

L'équipe de rédaction : C.Auzépy-10 rue Sully-78180 MONTIGNY -
Site anfas : www.anfas.fr

christian.auzey@wanadoo.fr

Le mot du président.

Au hasard de mes lectures... : « pour répondre aux exigences de la politique de paix internationale de 1933, le terme Escadron de Bombardement est remplacé par Escadre d'Aviation Lourde. »

C'est ainsi que les escadrons Tunisie et Guyenne en 1944, en Angleterre, furent appelés « Groupes Lourds » au lieu d'Escadron de Bombardement.

Les hommes politiques de cette époque jouaient avec les mots et semblaient se cacher la tête dans le sable.

Lors de la création des FAS, le terme d'Escadron de Bombardement fut donné aux 9 escadrons de la Force de Frappe, équipés du Mirage IV et de l'arme nucléaire.

En 2005, le Mirage IV – le bombardier stratégique - fit son dernier vol à l'escadron de reconnaissance stratégique « Gascogne », stationné à Mont-de-Marsan.

La Dissuasion était assurée par des Mirage 2000N et des Rafales tous biplace et armés de l'arme nucléaire.

Dans les années 2000-2010, un chef d'état-major de l'armée de l'air signa une note qui modifiait l'appellation Escadron de Bombardement en Escadron de Chasse.

C'est ainsi que tous les Escadrons de la force de Frappe s'appelèrent Escadrons de Chasse. La mission restait la même et, vue la modernité des avions, avec un écart radial très efficace.

Pourtant, à mon humble avis, la Force de Frappe venait – sur le plan politique et médiatique - de perdre de son efficacité par cette nouvelle appellation.

Nous, les anciens des FAS, membres de l'ANFAS, nous serons nostalgiques au cours de cette année où l'armée de l'air fête ses 80 ans et les 50 ans des FAS : aucune autorité n'évoquera les escadrons de bombardement, ceux d'avant 1933, ceux des années 39-45, ceux de l'Indochine, ceux de la Force de Dissuasion et tous ceux qui sont morts dans l'exécution de leur mission de bombardement.

Qui pourrait d'ailleurs en donner un chiffre ?

Jacques Pensec

Le premier bombardement de Berlin : 7 juin 1940.

Un vieil ami de 80 ans, fier d'avoir été caporal dans l'Armée de l'Air, m'a adressé le livre.

Cet ouvrage se veut une réhabilitation de l'armée française pendant la campagne de mai juin 40. L'auteur dresse un portrait dithyrambique de l'action des forces françaises face à l'offensive, vite irrésistible, des armées d'Hitler. Les faits chiffrés concernant les pertes dues aux combats, les faits d'armes spectaculaires dans des circonstances désespérées. Le pays n'a pas à avoir honte de la conduite de ses forces armées.

Le chapitre 10 « LE CIEL N'ETAIT PAS VIDE » rappelle le sacrifice de ces aviateurs que l'on a injustement accusés d'être absents du ciel de France en mai-juin 1940. Je vous propose de lire ci dessous les quelques lignes consacrées à l'aviation de bombardement.

Le sacrifice des bombardiers.

La totalité des bombardiers français engagés au combat du 10 mai au 25 juin 1940 représente 420 appareils. Les pertes, qui atteignent 370 appareils hors de combat durant la même période, illustrent l'immensité du sacrifice. Les escadrilles de bombardiers français ont accompli de véritables missions suicides pour tenter d'enrayer l'avance allemande, affrontant non seulement la chasse, mais également la terrible DCA. Pour l'ensemble des formations de bombardement, le nombre des sorties effectuées est de l'ordre de 2130 en 45 jours !

Le 19^{ème} groupement d'assaut, équipé de modernes Bréguet 693, accomplit 215 missions, perd 39 appareils, compte 43 tués, blessés ou disparus sur 60 navigants, entre le 20 mai et le 14 juin 1940.

Le 14 mai, 5 Léo 45 et 10 Amiot 143 parvenus sur la Meuse ont tous été gravement touchés, 5 ont été abattus, 9 pilotes sont portés disparus.

Le même jour, 12 Amiot 143 tentent une action de jour sur les ponts de Sedan : un seul revient à sa base.

L'escadrille AB 2 de l'aéronavale, équipée de modernes Loire-Nieuport 411, perd 6 de ses 11 appareils lors d'une unique mission d'attaque.

Le 19 mai, deux escadrilles de l'aéronavale, également équipées de Loire-Nieuport 411, déplorent

la perte de 11 avions sur 23 engagés, près de Cambrai.

Et que dire de cet exploit du «Jules Verne», un quadrimoteur Farman 223/4, qu'un marin de l'aéronavale, le Capitaine de Corvette Daillière, conduit sur Berlin le 7 juin 1940. C'est la première fois que la capitale du Reich reçoit des bombes.

