

TEXTE DE L'ALLOCUTION PRONONCÉE LE 20 MAI 1990 À SEDAN

par le Général Robineau, directeur du Service historique de l'armée de l'Air,
lors de l'inauguration par le Maire de Sedan d'une stèle commémorative au lieu où le
Commandant de LAUBIER et deux membres de son équipage se sont écrasés avec leur
bombardier AMIOT après avoir tenté d'arrêter la « Percée de Sedan » le 14 mai 1940.

Monsieur le Sous-préfet,
Monsieur le Sénateur,
Monsieur le Maire,
Mesdames et Messieurs les Élus,
Mon Colonel qui représente le chef d'état-major de l'armée de l'Air,
Messieurs les Officiers généraux,
Mesdames et Messieurs,

Il faut se souvenir. Cinquante ans après l'événement qui est resté pour l'histoire la "Bataille de France ", il faut se souvenir de ceux qui, au nom du devoir, ont donné leur vie dans un sacrifice consenti. C'est pourquoi, dans un instant, nous évoquerons le Commandant Dieudonné de Laubier et ceux de son équipage qui, ici, à Sedan, le 14 mai 1940 sont tombés pour la France, symboles des combattants qui ont alors sauvé l'honneur.

Pardonnez-moi de rappeler d'abord les circonstances douloureuses de ces combats sans espoir. 14 mai 1940 : la bataille acharnée qui fait rage depuis quelques jours va encore durer à peine plus d'un mois.

Cette bataille acharnée est aussi, quoi qu'on ait pu dire, meurtrière ; plus meurtrière, proportionnellement, que les plus rudes combats de 14-18. Acharnée, meurtrière, et bientôt désespérée, cette bataille conduit vers une étrange défaite des armées alliées nombreuses, mais qui ne sont préparées ni au rythme ni aux modes d'action stratégiques que l'ennemi leur impose.

Après huit mois d'une "drôle de guerre" où chacun des adversaires a cru gagner le temps nécessaire à l'établissement de sa supériorité, la guerre véritable et soudaine éclate à l'aube du 10 mai lorsque les Allemands déclenchent une offensive aéroterrestre dynamique contre les Pays-Bas, la Belgique et le Luxembourg. Contre la France, c'est en lançant par surprise des formations massives de bombardiers et de chasseurs sur 47 terrains de l'armée de l'Air, que la Luftwaffe va rechercher d'emblée la supériorité aérienne aux premières heures de ce premier matin de guerre. Elle détruit dans cette action initiale 60 avions au sol et 24 en combat aérien, mais en perdant elle-même 44 appareils.

En quelques heures, par atterrissage de planeurs, par largage de parachutistes et par aérotransport, la Luftwaffe procure aux armées allemandes le bénéfice d'un débordement vertical qui leur permet de conquérir les positions fortifiées du Canal Albert, puis l'aérodrome et les faubourgs de Rotterdam, conduisant à la capitulation de l'armée néerlandaise le 15 mai et à la reddition de la Belgique le 27, tandis que, le 25, le Corps expéditionnaire britannique commence de rembarquer. Après quinze jours de combat, le haut commandement français se résigne au pire et les ministères ont déjà brûlé leurs archives.

Mais dès le 11 mai, les imperméables Ardennes sont pénétrées par les Panzers. Dès le 13 mai, Guderian aborde la Meuse à Sedan et, l'ayant franchie le 14, s'apprête à prendre à revers les armées françaises entrées en Belgique. La ligne Maginot, symbole et matérialisation de l'invulnérabilité des fronts terrestres fortifiés, est contournée. En quelques jours s'effondrent ainsi les dogmes éculés du conformisme sur quoi repose la défense de la France.

Dès le 12 mai, c'est sur l'aviation que compte le haut-commandement pour tenter d'endiguer le flot qui le bouscule et le submerge car, ainsi qu'il le proclame « *la situation présente justifie l'engagement de tous les moyens* ».

