



POUR L'HISTOIRE

50^e anniversaire de la Bataille de France :

2^e partie : **Le Bombardement et le Renseignement**

Le sacrifice exemplaire du Commandant de Laubier le 14 mai 1940

Il est depuis septembre 1939 le commandant du 2^e groupe de la 34^e Escadre, celle-ci sous les ordres du Colonel François. Son âge (il a combattu en 1914), sa situation de famille (il est père de sept enfants), lui permettraient d'être dans un Etat-Major. Il ne l'a pas voulu. Son unité est équipée de ces fameux avions dits modernes « Amiot 143 » dont sont dotées, depuis 1936, plusieurs Escadres de bombardement. Leurs performances : 180 km/h. Leur fuselage a été peint en noir, car ils ont été destinés aux opérations de nuit, compte tenu de leur invraisemblable lenteur. Depuis septembre 1939, les équipages « espèrent » les fameux « Amiot 350 » qui volent près de **trois fois** plus vite. Mais, comme pour les Dewoitine 520, ils sont encore en usines, attendant le « **dernier petit rien** » qui les rendra opérationnels.

Au début de la matinée, le Colonel François réunit ses commandants de groupe, Véron et de Laubier :

- La situation est dramatique. Les Allemands franchissent la Meuse à Sedan sur des ponts intacts. Nous venons de recevoir l'ordre de les détruire.

- De jour, c'est une véritable mission suicide, avec nos « Amiot », réplique Véron.

- Je sais. J'ai même prévenu l'Etat-Major que c'était une folie.

- Mon Colonel, nos équipages ont tous donné les preuves de leur courage, mais ils n'ont pas la vocation du martyre. C'est une décision sans appel ?

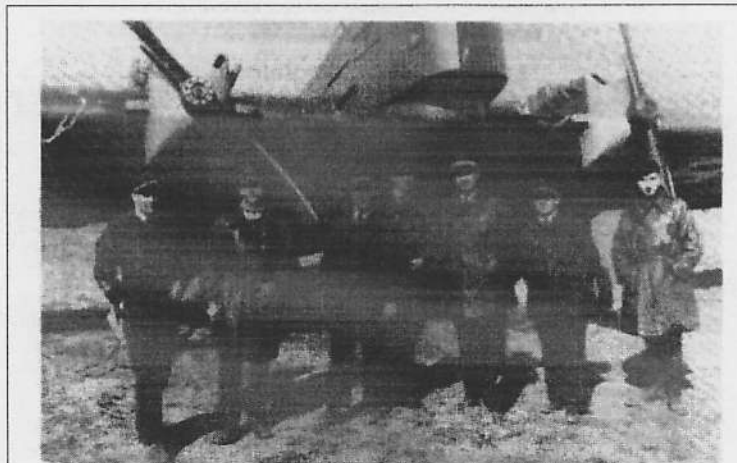
- Sans appel. Nous recevrons bientôt des ordres plus détaillés. Des avions de la 38^e escadre se joindront à nous.

Les différentes missions de nuit effectuées depuis le 10 mai ont singulièrement réduit les disponibilités : **5 appareils pour l'Escadre**, sur les 13 restants. Le Commandant Véron prendra le commandement du dispositif :

« A 11 h, les équipages sont auprès des appareils. Un sous-officier accourt vers moi avec un pli. Contre-ordre : on ne bombardera plus les ponts, mais les routes et voies d'accès au nord de la ville. Une contre-attaque française est paraît-il en cours. On risquerait de larguer nos bombes sur nos propres troupes.

A 11 h 25, les moteurs chauds, nous commençons à rouler. Notre chargement de bombes est composé de 16 bombes de 50 kg et deux de 100 kg.

L'avion du Capitaine Peretti colle sur ma droite ; celui du Capitaine Maire sur ma gauche. Deux avions du groupe 2/34 nous rejoignent avec, comme chef de bord, le Commandant de Laubier et le Lieutenant Foucher ».



Le Commandant de Laubier et quelques sous-officiers de son groupe.

L'Amiot n° 56 du 2/34 a comme équipage le Lieutenant Vauzelle, le Sergent-Chef Occis et les Sergents Ankaoua, Gelly et Ceillard. Alors que l'avion roule au sol, le Commandant de Laubier arrive en voiture, le fait stopper et donne l'ordre au Sergent Ceillard de descendre. Il grimpe à sa place et s'installe comme second pilote aux côtés d'Occis, tandis que le Lieutenant Vauzelle prend la place du mitrailleur avant.