« Le 7 juin 1940, raconte Paul Auphan, au milieu de l'après-midi, Daillière, commandant le « Jules Verne » avec le prestigieux Comet comme navigateur, décolle lourdement chargé de Bordeaux-Mérignac, suit le milieu de la Manche, franchit le Pas-de-Calais, contourne la Hollande occupée, coupe à travers le Danemark (également occupé mais très endormi), pénètre en Baltique, reconnaît de loin Stettin et fonce droit au sud vers Berlin qui reçoit deux tonnes de bombes à minuit précis. Pour la première fois de la guerre, le ciel de la capitale du Reich est violé. La Flak se déchaîne dans un embrasement de projecteurs. Il s'agit ensuite d'échapper à la chasse. Volant en rase-mottes ou se cachant dans les nuages, Daillière parvient à se poser à Orly sans dommages. »

Le lieutenant de vaisseau Paul Comet, qui a participé à cette mission historique sur Berlin, se souvient :

« Nous décollâmes aux environs de 15 heures, de façon à arriver à la nuit sur les côtes du Danemark. En cours de route, nous fûmes pris pour cible par tous les navires français et anglais malgré les signaux de reconnaissance. Je naviguais à vue, sans difficulté, le temps étant absolument clair. Je reconnus l'île allemande de Sylt, ce qui nous permit d'éviter facilement sa très puissante DCA. J'avais un vent très précis, qui me permettait de calculer une vitesse/sol absolument exacte, et nous coupâmes de la Baltique au nord de Berlin, exactement à l'heure prévue. De là, il nous restait à peu près une quarantaine de minutes de vol pour arriver au dessus de la capitale allemande. Le commandant Daillière m'avait dit : « Une minute avant le centre de Berlin faites-moi signe. »

Il avait fait installer, à l'avant, une vaste vitre sur laquelle il installait son viseur pour bombarder. Quand le viseur n'y était pas, je regardais par la vitre pour prendre des repères. Mais cette fois, il y avait 5 ou 6/10èmes de cumulus aux environs de 500 à 600 mètres. J'avais beau regarder entre les nuages, je n'apercevais que des lacs difficiles à identifier. Heureusement les Allemands allumèrent leurs projecteurs, dont la lueur aperçue à travers les nuages me servit de repère. Nous exécutâmes alors les manœuvres prévues au dessus de la ville plusieurs passages, en désynchronisant les moteurs pour faire croire que nous étions plusieurs avions... Cela devait permettre au communiqué français du lendemain d'annoncer que Berlin avait été bombardé

par « une formation de l'aéronautique navale », de façon à faire croire aux Allemands que nous avions plusieurs avions capables de ce type de mission.

Il était par conséquent essentiel que nous revinssions à la base, car si nous avions été abattus, toute notre « formation imaginaire » eut été anéantie... Le commandant Daillière lâcha nos bombes, comme prévu, dans la banlieue de Berlin et, dès les premières, la DCA se déchaîna contre nous.

J'ai voulu savoir, après la guerre, où les bombes étaient tombées exactement. Tout ce que l'on a pu me dire vaguement fut qu'elles avaient touché la banlieue, et notamment une usine. Mais c'était sans grande importance, le but du raid étant plutôt d'ordre psychologique.

Nous ne fûmes ni touchés par la DCA, ni pris à partie par la chasse, et nous rentrâmes en coupant directement à travers l'Allemagne. Nous fûmes « assaisonnés » en passant le Rhin, mais nous nous posâmes sans dommage à Orly, qui venait juste d'être bombardé. »

Ainsi les aviateurs français ont fait davantage que « sauver l'honneur ».

D'après le livre de Dominique LORMIER :

« COMME DES LIONS - L'HEROÏQUE SACRIFICE DE L'ARMÉE FRANÇAISE, MAI-JUIN 1940 »

L'ARMÉE DE L'AIR SE SOUVIENT

Tout au long de l'année 2014, l'Armée de l'air organise des commémorations autour de ses trois missions : dissuasion-protection-intervention.

Voici les rendez-vous à ne pas manquer selon la sensibilité de chacun.

- **13 juin 2014** – BA 118 Mont de Marsan sur le thème de la reconnaissance.
- **21 et 22 juin 2014** – BA 120 Cazaux pour le meeting des 80 ans de l'Armée de l'air, des 100 ans de la Base et des 100 ans de la première mission spéciale.
- **27 juin 2014** – BA 709 Cognac pour les 70 ans de la disparition d'Antoine de Saint-Exupéry.
- **5 et 6 juillet 2014** – BA 133 Nancy, meeting de l'air pour les 100 ans de la première mission de bombardement.
- **13 juillet 2014** – Aéroport du Bourget pour le centenaire de l'aéroport.
- **8 et 9 juillet 2014** – BA 106 Bordeaux XII^{ème} édition de l'université d'été de la Défense.
- **5 et 6 octobre 2014** – BA 113 Saint-Dizier pour les 100 ans de la première victoire aérienne.
- **17 octobre 2014** – BA 125 Istres pour les 50 ans des FAS.