

Texte Patrick Facon
Photos et source SHD/air

En mai-juin 1940, contrairement à ce qui a été bien trop souvent affirmé, le ciel n'était pas vide d'avions français. L'armée de l'air, en très net état d'infériorité certes, s'est battue avec courage et détermination.

Soixante-dix ans après, la défaite foudroyante subie par la France lors de la campagne de mai-juin 1940 continue de tarauder la mémoire collective nationale. Depuis sept décennies les historiens, et avant eux les juges de Riom (1940-1942) et les membres d'une commission d'enquête parlementaire (1947), s'appliquent à comprendre et à expliquer les mécanismes et les raisons de cet immense désastre. Parmi les bous émissaires désignés de la catastrophe militaire qui permit au régime de Vichy de prendre vie figurent aussi bien le Front populaire, arrivé au pouvoir au printemps 1936, créateur de la semaine de quarante heures et des congés payés ; ou encore le personnel politique d'une Troisième République finissante et usée, paralysé à la seule idée de devoir faire la guerre à Hitler,

hanté par les tueries de la Grande Guerre et décidé à ce qu'elles ne se renouvelent jamais. Une lecture plus attentive permet de discerner encore d'autres coupables désignés, plus particulièrement l'armée de l'air encore dans l'enfance, née à peine sept ans auparavant.

« De toutes nos infériorités, explique en octobre 1940 le général Georges, ancien chef des armées terrestres engagées dans la bataille contre les forces allemandes, c'est certainement celle de l'aviation qui a été ressentie le plus cruellement sur le champ de bataille. » Un autre des grands acteurs de cette époque, le général Gamelin, commandant en chef français, lance avec conviction : « L'infériorité de notre aviation est la cause principale, matériellement et moralement, de la défaite sur la Meuse. »

Le général Corap, commandant d'une des armées enfoncées par les Panzers à Sedan, centre géométrique de la défaite, se plaint d'une aviation « très insuffisante en qualité du matériel et en quantité ». Enfin, le général Réquin, un des autres chefs d'armées de mai-juin 1940, avance des propos identiques : « L'aviation de chasse était pratiquement inexistante et les avions à croix gammée avaient la maîtrise absolue de l'air... » Toutes les analyses citées précédemment s'accordent pour ramener la

Ci-contre, un Bloch MB.152 est un des chasseurs français les mieux armés en mai-juin 1940.

La bataille de 1940



Entre mythes et réalités



soi-disant inefficacité de l'armée de l'air à un problème central, celui de l'indépendance dont elle a bénéficié en vertu du décret du 1^{er} avril 1933 et de la loi organique du 2 juillet 1934. « La création d'une armée de l'air absolument indépendante de l'armée de terre, ajoute Corap, a porté un préjudice grave à la combinaison des armées qui doit être à la base de toute action de guerre. » Georges abonde dans le même sens lorsqu'il écrit : « J'exprimerai le regret que certaine tendance de l'armée de l'air, en temps de paix, ait eu pour effet de rendre plus difficile l'interpénétration des états-majors « terre » et « air », l'instruction en commun des troupes de la Guerre et de l'Air, et de nuire ainsi à la préparation de la bataille... »

Page de gauche, équipages d'une des escadrilles de chasse multiplace équipées de Potez 631. Au centre, un Amiot 143 en vol. Page de droite, un Glenn Martin 167 F pendant la bataille de France en mai ou juin 1940. Les mécaniciens armuriers procèdent au chargement des bombes.

Pour les grands responsables terrestres de cette époque, la messe est dite : si l'aviation s'est montrée incapable de tenir son rang dans la bataille, c'est parce que, devenue indépendante et donc échappant à la tutelle de l'armée de terre, elle ne s'est jamais préoccupée de travailler au profit des forces au sol. L'analyse des dures et meurtrières opérations pendant les six semaines sur lesquelles s'étend la campagne de 1940 révèle des réalités fort différentes et contrastées. Tout d'abord, la thèse de l'anéantissement de l'armée de l'air dans les airs et au sol dès les premiers jours de la bataille, entretenue depuis des décennies par l'historiographie anglo-saxonne, ne résiste pas à une lecture attentive des événements. Elle tient purement et simplement au mythe. À en croire les communiqués allemands, près de 1 500 avions français et britanniques auraient été détruits rien qu'entre le 10 et le 15 mai 1940. En fait, l'armée de l'air n'en perd qu'une soixantaine (chiffre non négligeable certes) pendant les premières vingt-quatre heures de l'offensive de la Wehrmacht. Elle continuera de se battre, parfois dans les pires conditions, tout en conservant sa cohésion opérationnelle jusque dans les derniers jours de la

campagne et la migration de près de 1 000 avions modernes en Afrique du Nord.

