

Quand nos ailes se repliaient...

Note de l'auteur :

Cet article, établi d'après de nombreuses lectures sur le sujet, doit beaucoup aux remarquables volumes de la revue ICARE et en particulier aux articles de Monsieur R. DANIEL.

Tous les récits d'acteurs ou de témoins de la campagne aérienne de 39-40 laissent aux lecteurs une impression dominante : celle que nos moyens étaient nettement inférieurs, en qualité et quantité, à ceux de nos adversaires. Les circonstances de la mort en combat aérien de Maurice ARNOUX peuvent servir de symbole pour représenter cette époque tragique : un grand pilote, un Morane 406, 7 Messerschmitt 109...

Pourtant, depuis quelque temps, des opinions se répandent qui ne sont pas en parfaite conformité avec cette vision des choses :

- La comparaison des qualités des avions alors en présence n'est pas aussi défavorable à nos appareils qu'on l'a dit;
- Notre infériorité numérique ne résulte que de l'inexactitude des calculs;
- L'industrie aéronautique avait fourni suffisamment d'avions, donc le pouvoir politique avait accompli sa tâche;
- Si nombre des avions existants n'étaient pas en ligne, où ils auraient logiquement dû se trouver, la faute en incombe au commandement de l'Armée de l'Air...



MS 406.

Reproduction Document Musée de l'Air - N° MA 209

Certes, il ne peut être question de ne pas reconnaître l'effort remarquable de notre industrie aéronautique de 1938 à 1940, ni de nier que nos chefs d'alors auraient sans aucun doute pu mieux faire.

Mais ces opinions semblent renfermer des excès dont les quelques réflexions qui vont suivre voudraient les débarrasser.

*
* *

Comparons tout d'abord les matériels en présence, en un premier temps au 1^{er} octobre 1939, puis au 10 mai 1940. Nous ne tiendrons évidemment compte que ce qui se peut comparer et nous n'opposerons aux avions allemands que nos appareils « modernes » — du moins ceux dont le nombre dépassait la dizaine à l'époque considérée.

Au 1^{er} octobre 1939, pour ce qui est des bombardiers, c'est très vite fait : il n'y en a pas en France (si l'on excepte 5 Léo 451). La Reconnaissance

est dotée de Potez 637, puis 63-11, qui sont donnés pour 425 à 435 km/h à 5 000 m, donc comparables au Dornier 17 (420 km/h à 4 000 m). Il semble que, dans la réalité, le DO 17 soit allé un peu plus vite. Cette comparaison n'a d'ailleurs pas grande signification : l'important pour un appareil de Reconnaissance est, soit d'être plus rapide que les chasseurs ennemis, soit de disposer d'une abondante protection de chasse. A ce point de vue, les équipages de DO 17 furent logés à meilleure enseigne que nos équipages de Potez 63.

L'ossature de la chasse, en octobre 1939, est constituée en premier lieu par des Morane 406, en second lieu par des Curtiss H 75. Le Morane 406 (860 ch, 1 canon de 20 et 2 mitrailleuses de 7,5) ne dépasse pas 480 km/h. La qualité de son moteur est variable, si bien que ses performances peuvent changer dans une proportion notable d'un appareil à l'autre. Il est maniable; son armement est suffisamment dense, mais son « temps » de feu est assez faible. Le Curtiss H 75 (1 050 ch, 6 mitrailleuses de 7,5) ne dépasse pas 500 km/h. Il est plus puissant que le Morane 406, robuste, maniable, un peu plus rapide; sa densité de feu est plus faible, trop faible même. L'adversaire du Morane et du Curtiss est le Messerschmitt 109-E1 (1 175 ch à injection, 2 canons de 20, 2 mitrailleuses de 7,9). Il atteint 560 km/h. Il a donc en toutes circonstances la possibilité de rompre le combat à sa guise.

Le Messerschmitt 110 (2 × 1 100 ch, 550 km/h, 2 canons de 20 et 5 mitrailleuses de 7,9) est utilisé comme chasseur lourd. Moins maniable que nos monoplaces, il possède cependant une forte densité de feu et une



Dewoitine 520.

