment le groupement 15 que commande le colonel Moraglia (PC à Reims) ;

Les groupes 1/54 et 2/54 (Breguet 693) forment le groupement 18 d'aviation d'assaut que commande le général Girier (PC à La Ferté-Gaucher).

La troisième division aérienne (ZOAE) et la sixième (ZOAS) ne possèdent pas d'aviation de bombardement. L'une que commande le général Valin (à Vitry-le-François) comporte 4 groupes de reconnaissance ; l'autre que commande le général Hébrard (à Pouilly-sur-Saône) comporte aussi 4 groupes de reconnaissance.

En réalité les formations de bombardement de la troisième division aérienne : groupements 10 et 15 ont été affectés à la première division aérienne pour opérer dans la zone d'opérations aériennes nord. Le 24 mai, elles seront replacées dans le cadre de la zone d'opérations aériennes est et restituées à la troisième division. JO

Au théâtre d'opérations des Alpes est affecté le Groupement d'instruction d'aviation de bombardement qui est, à Avignon, sous les ordres du général Gama et qui se compose de 11 groupes, 2 prêts à être engagés et 9 en cours de transformation.

Les deux groupes prêts à être engagés sont le 1/62 et le 1/63 (Glenn Martin) qui forment le groupement 1 que commande le colonel Baston.

Les 9 autres groupes sont :

Le 1/23 et le 2/23 (LeO 45) qui forment le groupement 7 que commande le lieutenant-colonel Ronin (PC à Le Vallon près Istres) ;

Le 1/21, le 2/21 et le 1/11 (Bloch 210, Amiot 350 et LeO 45) qui forment le groupement 11 que commande le lieutenant-colonel Berthelon (PC à Mas-de-Rue, près Istres) ;

Le 2/11 (LeO 45), le 1/51, le 2/51 et le 2/35 (partiellement équipés de Breguet 693) qui forment le groupement 19 que commande le lieutenant-colonel de Castet (PC à Salon-de-Provence).

Deux groupes de reconnaissance dépendent de l'aviation de bombardement de la zone d'opérations aériennes des Alpes.

Neuf groupes de bombardement (et un groupe de reconnaissance) se trouvent en Afrique du Nord : 4 sont prêts à être engagés, 5 sont en cours de transformation.

Les quatre premiers groupes sont les 1/63 et 2/63 (Glenn-Martin), 1/25 et 2/25 (LeO 45).

Les cinq autres groupes sont le 1/19, le 2/19, le 2/61, le 1/32 et le 2/32 qui sont tous équipés de Douglas.

Au Levant, un groupe a été envoyé qui est équipé de Glenn-Martin, le 1/39 ;

## **Renseignement**

Le général Têtu qui, ainsi qu'on l'a vu, assure les importantes fonctions de commandant des forces aériennes de coopération du front nord-est, est, en même temps, inspecteur de l'aviation de renseignement.

Avec l'ordre de bataille de l'aviation de bombardement, les indications relatives aux forces aériennes de renseignement des grandes unités aériennes ont été données. Il n'est donc pas nécessaire d'y revenir.

Les forces aériennes de coopération sont commandées :

Auprès de la VIIe armée qui est sous les ordres du général Giraud, par le colonel Chambe (à Saint-Orner) ;

Auprès de la Ire armée qui est sous les ordres du général Blanchard, par le général Canonne (à St-Quentin) ;

Auprès du Corps de Cavalerie qui est sous les ordres du général Prioux, par le colonel Personne (à Saint-Quentin) ;

Auprès de la IXe armée qui est, sous les ordres du général Corap, par le général Augereau (à Marie) ;

Auprès de la IIe armée qui est sous les ordres du général Huntziger, par le général Roques (à Cornay).

L'ensemble de ces forces aériennes, adapté au groupe d'armées terrestres n°1, relève de la zone d'opérations aériennes nord.

Pour le groupe d'armées terrestres n°2, les forces aériennes, qui relèvent de la zone d'opérations aériennes est sont commandées :

Auprès de la III<sup>e</sup> armée qui est sous les ordres du général Condé", par le général de Boysson (à Moulins-lès-Metz) ;

Auprès de la IV<sup>e</sup> armée qui est sous les ordres du général Requin, par le colonel Tavera (à Château-Salins) ;

Auprès de la V<sup>e</sup> armée qui est sous les ordres du général Bourret, par le général Cochet (à la Hoube).

Pour le groupe d'armées terrestres n°3, les forces aériennes, qui relèvent de la zone d'opérations aériennes sud sont commandées :

Auprès de la VIII<sup>e</sup> armée que commande le général Lavre, par le général de Saint-Ceran (à Giromagny) ;

Auprès de l'armée des Alpes qui est sous les ordres du général Olry, les forces aériennes de coopération, qui relèvent de la zone d'opérations aériennes des Alpes, sont commandées par le général Laurens (à Valence).

En plus des formations engagées sur le front nord-est et en attente sur le front des Alpes, il existe un groupe de reconnaissance et six groupes aériens d'observation en réserve ou en formation.

## **La participation britannique**

Avant d'entreprendre le récit des opérations aériennes qui se sont déroulées sur le front occidental entre le 10 mai et le 25 juin 1940, il faut ouvrir une large parenthèse.

En effet, l'exposé de la situation, telle qu'elle se présente à l'aube de la bataille décisive pour le sort de notre pays, ne serait pas complet si l'on passait sous silence les divers aspects de la participation britannique à l'organisation défensive des alliés et aux combats.

Pour avoir une vue exacte de la question, il faut remonter assez loin. Il faut remonter au mois de mars 1938. C'est à cette époque que M. Daladier et M. Chamberlain... ont conclu à Londres un accord établissant une collaboration militaire qui doit « *mettre les forces aériennes françaises et anglaises en mesure d'assurer dans les meilleures conditions la défense de leur territoire national* ».

Mais l'étude de la collaboration des aviations française et anglaise sur le plan stratégique et tactique n'est pas entreprise aussitôt.

Un an se passe... et c'est en mars 1939 seulement que le problème est abordé lors des conversations d'états-majors. Il est prévu dès ce moment que les forces aériennes du corps expéditionnaire britannique seront basées dans la région Lille-Amiens.