Mais le haut commandement, qui n'a vu, avant la guerre, ni le rôle des avions ni le danger qu'ils représentent, n'a pas constitué pour ses armées d'artillerie antiaérienne ni de forces aériennes offensives véritables.

Au 10 mai 1940, à un ennemi couvert de Flak, la France ne peut opposer globalement que 2 avions contre 5. Et tous les moyens offensifs, ce sont 242 bombardiers, dont la moitié sont d'un autre âge. L'aviation d'assaut ne comporte encore que deux groupes sur les cinq qu'elle finira par totaliser un mois plus tard. Mais le 12 mai, sur le Canal Albert, ce sont 12 Léo 45 et 18 Breguet 693 qui tentent d'arrêter les colonnes allemandes. Tous ceux qui reviennent de cette action sans espoir sont hors de combat et 8 sont abattus. Mais le 14 mai à Sedan, ce sont 30 bombardiers français et 67 britanniques qui essaient d'empêcher les Panzers de franchir la Meuse. 32 Anglais et 5 Français y sont la proie de la Flak et des Messerschmitt. La chasse française, qui couvre l'opération, abat ce jour-là 53 avions allemands et perd 33 des siens.

L'aviation française se bat depuis le début dans les pires conditions. Non seulement ses avions sont, numériquement et techniquement, insuffisants, non seulement son personnel navigant compte moins de 2 000 pilotes en tout - dont 700 pilotes de chasse pour les 637 appareils disponibles -, mais encore et surtout les principes de son emploi sont catastrophiques. A raison d'un groupe de chasse et d'un groupe de reconnaissance par armée, d'un groupe d'observation par corps d'armée et par division, les Forces aériennes sont déjà largement disséminées au profit des Forces terrestres. Dès l'annonce de l'offensive allemande, la quasi-totalité des Forces aériennes réservées, également versées aux Forces aériennes de coopération, sont aussi utilisées en fonction des besoins locaux de la bataille au sol. Dès lors, toute concentration de moyens est impossible et toute manoeuvre aérienne d'ensemble interdite. L'aviation de bombardement, y compris les groupes que leurs performances condamnent aux seules interventions de nuit, est engagée de jour dans des actions d'appui direct auxquelles elle n'est pas préparée. Au fur et à mesure de leur équipement en matériel moderne, les groupes de bombardement, un par un, sont jetés sans entraînement dans une bataille déjà perdue. De son côté, l'aviation de chasse, opérationnellement mieux préparée, est tirillée entre la couverture des Forces terrestres, la défense aérienne du territoire, l'escorte des bombardiers et la protection des appareils d'observation ; elle ne peut pratiquement jamais parvenir à opérer des concentrations suffisantes et intervenir de façon efficace en des points donnés du champ de bataille.

Pourtant, dès avant l'attaque allemande du 10 mai, l'armée de l'Air se bat. Elle se bat depuis le début de septembre et, après trois mois de calme à peu près total en surface, elle compte, au 30 novembre 1939, 700 missions de reconnaissance lointaine et plus de 300 sorties sur les lignes, ayant déjà perdu 25 avions. Le premier Mureaux 115 d'observation est abattu le 8 septembre, jour où le premier équipage français est tué à la guerre et jour où le groupe de chasse II/4 obtient aussi les deux premières victoires françaises sur la chasse allemande.

Au soir du 9 mai 1940, les groupes de chasse ont déjà exécuté 10 000 sorties et abattu 81 adversaires. Ils feront encore 10 000 autres sorties au cours des six semaines de la Bataille de France. Pendant ces seuls 45 jours, 733 avions allemands seront abattus en combat aérien et 120 autres seront homologués à la trop faible artillerie anti-aérienne. S'ajoutant logiquement à ces 853 appareils détruits de façon indiscutable, le nombre estimé des avions endommagés non récupérables porte le total des pertes de l'adversaire à plus de 1 300 aéronefs. D'ailleurs, l'ennemi admet, pour la période, 1 369 avions non rentrés. Plus de 700 membres d'équipage constituent le tiers des prisonniers qui lui ont été capturés.