Cliché Musée de l'Air - N° F 0011

vitesse élevée. Il constitue donc un adversaire assez coriace. Nous disposons, nous aussi, d'un bimoteur de chasse, plus exactement de « commandement à la chasse » (?). C'est le Potez 631 (2 × 700 ch, 440 km/h), difficilement utilisable comme chasseur étant donné sa vitesse; sa carrière fut fort modeste.

*

Au 10 mai 1940, de nouveaux modèles ont fait leur apparition en unité. Pour le bombardement, le Léo 451 (2 × 925 ch, 460 km/h, 1 500 kg de bombes). Il est plus rapide que le Heinkel 111, bombardier standard allemand, mais transporte moins de bombes (1 500 kg contre 3 000 kg). Le Bréguet 693 (2 × 700 ch, 485 km/h, 400 kg de bombes) est un bombardier d'assaut à bonnes performances dont la doctrine d'emploi n'a pu être mise au point. On ne peut vraiment le comparer au Stuka, auquel nous n'avons rien à opposer. Dans la Reconnaissance est apparu le Bloch 174 (2 × 1 140 ch, 530 km/h) aux performances brillantes (100 km/h de plus que le Potez 63-11).

Pour ce qui est de la chasse, le Bloch 152 entre en service à la fin de l'année 1939. Ses performances sont comparables à celles du Curtiss (480 à 510 km/h selon que le moteur développe 1 000 ou 1 060 ch). Sa vitesse ascensionnelle au sol est cependant moins élevée (620 m/mn contre 715). Mais il est armé de 2 canons de 20 et de 2 mitrailleuses de 7,5. Le Dewoitine 520 (930 ch, 535 km/h, 1 canon de 20 et 4 mitrailleuses de 7,5) est déclaré « bon de guerre » fin avril - début mai 1940. Il semble avoir été un excellent appareil. Mais à l'époque de sa mise en service, ses performances sont déjà inférieures à celles du Messerschmitt 109-E 3 des Allemands : en vitesse maximum (535 contre 570), en vitesse ascensionnelle (900 m/mn contre 945), puissance de feu également inférieure (2 mitrailleuses de plus, mais 1 canon de 20 en moins). Evidemment, c'est mieux que le Curtiss (gain de 35 km/h en vitesse maximum, de 230 m/mn en vitesse ascensionnelle, de puissance de feu) et surtout que le Morane, qu'il doit remplacer dans les groupes.

Il est donc possible d'écrire qu'entre l'entrée en guerre et le 10 mai 1940, des appareils sont apparus en unité dont la qualité, sensiblement supérieure à celle de leurs prédécesseurs, ne suffit pas cependant à conférer à leurs pilotes une supériorité de fait sur leurs adversaires.

**

Cette amélioration de la qualité du matériel ne pouvait avoir de conséquences importantes sur le déroulement des combats que si elle concernait une notable proportion de nos forces.

Qu'en est-il au 10 mai 1940 ? Il n'y a guère en première ligne que 36 Dewoitine 520 disponibles, 93 Bloch 152, 24 Bloch 174, 54 Léo 451, 31 Bré-



ME 109 E.

Cliché Musée de l'Air - N° D 0003 P

guet 693. La part la plus importante du matériel est constituée par les modèles anciens, en formation en octobre 1939 : 278 Morane 406, 98 Curtiss, 238 Potez 63-11. L'accroissement en qualité ne peut donc sérieusement compenser notre infériorité numérique manifeste.

Quels sont en effet, de part et d'autre, les forces aériennes en présence ? Du côté allemand, participent à la bataille 3 500 appareils dont environ 1 000 bombardiers moyens, 400 Dornier 17 de Reconnaissance, 1 000 chasseurs Messerschmitt 109, 250 Messerschmitt 110 et 350 « Stukas »

Ju 87. Nous leur opposons, en ne tenant compte que des avions modernes, 120 bombardiers, 280 avions de reconnaissance, 540 chasseurs monoplaces, 70 multiplaces de chasse, soit un peu plus de 1 000 avions. Y ajouter les 80 Hurricane et les 60 Blenheim de la RAF ne change guère les proportions. Au moment de l'Armistice, le nombre d'appareils mis en ligne par l'Armée de l'Air française était sensiblement le même qu'au 10 mai.