Il faut attendre le mois d'août 1939 pour que le Gouvernement de Londres décide l'envoi éventuel en France de 4 « squadrons » de chasse et la participation de la D.C.A. britannique à la protection des ports de débarquement des Anglais sur notre territoire ? Jusqu'alors le gouvernement britannique s'était refusé d'admettre le principe d'installer sur le Continent de la

chasse et de l'artillerie antiaérienne en dehors de ce qui était normalement prévu pour les besoins des unités terrestres en campagne.

Des conférences ont lieu les 14 et 30 septembre dont l'objet est de régler les modalités d'application des plans d'opérations.

### **Les premières divergences de vues**

Les premières divergences de vues apparaissent au début d'octobre quand arrivent les quatre squadrons de chasse annoncés. (Ils sont équipés de Hawker « Hurricane ».)

Les commandements anglais et français ne sont pas d'accord sur l'emploi de ces avions ni sur celui des deux squadrons de vieux « Gladiator » qui viennent ensuite. Mais le désaccord le plus sérieux surgit à propos de l'intention manifestée par les Anglais d'entreprendre des bombardements en territoire allemand. Le commandement français voit à ce projet, s'il était mis à exécution, un double inconvénient : celui d'attirer inutilement des représailles qui, selon toute vraisemblance, seraient dirigées contre notre sol et celui de fournir aux Anglais — par la crainte de représailles chez eux, également possibles, un nouveau prétexte à conserver en Grande-Bretagne la majeure partie de leurs avions de défense.

En effet, à la lettre envoyée à Londres en septembre, à celles qui devaient être envoyées en novembre et en janvier pour demander un renforcement des effectifs de chasse sur le front, il a été et il sera invariablement répondu que le Gouvernement de Sa Majesté « *ne peut laisser les objectifs prévus sans moyens suffisants de protection* ».

A la troisième lettre, toutefois, celle de janvier, devant l'insistance de notre commandement, les Britanniques nous donnent la promesse d'expédier sur le continent, trois ou quatre squadrons supplémentaires de chasse, si les troupes allemandes passent à l'attaque.

L'hiver s'est écoulé... Les Anglais ne renoncent pas à leur plan de déclencher la guerre aérienne, bien que les alliés n'aient aucun intérêt — étant donné les forces en présence — à prendre une pareille initiative qui pourrait tourner très vite à leur désavantage.

Devant l'opposition que notre commandement ne cesse de manifester, ils se contentent d'envisager des raids sur la Ruhr dans le cas seulement d'une offensive ennemie.

Là encore les divergences ne tardent pas à se faire jour entre Français et Britanniques. Nous préférons que tous les moyens disponibles pour le bombardement — on sait qu'ils ne sont pas tellement brillants — ne soient pas dispersés, mais concentrés au contraire sur la ligne de feu et ses arrières immédiats.

Cette fois les Anglais marquent un point. Le Conseil Suprême, réuni le 23 avril 1940, leur donne raison et adopte leur thèse.

La R. A. F. passera à l'action dans la nuit du 15 au 16 mai et, redoutant une riposte qui, d'ailleurs, n'arrivera qu'un mois et demi après l'armistice franco-allemand, la chasse britannique restera pour près des trois quarts de l'autre côté de la Manche.

On verra néanmoins l'aviation de bombardement anglaise intervenir directement sur le front à plusieurs reprises. A cet égard, de bons résultats seront obtenus par la collaboration des bimoteurs britanniques et des groupements de la chasse française.

Le 21 mai, on obtiendra même que les bombardiers anglais prennent à leur compte tous les objectifs situés à l'est de la coupure de la Meuse et au nord de la ligne Hirson-Mézières-Trèves.

Quelles sont le 10 mai au matin les forces aériennes anglaises stationnées en France ? Comment sont-elles réparties ?

L'aviation britannique en France est formée de l'Air Component qui est l'aviation du Corps Expéditionnaire et de l'Advanced Air Striking Force qui est un détachement du Bomber Command.

L'ensemble est commandé par l'Air Marshall Baratt, commandant en chef de la British Air Field Force.

L'Air Component est formé par le 76e Wing dont les appareils sont basés à Berry-au-Bac et à Reims ; par le 71e Wing dont les appareils sont basés à Bethenville, à Mourmelon, à Villeneuve-les-Vertus, à Ecury-sur-Cole et à Epernay.

(Le Wing correspond à peu près à ce qu'était notre escadre. Il est formé de deux squadrons. Le squadron est l'équivalent de notre groupe.)

Au total, l'aviation anglaise compte en France :

Dix squadrons de bombardement, 8 équipés de Fairey Battle et 2 équipés de Bristol « Blenheim » ;

Six squadrons de chasse, 4 équipés de Hawker « Hurricane » et 2 équipés de « Gladiator » ;

Quatre squadrons de reconnaissance tactique équipés de « Lysander » ;

Quatre squadrons de reconnaissance stratégique équipés de Bristol « Blenheim ».

Le 11 mai devait arriver le contingent de 4 squadrons de chasse promis « *pour le cas d'une offensive allemande* ».

### **440 appareils britanniques**

Cela fait 160 avions de chasse, 160 avions de bombardement, 60 avions de reconnaissance et 60 avions d'observation : 440 appareils. Au même moment 540 chasseurs et 310 bombardiers restaient, de l'aveu des dirigeants anglais, sur les aérodromes de Grande-Bretagne.

Le général commandant en chef les forces aériennes françaises ne cessera de demander des renforts. A ses télégrammes n° 645 et 656 on répondra, à Londres, par l'envoi le 16 mai de quatre squadrons de chasse. (Ces avions serviront presque uniquement à compléter les effectifs des 10 squadrons engagés.)

Le 25 mai, l'aviation britannique assurera la protection de l'aviation d'observation de la VI<sup>e</sup> armée et la couverture des terrains à l'est de la ligne Oise-lisère est de la forêt de Compiègne-Melun.

Au moment de la retraite de Dunkerque des unités de la chasse anglaise interviennent, au cours des opérations de rembarquement, contre la Luftwaffe qui soumet les navires à un bombardement d'une grande violence. Ces unités de la R.A.F. partent directement d'Angleterre.

Dans une lettre (n° 3906) adressée le 31 mai au général Weygand, le commandant en chef des forces aériennes presse le chef des armées françaises d'insister auprès du haut - commandement britannique afin que celui-ci décide- de nous donner l'appui immédiat de 20 squadrons de chasse.