Un autre mythe, celui qui a touché sans doute le plus les aviateurs qui ont vécu cette période tragique, se rapporte à la quasi absence de l'aviation française de la bataille. Bon nombre de témoignages rapportent avec complaisance les propos selon lesquels le ciel était le plus souvent vide de tout appareil français et que les entrepôts de l'armée de l'air en regorgeaient. En réalité, l'armée de l'air ne cesse de conduire jusqu'au bout une dure bataille. Elle est non seulement employée pour contester la maîtrise du ciel à la Luftwaffe, la plupart du temps hors de la vue des fantassins amis, mais aussi et surtout pour appuyer au plus près les troupes au sol. Le général d'Astier de la Vigèrie, commandant d'une armée aérienne sur le front du Nord-Est, que la bataille aérienne se déroule « au-dessus de la bataille terrestre, (en épousant) les formes et (se modelant) sur son dessin ; mais (elle) n'est pas un simple accent placé sur la bataille terrestre, elle a ses lois et ses moyens, sa stratégie, sa tactique, son sens et ses fins propres. Cette bataille exigeante, incessante, immense qui, de jour et de nuit, demande aux aviateurs un effort inhumain,

a pour théâtre un ciel de plusieurs centaines de kilomètres... » Les archives montrent bien le constant souci du haut commandement aérien d'apporter son soutien aux unités terrestres pilonnées par les bombardiers ennemis, appelé les missions de couverture. Bien souvent l'escorte des avions de bombardement amis sera sacrifiée à l'impératif d'être présent au-dessus du champ de bataille, la plupart du temps avec des appareils inadaptes parce que conçus pour évoluer à des altitudes bien supérieures.

Quant à la thèse presque injurieuse défendue en 1944 par l'ancien ministre de l'Air Pierre Cot, selon laquelle « le commandement de l'armée de l'air porte la honte d'avoir perdu la bataille sans l'avoir livrée » et d'avoir conservé ses avions au sol pour accélérer la défaite, elle n'a aucune autre signification qu'un règlement de comptes politique. À chaque nouvelle sollicitation, le général Vuillemin, commandant en chef des forces aériennes, fait feu de tout bois. Le 14 mai, tenant la parole donnée à l'armée de terre pendant la drôle de guerre, il jette dans la bataille décisive qui se livre autour de Sedan les maigres moyens en bombardiers qui sont les siens, même les antiques Amiot 143

normalement réservés aux attaques de nuit. Mieux encore. Le 17 du même mois, afin de permettre de combler les pertes, il donne l'ordre d'engager les moniteurs des écoles avec leurs appareils armés.

Sans tomber dans un travers qui consisterait à construire des pages de gloire fort

pilotes et équipages en livrant bataille au-dessus de Sedan (14 et 15 mai), en pilotant jusqu'au début juin les têtes de pont établies par la Wehrmacht sur la Somme, en luttant contre les pointes blindées qui marchent vers la Seine après la percée décisive qui conduit les Panzers vers Rouen et

Se battre dans des conditions confinant à l'impossible

peu en rapport avec la réalité, force est de constater que les aviateurs ont été amenés à se battre, la plupart du temps, dans des conditions confinant à l'impossible, voire au sacrifice. Les missions entreprises par le bombardement en avant du canal

Lors de la campagne de mai-juin 1940, l'armée de l'air perd entre 800 et 850 avions, dont un peu plus de 200 au sol et environ 230 par accident. Elle laisse dans les combats livrés pendant ces six semaines 541 navigateurs tués, 364 blessés et 105 disparus, soit 40 % de ses officiers et 20 % de ses sous-officiers et hommes de troupe navigants. Ces quelques chiffres en disent long sur l'investissement de cette armée dans la bataille de France et sur l'état d'esprit de ceux qui y ont servi. ■