De la sorte, par l'affaiblissement ainsi imposé à la Luftwaffe (le quart de ses effectifs de première ligne), la Bataille de France prépare-t-elle les résultats de la proche Bataille d'Angleterre et favorise-t-elle son heureuse issue.

Mais les accomplissements réalisés par les aviateurs français ne sont pas obtenus sans douleur. L'armée de l'Air a perdu 30% de son personnel navigant et 852 avions, dont 410 en combat aérien. 500 pilotes sont hors de combat.

On se souvient plus facilement des exploits que des sacrifices. Il est, certes, justifié de rappeler les 111 victoires du groupe de chasse I/5 et les 20 avions abattus par Marin-la-Meslée. Il faut dire aussi le courage des équipages de l'aviation de renseignement et de l'aviation de bombardement qui, sachant que les armes sont inégales, volent vers leur destin, parce que tel est le devoir. Parmi ceux qui personnifient ce sacrifice obscur et consenti, le Commandant Jean, Dieudonné de Laubier, tombé à Sedan le 14 mai, le Lieutenant-colonel Jean Dagnaux, tombé près de Vervins, dans la nuit du 17 au 18 mai.

C'est légitimement qu'on peut associer le nom et le destin de ces deux officiers : l'un et l'autre exercent des fonctions de responsabilité à la 34^{ème} escadre de bombardement, Jean Dagnaux Commandant en second de l'Escadre, Dieudonné de Laubier, commandant du groupe II/34. L'un et l'autre vont mourir, pour ainsi dire volontairement, accomplissant ainsi, dans le symbole du choix délibéré, l'acte de commandement parfait.

Jean, Dieudonné de Laubier s'était engagé pour la durée de la guerre en octobre 1914, à l'âge de 17 ans ; il avait obtenu comme artilleur quatre citations à la fin de 1917. Officier en février 1918, il avait rejoint en septembre l'aviation militaire. Après la guerre, il avait réussi le concours de l'Ecole spéciale militaire et, à sa sortie de Saint-Cyr, avait été affecté en 1923 au 32^{ème} Régiment d'aviation. Breveté observateur et pilote d'avion en 1924, il accomplit le parcours du commandement au sein de L'aviation militaire, puis de l'armée de l'Air : commandant d'escadrille en 1935, commandant de Groupe à la 38^{ème} escadre de bombardement en 1938, commandant du Groupe II/34 en 1940, ayant été nommé au grade de commandant au printemps 1939.

Le Commandant de Laubier força son destin une première fois en janvier 1940 lorsque, étant en cours de transformation pour l'aviation de chasse, il jugea plus utile de servir immédiatement dans une spécialité où il était entraîné et demanda son retour à l'aviation de bombardement. Il le força une seconde fois, le 14 mai 1940.

Le 14 mai 1940, le Commandant de Laubier n'avait pas à voler. Il venait de faire une mission et son avion n'était pas disponible. Mais, au moment où, conformément aux ordres, il envoyait à Sedan les quatre avions disponibles de son groupe, sachant que la probabilité de leur retour était faible, il ne se sentit pas le droit d'envoyer ses subordonnés se faire tuer sans prendre les mêmes risques qu'eux. Il arrêta donc l'un des avions qui roulaient déjà et prit la place de l'un des aviateurs. Et c'est sereinement, en toute connaissance de cause, qu'il assumait ainsi son rôle de chef.

L'Amiot 143 n° 56 fut abattu par la Flak en abordant Sedan. Le Commandant de Laubier, le Lieutenant Vauzelle, le Sergent-chef Occis tombèrent avec l'avion. Le Sergent mitrailleur Gelly et le Sergent radio Ankaoua purent se jeter en parachute. Le Sergent Ankaoua est devenu le Commandant de réserve Ankaoua, aujourd'hui seul survivant de cette mission. Il est ici. Monsieur le Maire de Sedan ne pouvait trouver de personnalité mieux appropriée pour dévoiler maintenant la stèle érigée ici en mémoire de l'équipage du Commandant de Laubier.