### **Puis plus que quarante...**

La demande est renouvelée le 3 juin. A cette date, il n'y a plus en effet, que 40 avions de chasse britanniques basés en France, les autres ayant été détruits ou étant passés en Angleterre.

Le 5 juin, le Premier ministre anglais envoie une lettre au chef du Gouvernement français dans laquelle il dit que l'aviation britannique sera « *pratiquement paralysée pendant quatre ou cinq jours en raison de l'effort fourni à Dunkerque* ».

Le lendemain matin deux squadrons se posent sur le terrain de Rouen. Mais à 18 heures ils s'envolent cap nord-ouest pour ne plus revenir.

Le 8 juin, 1 squadron atterrit au Mans, et Londres fait savoir que 16 squadrons de chasse et 8 de bombardement opéreront aux ordres de l'Air Marshall Barratt sans abandonner toutefois leurs bases anglaises. Or, les chasseurs perdent de ce fait, beaucoup de leur efficacité, car leur rayon d'action étant limité, ils ne peuvent être employés utilement plus de vingt minutes à chaque mission.

Malgré la dramatique entrevue franco-anglaise du 13, il n'y aura plus, le 16 juin un seul avion de bombardement britannique basé en France.

Le 17 juin, l'Air Marshall Barrat décollera de l'aérodrome de Nantes-Bouguenais pour regagner définitivement l'Angleterre.

Ce jour-là le Maréchal Pétain demandait l'armistice.

Pour la France, la guerre était perdue.

## **TROISIÈME PARTIE**

### **LES OPÉRATIONS**

**10 mai - 4 juin 1940**

Une des caractéristiques de la guerre moderne : toutes les grandes offensives sont annoncées par une action aérienne de très grande envergure. C'est ainsi qu'avait débuté la campagne de Pologne. C'est ainsi que devaient débiter la campagne de France et, plus tard, la campagne des Balkans et les phases successives de la campagne sur le front germano-soviétique.

Le 10 mai, l'ensemble des forces du Reich se met en mouvement.

Avant l'aube, l'alerte est donnée dans toutes les principales villes de la zone des armées et de l'arrière ; les sirènes mugissent, tirant le pays de la quiétude trompeuse dans laquelle l'endormaient des slogans dont la cruelle ironie n'allait pas tarder à paraître.

La bataille est commencée... Les avions allemands déferlent en vagues ininterrompues dans notre ciel. Ils bombardent nos terrains d'aviation très loin à l'intérieur, jusqu'à Lyon-Bron, Orléans, Avord, Romilly, Dijon et Châteaudun. (On a dénombré 47 attaques dans la matinée.) Ils bombardent aussi les rassemblements et les mouvements des troupes françaises, belges et hollandaises.

Ils lancent des formations de 40, 60 et même 100 appareils.

Simultanément, la Luftwaffe attaque les nœuds de communication. Des groupes de 5 ou 10 appareils causent des dégâts à Tergnier, à La Fère, à Laon, à Reithel et à Hirson.

Enfin l'aviation allemande s'en prend aux convois, en particulier à ceux qui sont sur les routes de Namur à Givet, de Philippeville à Beaumont et de Liège à Bruxelles.

Les Allemands lancent des bombes incendiaires de 9 kg. qui brûlent un quart d'heure ; des petites bombes électronique de 1 kg. qui sont à peine plus longues que la main ; des bombes Brisantes de 10 kg. qui donnent jusqu'à 700 éclats efficaces et qui sont plus particulièrement employées contre les colonnes de troupes ; des bombes de 50, 250 et 500 kg. équipées de fusées électriques qui sont généralement destinées aux ouvrages d'art.

### **L'EFFET MORAL**

On s'apercevra assez vite que les effets matériels d'un bombardement ne sont pas en rapport avec l'effet moral qu'il détermine sur les hommes.

Les victimes sont assez peu nombreuses. Seulement les « Stukas » sur lesquels sont montées des sirènes inoffensives mais qui ajoutent à l'épouvante, s'attaquent aux facultés nerveuses de résistance, les entament et les détruisent aussi bien chez les combattants qui semblent paralysés que chez les réfugiés qui, en files pitoyables fuyant la tourmente, sont frappés de panique.

Comment l'aviation française va-t-elle réagir ? On connaît les moyens dont elle dispose. Ils sont limités. Il s'agit de les employer au mieux, de leur donner un rendement maximum.

## **UNE CONCENTRATION A OUTRANCE**

Un principe général guidera notre commandement, la concentration à outrance sur les points les plus menacés. Les Allemands d'ailleurs nous donnent l'exemple. Tandis qu'ils attaquent en Hollande, en Belgique et dans le nord de la France, leur aviation délaisse à peu près complètement les objectifs qui ne sont pas situés sur les lignes ou qui n'intéressent pas directement la marche des opérations. Par exemple elle ne fait rien entre Montmédy et Bâle ni sur l'Angleterre. Et cependant la Luftwaffe dispose de larges disponibilités en matériel.

Quinze des 19 groupes de chasse que nous possédons dans les zones d'opérations aériennes nord, est et sud, sont engagés entre la mer du Nord et Montmédy soit 350 appareils. Sur ces 15 groupes un minimum d'unités — un strict minimum — est prélevé pour la couverture de Paris et de la basse Seine.

La majorité de notre aviation de bombardement est, elle aussi, déployée sur le front nord-est où se trouvent également 30, groupes de renseignement.

La chasse va s'efforcer de protéger les voies ferrées, les bases aériennes et les fantassins en première ligne. Mais pour couvrir un front de 20 km. pendant une heure, il faut normalement 30 avions. On voit de combien nos possibilités sont dépassées par les besoins.

L'action des bombardiers s'exercera contre les rassemblements de chars près de la zone d'opérations contre les colonnes en mouvement et contre les ponts qui n'auront pu être détruits ou ceux sur lesquels l'adversaire aura pu rétablir la circulation.

En moyenne, chaque nuit, nos bombardiers sortiront deux fois.

Aux premières heures de la bataille, tandis que tous nos chasseurs disponibles prennent l'air pour tenter d'intercepter les avions allemands qui par centaines naviguent au-dessus du sol français, notre aviation de bombardement reçoit l'ordre d'alerte n° 3. Le message est transmis exactement à 6 h. 45. A 8 heures arrive le message « exécution manœuvre B ». Dès ce moment les opérations sont déclenchées.