« Un quart d'heure après le décollage, l'Amiot du Capitaine Peretti, victime d'ennuis mécaniques, rentre au terrain. Les quatre avions restants se mettent en losange, cap sur le terrain de la Fère.

A 12 h, les six avions de la 38° Escadre se placent derrière nous, en deux sections de trois, tandis que 12 Morane 406 du GC 3/7 nous rejoignent et nous escortent : deux patrouilles à droite et deux à gauche.

A 12 h 15, cap sur Poix-Terron, à 15 km au sud de Mézières. Le plafond est à 1 000 mètres, avec 6/10 de cumulus de beau temps. Nous volons à 900 mètres. Passé Poix, je mets le cap sur Vrignes-Meuse. La rivière se dessine au loin. Sedan est en vue.

Le temps est si clair, la formation si parfaite, les moteurs tournent si rond, on devine si peu de traces de bataille au sol, que je ne puis résister au sentiment d'euphorie qui m'envahit depuis un instant. Allons donc ! Mais tout va très bien ! On se fait un monde de bien peu de choses ! Que peut-il nous arriver dans un décor aussi harmonieux, au milieu d'une nature si belle et si sereine, vue d'en haut, qu'elle suggère inévitablement des sentiments de paix, de fraternité et d'amour entre les hommes ?

Nous allons franchir la Meuse à la verticale du canal qui forme une boucle de la rivière peu en aval de Sedan. La Meuse est franchie, toujours rien.

Léger virage à droite pour prendre l'alignement du nord de la ville. Le calme est absolu. Toujours rien...

Et tout à coup, sans aucune transition, c'est l'enfer ! Des centaines de bouches à feu de petit et moyen calibres crachent sur nous. Nous sommes pris dans un infernal tissu de feux croisés. Nous continuons imperturbablement notre route. Les objectifs désignés sont atteints et bombardés.

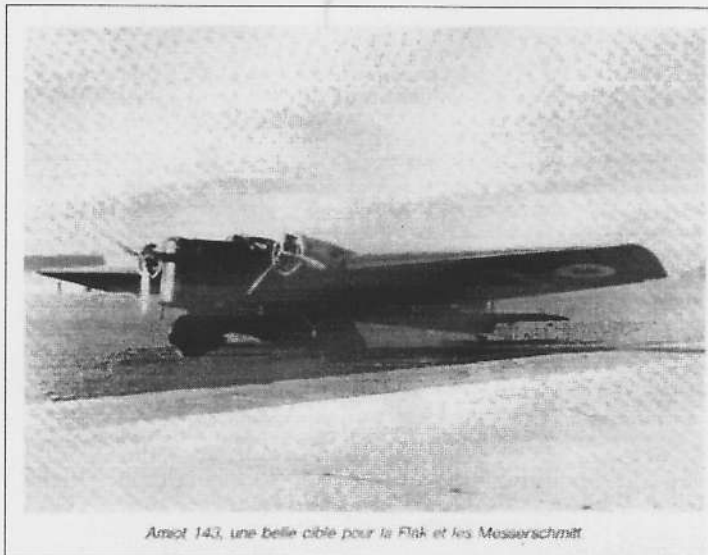
L'avion du Commandant de Laubier qui ferme le losange est le premier touché par la Flak et descendu en flammes. Le Commandant, le Lieutenant Vauzelle, le Sergent-Chef Occis sont tués. Gelly et Ankaoua sautent en parachute et sont fait prisonniers.

L'avion du Lieutenant Foucher, durement touché et bien qu'attaqué par un Me 109, rejoint sa base en volant au ras du sol. L'avion du Capitaine Maire et le mien sont attaqués par des Me 109 et Me 110. Le premier est mis en flammes. Trois hommes évacuent en parachute. Maire et son pilote, Speich, sautent après un dramatique dialogue entre les deux hommes, chacun ordonnant à l'autre de le précéder.

Quant à mon avion, percé de toutes parts, seule la virtuosité de notre pilote, l'Adjudant Milan, nous posera sans trop de mal en campagne ».

Les 34° et 54° Escadres perdront 43 navigants entre le 10 mai et le 24 juin.

Jean Gisclon



Amiot 143, une belle cible pour la Flak et les Messerschmitt