A la demande du général Billotte qui commande le groupe d'armée terrestre du nord (n°1) notre, bombardement doit :

1° Appuyer les opérations terrestres en attaquant les colonnes ennemies aux points de passages obligés, c'est-à-dire aux carrefours, sur les ponts et sur les grandes routes ;

2° Intervenir sans restriction à la bombe et à la mitrailleuse, dans la bataille terrestre si l'intégrité de notre position de résistance vient à être menacée.

Toutes nos forces aériennes sont entrées dans la lutte.

Nos patrouilles de monoplaces ont livré des centaines de combats aux 3 000 avions qui, durant la journée du 10 mai, ont participé aux 150 raids exécutés par la Luftwaffe. Nos bombardiers sont intervenus avec décision et le soir même ils iront attaquer les terrains de

Gladbach-Rheidt, de Bonn-Hangelar et de Wittlich, alors que les Anglais bombarderont 3 aérodromes hollandais déjà occupés par les Allemands.

Le 11 mai la priorité est demandée pour l'emploi de l'aviation dans la région de Maestricht.

## **LES RENSEIGNEMENTS ARRIVENT**

Notre aviation de renseignement qui, la veille, a reçu l'ordre de rechercher 'si l'ennemi n'allait pas tenter de conquérir des bases aéronavales en Angleterre renouvelle les missions.

C'est elle qui ne tardera pas à signaler que l'effort des blindés allemands s'oriente vers la région de Sedan. C'est elle aussi qui révélera que l'ennemi ne possède à l'est que des forces assez réduites. Et cela permettra à notre haut commandement de dégarnir le front de l'Est au bénéfice de celui du Nord.

Chaque jour nos avions ramèneront 400 photographies.

La première sortie de notre aviation d'assaut a lieu le second jour de l'offensive. Douze Breguet, aidés de douze « Blenheim » interviennent sur le canal Albert.

Les pertes sont lourdes.

Nos avions mal adaptés au vol à très basse altitude, insuffisamment blindés par en-dessous, ont beaucoup souffert des armes antiaériennes de moyen et surtout de petits calibres.

La nuit venue, nos bombardiers attaqueront les sorties de Duren et d'Aix-la-Chapelle. Ils renouvelleront les raids contre ces objectifs les deux nuits suivantes.

L'aviation de renseignements effectue 18 missions de reconnaissance dont 13 en Belgique où elle lance des tracts pour avertir les populations de l'arrivée des troupes françaises.

Certains rapports décèlent dès le 11 mai l'intention de l'adversaire d'engager une action énergique en direction générale de Givet.

Enfin on surveille les mouvements possibles du côté de la frontière suisse.

Le 12 mai nos avions de reconnaissance signalent que l'effort de l'adversaire est important en direction de la Meuse. Ce même jour 18 avions d'assaut et 12 Lioré exécutent deux sorties. Sur les 18 avions d'assaut qui' sont allés au-dessus de Saint-Trond, 8 ne rentrent pas et 6 reviennent fortement endommagés.

Le 13 mai les opérations aériennes sont marquées par un violent combat aérien et par 12 missions de reconnaissance

Le 14 mai on donne l'ordre de concentrer tous les moyens aériens sur la poche de Sedan.

## **LES AMIOT 143 VOLENT LE JOUR**

Pour la première fois les Amiot 143 sont engagés de jour. Treize d'entre eux, avec neuf LeO 45 et douze Breguet interviennent au-dessus des lignes et s'efforcent à détruire les ponts sur la Meuse. Les Anglais de leur côté font preuve d'une grande activité. Ils perdent 35 appareils au cours de leurs nombreuses sorties.

En raison de la « casse » qui est de plus en plus grande, le vol rasant est proscrit. Les Breguet d'assaut opéreront à 1 200 mètres d'altitude comme les autres bombardiers.

On compte qu'entre le 10 mai au matin et le 14 mai au soir cent missions de renseignements ont été accomplies.

Le 15 mai l'aviation de renseignement est chargée de définir les intentions de l'adversaire face à l'Aisne, de jalonner l'avance allemande et d'apprécier l'importance des moyens mis en œuvre, de suivre aussi la situation de notre Armée du Nord afin que l'on puisse lui apporter toute l'aide possible.

Dans la journée, 25 missions sont accomplies.

Des Breguet et des LeO 45 attaquent à Montherme, à Givonne et à Bazeille tes colonnes adverses. Seize « Blenheim » britanniques escortés par des avions de chasse français bombardent des objectifs voisins de Montherme et de Sedan.

Dans la nuit 16 tonnes de bombes sont lancées sur les environs de Montcornet.

## **SUR 80 IL NE RESTE PLUS QUE 38 AVIONS**

Notre aviation est déjà terriblement éprouvée. Sur les 80 avions de la Première Division aérienne, il n'y en a plus que 38 qui soient encore disponibles.

Le 16 mai nos bombardiers attaquent des formations de l'adversaire dans les régions de Montcornet, t de Bucy-les-Pierrepont, de Chaumont et de Rozoy-sur-Serre.

L'aviation de renseignement effectue 20 missions.

Le 17 mai l'action la plus importante de notre aviation de bombardement est dirigée contre Rozoy-sur-Serre.

La nuit suivante on note 15 sorties sur Vervins, Chimay, Signy-le-Petit, Rocroy et Hirson.

Le 18 mai l'action la plus importante de notre aviation de bombardement est dirigée contre Landrecies et Maroilles.

(A partir du 18 mai et jusqu'au 5 juin on interviendra fréquemment entre le crépuscule et l'aube sur les arrières de l'adversaire. Durant cette période on totalisera 467 sorties de nuit.)

Le 19 mai, toute notre aviation de bombardement se trouve au sud de la ligne Somme-Aisne.

Le 20 mai, l'effort principal de notre aviation est dirigé contre les attaques que l'adversaire concentre sur l'aile droite de notre Ire armée dans la région de Cambrai.

Le 21 mai notre aviation de renseignement qui éprouve de plus en plus de difficultés pour opérer en raison de l'activité grandissante de la chasse adverse — ce jour-là sur 7 équipages partis, un seul pourra accomplir à peu près normalement sa mission — annonce qu'Abbeville est en flammes et que le quartier de la gare d'Amiens brûle.

Le 22 mai 9 avions d'assaut sont lancés sur l'axe Cambrai-Saint-Quentin ; 12 Lioré sont lancés sur les axes Cambrai-Le Cateau et Cambrai-Bohain ; puis 12 autres Lioré sont lancés un peu plus tard sur les mêmes axes. Enfin 8 avions d'assaut sont lancés sur les axes Amiens-Doullens et Saint-Pol-Hesdin.

Le 24 mai 5 missions de reconnaissance sont envoyées l'une sur Cambrai, les autres sur Lille, sur Saint-Omer, sur Arras et sur Béthune. Deux avions ne rentrent pas.

Le soir nos bombardiers attaquent les aérodromes de Mézières et de Villiers-lès-Guise.

Le 25 mai se déroule un des plus grands combats aériens de la guerre.

Le 26 mai restera marqué par la vigoureuse intervention de nos avions contre la tête de pont d'Amiens.

Les bombardiers attaquent violemment les troupes qui avancent sur la route Albert-Bapaume.

Les Glenn Martin (avions américains, équipages français) engagent une brillante action au-dessus du pont de Metz et bombardent Salonel.

L'aviation d'assaut est mise à la disposition de la VIIe armée.

Reconnaissance au-dessus d'Amiens, de Bray-sur-Somme, de Saint-Quentin, de Péronne et du Tréport.

Le 27 mai reconnaissances aériennes au-dessus des objectifs déjà survolés la veille.

Le 28 mai notre aviation de bombardement se livre à un harcèlement systématique des sorties nord et nord-est d'Amiens.

Le 29 mai au soir nos bimoteurs attaquent des objectifs situés près de Libramont et d'Etrange.

Le 30 mai au soir, 4 avions lancent 36 caisses de munitions et 24 caisses de vivres aux troupes encerclées à Dunkerque.

Le 31 mai la reconnaissance effectue de nombreuses sorties.

L'aviation de bombardement est chargée surtout d'appuyer par des interventions massives les opérations menées par les VIIe et IVe armées contre les têtes de pont de l'adversaire établies au sud de la Somme. Elle continuera les jours suivants. En même temps elle attaquera avec intensité les points de rassemblement des Panzerdivisionen.

Le 1er juin 10 missions sont accomplies par l'aviation de renseignement.

L'aviation allemande envoie 200 appareils (Dornier 215, Junkers 88 protégés par des Messerschmitt 109), sur le port de Marseille.

Le 2 juin 13 missions sont accomplies par l'aviation de renseignement.

L'aviation allemande bombarde Lyon.

## **LE BOMBARDEMENT DE PARIS**

Le 3 juin au début de l'après-midi l'aviation allemande bombarde Paris et la proche banlieue. Notre chasse intercepte les escadres au moment où elles regagnent leurs bases.

(Pour répondre aux raids sur Marseille, Lyon et Paris, notre aviation de bombardement effectuera les nuits suivantes des raids sur Munich et Berlin. Le raid dirigé contre Berlin, étant donné la distance et la pénurie de matériel, revêtra un caractère symbolique.)

Dans la soirée du 3 juin, nos bombardiers de nuit s'en prennent au réseau ferroviaire rhénan et aux terrains d'aviation de l'adversaire. C'est ainsi que des raids sont effectués sur Eutingen, Mannheim, Stuttgart, Rotlingen, Villingen, Ulm, Bonn, Hangelar, Coblenz, Sedan, Wittlich, Wergorh, Francfort, les usines B.M.W. de Munich et la Badische Anilin, à Ludwigshafen. De gros incendies, visibles de très loin, éclatent à la suite de cette dernière expédition.

Le 4 juin 40 avions français sont lancés contre la tête de pont d'Abbeville.

Entre le 10 mai et le 31 mai, l'aviation de chasse a effectué 4 100 sorties.

Du 19 mai au 4 juin notre aviation de bombardement a effectué 359 sorties de jour.

La première phase de la bataille a pris fin. La seconde commencera le 5 juin. Elle se terminera vingt jours plus tard.

Il est bien évident que le tableau des opérations aériennes du 10 mai au 4 juin, tel qu'il est dressé ci-dessus, est extrêmement schématique. Le compte rendu de toutes les missions aériennes occuperait plusieurs volumes. Il sera certainement publié un jour. Mais pour l'écrire il faudra plusieurs années. Néanmoins on ne doit pas se hâter de conclure d'une impression d'ensemble trop sommaire que nos forces aériennes n'ont « *pas fait grand-chose* ». Au contraire relativement aux effectifs engagés et à la qualité du matériel, nos équipages ont accompli un nombre de missions extrêmement élevé.

Les aviateurs français ont tiré le maximum des moyens qui avaient été mis à leur disposition.

## **5-25 juin 1940**

Le 5 juin les Allemands vont attaquer la ligne Weygand, rapidement organisé par le nouveau commandant en chef alors que se jouait le dernier acte de la tragédie de Dunkerque.

Où en sont à ce moment nos forces aériennes ? Des brèches profondes ont été faites dans nos unités pendant les trois premières semaines de combat. D'autre part en raison des replis successifs il a fallu aménager à la hâte de nouvelles bases.

L'état-major de la zone d'opérations aériennes nord est à Chantilly, tandis que l'état-major britannique se trouve à Coulommiers. Il ira bientôt à Orléans. Quand la débâcle commencera, on déménagera tous les soirs pour s'enfoncer chaque fois un peu plus vers le sud.

Le 5 juin au matin l'aviation française compte sur le territoire métropolitain 25 groupes de chasse dont 1 groupe de pilotes polonais sur Morane 406, 1 escadrille de chasse biplace et 5 escadrilles de chasse de nuit ; 28 groupes de bombardement ; 13 groupes de reconnaissance et 40 groupes aériens d'observation dont 21 stationnés à l'intérieur.

Nous avons en Afrique du Nord 4 groupes de chasse, 4 groupes de bombardement, 1 groupe de reconnaissance et 6 groupes aériens d'observation. Nous avons au Levant, 1 groupe de chasse, 1 groupe de bombardement, 1 groupe de reconnaissance et 1 groupe aérien d'observation.

La zone d'opérations aériennes nord dispose pour le bombardement de la première et de la sixième division aérienne.

La première division aérienne comprend :

- Le groupement 1 ;
- Le groupement 18 ;
- Le groupement 7.

La sixième division aérienne comprend :

- Le groupement 2 ;
- Le groupement 9.

Ces quelques noms — il importe peu de donner des détails plus complets sur une situation qui doit être très provisoire — situent assez exactement les positions de nos forces aériennes.

L'offensive de l'adversaire est menée de Laon à la mer. Les forces aériennes françaises engagent aussitôt la totalité de leurs moyens.

Dix-huit avions de bombardement attaquent les colonnes qui débouchent d'Amiens ; 12 attaquent des colonnes près de Chaulnes et à Péronne. Deux sorties de destruction sont effectuées vers la zone Roye - Rosières-en-Santerre - Chamby. Un peu plus tard 18 avions lancent 13 tonnes de bombes près de Bray-sur-Somme et 39 LeO prennent à partie 400 engins blindés, qui avancent suivant l'axe Berny - Marche-le-Pot - Bertain. Deux heures après la même attaque est reprise par 20 « Blenheim ».

Cependant des Douglas bombardent des chars à Azzevilliers, Elancourt et Barleux.

Au début de la soirée 10 Breguet opèrent près de Chaulnes.

## **60 TONNES DE BOMBES EN UNE SEULE JOURNÉE**

Durant la nuit qui suit 22 avions bombardent les arrières immédiats de l'adversaire à Péronne, Bapaume, Saint-Quentin et La Fère. Des raids sont dirigés plus loin contre Francfort, Cologne, Mayence et Bonn.

Au cours de la journée, notre aviation de bombardement a effectué 126 sorties. Elle a lancé 60 tonnes de bombes.

Le 5 juin à 16 h. 30 notre aviation de chasse a reçu l'ordre d'aider les bombardiers à arrêter la ruée des engins blindés. Des Morane vont être lancés contre les chars.

Le 6 juin notre aviation jette 30 tonnes d'explosifs. On totalise 96 sorties de bombardiers en 10 expéditions dont les objectifs principaux sont situés dans les régions de Chaulnes et de Varennes.

Dans la nuit, 19 tonnes de bombes sont lancées sur Laon, La Fère, Saint-Quentin, Guise, Hirson, Mézières, Neufchâtel, Montcornet, Vervins, Bapaume, Péronne et Ham.

Les avions anglais effectuent un raid au-dessus de la forêt de Saint-Gobain et sur la Ruhr.

Le 7 juin ce sont principalement les chars allemands qui font l'objet des attaques de notre aviation. Les opérations les plus importantes se déroulent près de Roye, de Poix et d'Araines.

Cinq aérodromes sont bombardés dans la nuit en territoire ennemi ainsi que la Farben Werke à Hochst. Les Anglais lancent des bombes sur les établissements pétroliers de Hanovre.

Le 8 juin 94 avions français opèrent au-dessus de Formerie, Gournay, Forges-les-Eaux, Poix, Nesles et Ham ainsi qu'au-dessus de Soissons, Missy-sur-Aisne et Pommiers.

Le soir 40 appareils sont lancés sur les sorties de Soissons, sur les passages de l'Aisne et sur le terrain de Sedan.

Le 9 juin le grand quartier général Air quitte Saint-Jean-les-Deux-jumeaux pour s'installer à Bonny-sur-Loire. Il sera près de Briare où doit venir le commandement terrestre.

Notre aviation de renseignement, qui depuis le 5 juin opère sans la protection des chasseurs, entreprend ce jour-là de nombreuses reconnaissances profondes. Elle signale une recrudescence d'activité militaire à l'est de la Forêt Noire. D'autre part les équipages font connaître aux commandements que l'adversaire procède à d'importants rassemblements dans la région de Roye.

Au cours de cette même journée, 26 avions de bombardement attaquent les colonnes allemandes à Rouen, Gisors, Forges-les-Eaux et Pontavert.

La nuit suivante 16 Amiot effectuent des raids sur Soissons, Pontavert, Comin, et sur Mézières tandis que les Anglais lancent des bombes sur les forêts d'Hirson et de Bouillon, sur la gare de Charleville et sur les passages de la Meuse.

Le 10 juin notre aviation d'assaut en deux sorties successives attaque les forces adverses dans les régions d'Elbeuf, de Pont-de-l'Arche, de Château-Thierry et de La Fère-en-Tardenois.

## **LES RAIDS SUR L'ALLEMAGNE**

Notre aviation de renseignement note des infiltrations allemandes sur la rive gauche de la Seine à Vernon.

Des raids sont effectués au-dessus de Neustadt, Francfort-sur-le-Main, Mannheim et les hauts fourneaux de Volklingen, au cours de la nuit.

Le 11 juin commence la dernière partie de la bataille. Nos unités se replient de terrains en terrains. Nos groupements de bombardiers arrivent en Charente et dans le Bordelais. Nos groupements d'assaut sont à Orléans.

Les principales opérations aériennes sont exécutées ce jour-là sur les régions de Vernon, de Gaillon et des Andelys.

Le 12 juin notre bombardement prononce plusieurs attaques dans la région de Laon, au-dessus des routes qui débouchent de Reims, près de Neufchâtel et aux environs de Rethel.

Les Anglais interviennent entre les formations blindées en basse Seine.

Le 13 juin Château-Thierry, Montmirail, Artonges, Orbais et Châlons forment les objectifs essentiels de notre aviation de bombardement.

Les avions britanniques opèrent près d'Evreux.

Le 14 juin l'ordre préparatoire est donné à un certain nombre d'équipages de gagner l'Afrique du Nord.

Il ne peut être question, en effet, de conserver sur les quelques terrains situés au sud de la Garonne, la totalité de nos avions. Les bases sont littéralement saturées. Et (outre la vulnérabilité qu'offrent aux coups de la Luftwaffe des appareils massés sur des espaces restreints et facilement repérables), le commandement voit arriver le moment où l'embouteillage sera tel qu'il ne sera plus possible d'atterrir ni de décoller.

## **MAIS LA LUTTE CONTINUE...**

Nos bombardiers attaquent la forêt de Gault et des colonnes adverses qui se trouvent entre Sézanne et Romilly.

Le 15 juin bombardement de formations blindées et de troupes près de Troyes, de Méry-sur-Seine, de Romilly, de Vitry-le-François et de Soissons.

Le même jour les avions italiens attaquent Cuers, Saint - Raphaël, Hyères et Le Luc. Ils perdent 9 appareils. Depuis l'entrée en guerre de l'Italie, la principale action aérienne ennemie avait été dirigée contre Toulon.

Le 16 juin des forces allemandes qui avancent sur la route Mortagne à Dreux sont prises à partie par notre aviation.

Trois expéditions ont lieu le soir contre les Etablissements Fiat à Turin et le terrain de Mondovi ainsi que contre le terrain de Novi-Ligure qui avait été déjà attaqué les deux nuits précédentes.

Le 17 juin un certain nombre d'unités quittent Perpignan pour l'Afrique du Nord.

Nos avions attaquent le pont de Cosnes sur la Loire.

A partir de cette date, les conditions de l'armistice ayant été demandées, les opérations aériennes revêtent un caractère épisodique. A noter toutefois des bombardements entrepris, le 21 contre les passages du Cher et les régions de Crémieu et de Bourgoin ; le 22 contre un pont de bateaux au sud d'Ambérieu et des concentrations de matériel au sud de Tours ; le 24 contre le pont de Culoz et des colonnes en mouvement entre Saint-Marcellin et Roybon.

Le 25 juin cessation des hostilités.

A 19 heures le grand quartier général Air est dissous. Les éléments du commandement restent provisoirement à Agen, où ils se sont repliés après un bref séjour à Bonny-sur-Loire.

## **A L'ARMISTICE**

A la signature de l'armistice, il nous reste 575 avions de chasse, 300 avions de bombardement dont 250 modernes et 200 avions de renseignement modernes. Douze groupes de chasse, 11 groupes de bombardement et 4 groupes de reconnaissance sont encore dans la Métropole.

## **APRÈS LA BATAILLE**

La campagne de France a coûté très cher à nos forces aériennes.

Voici comment s'établit le tableau des pertes entre le 10 mai et le 10 juin (on ne peut avec certitude tenir compte de ce qui s'est passé au-delà) :

Soixante-quatre pour cent des avions perdus ont été détruits au combat et 36 % au sol.

Catégories	Avions perdus		Total
	au combat	par bombardement	
Chasse .....	249	133	382
Bombardement .....	104	43	147
Reconnaissance .....	57	56	113
	410	232	642

Aux 642 appareils anéantis il faut ajouter les 235 avions détruits par accident, la plupart des accidents ayant été consécutifs à des dégâts causés par le feu de l'adversaire.

En un mois notre aviation fut amputée de 877 avions. A titre d'exemple : un seul groupement d'aviation de bombardement de jour qui a lancé 320 tonnes de bombes en 400 sorties, a perdu 31 avions en vol et 40 avions au sol, soit 71 appareils sur un effectif normal de 52 ! L'effectif avait été complété au fur et à mesure des pertes.

On a dit que les pertes en personnel de notre aviation avaient été de 30 % de l'effectif combattant. Or, cette proportion avait été établie d'après des chiffres qui, par la suite, ont été reconnus inférieurs à la réalité. A la vérité le personnel navigant a perdu plus de 35 % de ses effectifs. En 1918, les pertes de l'aviation avaient été de 20 %.

Le général d'Harcourt a tiré la morale des combats qui se sont déroulés dans le ciel de France en écrivant le 20 juillet : « *A l'heure où l'aviation de chasse ferme ses ailes dans l'attente de jours meilleurs, elle peut être fière de la tâche accomplie. Il n'a pas dépendu d'elle que les événements trouvent une autre issue.* »

## CONCLUSION

L'aviation a eu — nul ne songe à le nier — une influence décisive sur le développement des opérations au cours de la campagne de France. Et d'ailleurs les événements qui ont suivi ont confirmé d'une façon indiscutable que désormais le rapport des forces aériennes en présence commande le déroulement des opérations militaires aussi bien terrestres que navales.

Il est établi que l'on ne peut gagner une bataille sans posséder des avions nombreux et puissants. C'est une vérité première que tout le monde admet aujourd'hui.

Or, jusqu'à la guerre, on n'a pas accordé chez nous à l'armée aérienne un intérêt primordial. Et beaucoup de ceux qui au lendemain de la défaite étaient prompts à déclarer que si nous avions été vaincus c'était par la faute de l'aviation, assuraient tout aussi catégoriquement avant les hostilités que si l'on n'avait pas d'avions on « *pourrait bien s'en passer* ». Cette opinion a été formellement exprimée au cours de grandes manœuvres qui ont précédé de peu le conflit.

Si le haut Etat-major, si les ministres de la Défense nationale, si le Gouvernement, si le Parlement et les Commissions parlementaires intéressées avaient été d'accord pour « vouloir » une aviation française forte et bien équipée, il est infiniment probable que nous aurions pu aligner un matériel capable de rivaliser avec celui de l'adversaire.

Au pays d'Ader et de Blériot on sait toujours faire des avions.

Les prétendus scandales industriels ne sont pas assurément la cause immédiate et directe de notre écrasante infériorité.

## UNE GRAVE ERREUR

Pourquoi ce qui s'est passé en matière de constructions navales ne s'est-il pas passé en matière de constructions aéronautiques ? Parce qu'il y avait plus de gens qui croyaient à l'utilité de bateaux que de ceux qui croyaient à l'utilité des avions. C'est là toute l'affaire.

Au surplus les petites rivalités d'armes où les questions d'uniformes, de solde et d'avancement entraînent pour la plus grande part, tendaient bien plus à abaisser l'aviation qu'à lui donner la place qui aurait dû lui revenir.

Enfin sur le plan stratégique et tactique on s'est laissé complètement surprendre. Il est vrai que toute l'architecture de l'armée française était établie sur le principe de la défensive.

Mais à ce propos on ne soulignera jamais assez l'insuffisance de notre artillerie antiaérienne, surtout de la D.C.A. de petit calibre qui eût été seule capable de protéger les troupes contre l'action des « Stukas ». On oublie que la Flack a infligé à nos propres bombardiers plus de pertes que ceux-ci n'en ont subies du fait de l'aviation de chasse allemande.

Nul n'avait prévu l'aspect que revêtirait le bombardement de jour sur les lignes.

L'idée de la « guerre totale » fut à l'origine de pas mal d'erreurs d'appréciation.

Nos aviateurs qui ne possédaient les instruments qui ne leur auraient pas été indispensables pour enrayer l'action de l'aviation adverse autant que pour aider nos forces terrestres, ont fait

tout ce qu'ils pouvaient. On sait que les pilotes de chasse se sont battus vaillamment. On a vu que les équipages de bombardement avaient lancé des centaines de tonnes d'explosifs sur les concentrations de l'adversaire, les ponts et les chars. Quant à notre aviation de reconnaissance elle n'a pas cessé de renseigner nos forces terrestres qui se repliaient et de les aider à soustraire leurs ailes à la menace des débordements. Chaque fois que le commandement tentait d'arrêter la progression allemande sur une nouvelle position défensive nos observateurs éclairaient les chefs de nos grandes unités. L'aviation a toujours su ce qui se passait sur le front.

La chose pourtant était malaisée.

Elle l'était d'autant plus que l'adversaire bénéficiait non seulement d'un avantage quantitatif et qualitatif en matériel mais aussi de l'avantage que lui conférait une organisation parfaitement au point. Nos avions de renseignement ne pouvaient rester longtemps dans le même secteur sans être attaqués par les Messerschmitt. Un quart d'heure au plus s'écoulait entre l'apparition de notre appareil sur un objectif et l'intervention des monoplaces à croix gammée. Des liaisons ultra-rapides étaient établies entre le guet et la chasse.

De notre côté, l'organisation n'était pas sans défaut.

D'une façon générale, il est apparu que l'ossature de l'armée de l'air était trop rigide et trop complexe, faite de trop d'éléments.

Mais il ne faut pas perdre de vue que notre aviation s'était développée selon un rythme établi d'après les plans qui avaient été arrêtés pour la sortie du matériel neuf. Ces plans n'ayant pas été exécutés ou ne l'ayant été qu'en partie un système nerveux de géant anima un corps de nain.

On doit ajouter que les conditions dans lesquelles se sont déroulées les opérations, les replis quotidiens et précipités, la confusion de la retraite n'ont rien arrangé. Nos forces aériennes ont dû, en quelques semaines, reculer de Hollande à la Garonne.

Néanmoins, il faut noter en contrepartie que nos forces aériennes ont été d'une grande mobilité, qu'elles se sont adaptées aussi bien que possible aux événements et qu'elles ont exécuté dans le minimum de temps tous les mouvements prescrits.

## **NOS ÉQUIPAGES ONT FAIT LEUR DEVOIR**

Au lendemain du désastre des injustices ont été commises. D'aucun, ainsi qu'il a été dit, se sont cru autorisés par des apparences fallacieuses à prétendre que le personnel navigant de notre aviation n'avait peut-être pas accompli tout son devoir.

Or, au plus fort de la bataille, quand nos équipages ne volaient pas, c'est parce qu'ils n'avaient pas d'avions pour le faire et quand on rencontrait sur les routes, roulant en voiture vers Bordeaux, des « aviateurs » — il y en avait beaucoup — on oubliait de remarquer qu'ils ne portaient pas sur leur vareuse les insignes de personnel navigant.

Aujourd'hui que les esprits sont calmés, que les jugements sont portés sans fièvre ni passion, l'unanimité est réalisée pour reconnaître que tous nos pilotes, tous nos radios, tous nos mitrailleurs ont soutenu la lutte sans faiblir, dans un esprit d'abnégation absolue.

Et pourtant tout était contre eux. Même les conditions atmosphériques !

Le beau temps travaillait contre nous.

Quelques journées, quelques heures de brume et de pluie auraient donné à nos équipages des moments de répit salutaires. Or, le ciel immuablement bleu imposa pendant tout le mois de mai à nos équipages un effort surhumain. Les hommes accomplissaient deux, trois missions successives, rompus de fatigue, écrasés de sommeil.

Un plafond bas qui leur aurait permis de reprendre le souffle s'abstint de venir à l'aide de nos aviateurs.

De l'aube au crépuscule et du crépuscule à l'aube il fallait toujours être en alerte.

Quand on n'était pas en l'air, il y avait le risque d'un bombardement. Et nos bases furent bombardées souvent. Il fallait tenter à tout prix de sauver le matériel si précieux !

Pour les chasseurs la meilleure méthode était encore le décollage, même au milieu des explosions.

## **MÊME AU SOL, LES AVIATEURS ÉTAIENT MENACÉS**

Pour les avions plus lourds et plus lents à mettre en mouvement, la dispersion hors des limites de la plateforme d'envol était la formule la plus recommandée.

En divers endroits, notamment à Suippes et à Luxeuil on avait réalisé des « pièges ». Ceux-ci étaient constitués par des avions réformés qui attiraient les bombes tandis que les appareils en état de servir étaient soigneusement dissimulés plus loin.

Au sol, les aviateurs étaient aussi menacés que les militaires des autres armes qui se trouvaient en première ligne.

Et à ce propos il convient de dire combien les « rampants » se sont distingués. Non seulement les mécanos dont on connaît l'admirable dévouement mais aussi les compagnies chargées de la défense des terrains et qui, au demeurant, ont compté dans leurs rangs, beaucoup de morts et de blessés. Il faudra reparler de ces soldats obscurs comme il faudra reparler de ceux de l'aérostation qui ne furent pas mieux partagés.

(L'aérostation que commandait le général Bienvenue, comprenait 49 compagnies dont un tiers était équipé de ballons motorisés. Mais le matériel était défectueux. Le 10 mai, 10 compagnies seulement avaient reçu des treuils à ramener rapides et des mitrailleuses M.A.C.)

Un mot enfin sur les écoles. Leur organisation avait été longue et difficile. Là encore on s'était mis au travail trop tard. On atteignit un plein rendement quand il a fallu tout interrompre.

Le 10 mai nos écoles instruisaient 5 800 pilotes, 1 850 observateurs, 1 490 mitrailleurs, 475 radios et 7 150 mécaniciens.

Les premières promotions de l'Ecole de l'air, suivant la tradition de toutes nos grandes écoles militaires, participèrent à la bataille et s'y couvrirent de gloire.

De ce qui précède, est-il besoin de tirer une leçon ?

La façon dont tous nos aviateurs se sont battus au cours de la terrible mêlée qui s'est déroulée dans le ciel de France, peut être donnée en exemple à la jeunesse.

**FIN**

*Transcription et mise en page : François-Xavier Bibert – Juin 2021*



*Cette page est une annexe à la seconde partie de :*

**[L'Histoire des Hommes du GC III/6](#)**

*faisant partie du*

**[Site personnel de François-Xavier BIBERT](#)**