Ici beaucoup se posent une question : Si le 25 juin 1940, le nombre des appareils en ligne était de l'ordre de 1 000, qu'étaient donc devenus les 4 000 appareils pris en compte par l'Armée de l'Air entre mars 1938 et l'Armistice de juin 1940 ?

Notons tout d'abord que cette disproportion n'apparaît pas seulement pour l'Armée de l'Air française de 39-40. Il y a toujours loin du nombre d'avions en ligne au nombre des appareils fabriqués ou livrés. La Luftwaffe, qui disposait en mai 1940 de 5 000 avions en ligne dans l'ensemble de ses unités, était alimentée à la cadence de 400 avions/mois depuis le début de 1938, cadence qui atteignait 950 avions/mois en mai 1940, après être passée par 1 000 avions/mois en août 1938, peu avant Munich. Un calcul rapide nous indique que l'Allemagne ne disposait réellement en mai 1940 que de moins du tiers des avions fabriqués depuis le début de l'année 1938. Elle n'a jamais pu, par la suite, mettre en ligne plus de 800 JU 88 alors qu'elle en a fabriqué plus de 2 000 par an de 1940 à 1943. Rappelons que l'aviation française ne disposait, à l'issue de la première guerre mondiale, que de 3 500 avions en ligne, soit un peu plus de 15 % de la production globale de la seule année 1918. Bien sûr toutes ces données ne sont pas comparables. Mais elles incitent à la réflexion.

Revenons à la campagne de 39-40, aux 1 000 avions en ligne et aux 4 000 avions livrés, dont il faut préciser que 3 500 le furent dans les années 1939 et 1940. Il faut tout d'abord tenir compte du fait qu'à cette époque nombre d'avions construits étaient destinés à demeurer en « volant » : le Plan V d'avril 1939 prévoyait la construction de 8 094 appareils, dont 2 938 en ligne et 5 156 *en volant* (1,4 avion en volant pour 1 avion en ligne dans la chasse, 2 pour le Bombardement et la Reconnaissance). Les commandes de Dewoitine 520 comprenaient un volant de 100 % des avions en ligne. Nul ne s'alarmait donc lorsqu'une notable proportion d'appareils se trouvaient en entrepôt, même indisponibles. Il faut également tenir compte des accidents (en particulier lors de la transformation des pilotes), des appareils en panne ou en réparation. Enfin gardons à l'esprit le fait qu'un appareil livré à l'Armée de l'Air n'était pas forcément « bon de guerre ». Ainsi, le Bloch 151, prédécesseur du Bloch 152, ne fut jamais « bon de guerre » bien que 140 exemplaires aient été livrés.

Certains appareils furent livrés sans hélice, les pilotes convoyeurs repartant avec, sous le bras, l'hélice qui leur avait permis d'effectuer

le convoyage. Des équipements manquaient également sur bien des avions. L'armement n'était pas monté par les constructeurs, mais par l'Armée de l'Air qui avait établi à cette fin, près des usines, des annexes d'entrepôt.

Il est hors de doute que la coordination des opérations qui font d'un ensemble cellule-moteur un avion « bon de guerre » laissait à désirer aussi bien au niveau de l'industrie qu'à celui de l'Armée de l'Air. Il n'est également pas douteux que les circuits de livraison de cette dernière auraient pu être moins lourds et plus rapides. Un exemple : des 250 bombardiers Martin et Douglas achetés aux USA, une centaine seulement purent participer aux opérations en juin 1940, alors qu'un peu plus de rapidité dans le montage et la livraison aurait pu porter ce nombre aux alentours de 200.

Tous ces facteurs conjugués expliquent, nous semble-t-il, la disproportion entre le nombre des avions livrés et celui des avions en ligne.

* * *

Dans ces conditions, il eût fallu, pour disposer à coup sûr de 3 500 avions en ligne, en fabriquer plus de 10 000. A supposer que le taux d'accroissement de la production aéronautique française ait pu être maintenu (et que, bien entendu, mai 1940 n'ait pas eu lieu...), cet objectif ne pouvait être atteint avant le milieu de l'année 1941. Il aurait donc été



Chaîne de montage des D 520 à TOULOUSE.

Cliché Musée de l'Air - N° DOC

nécessaire pour être prêts en mai 1940, de commencer à fournir le même effort un an plus tôt, c'est-à-dire au début de 1937.

Car l'effort fourni, pour remarquable qu'il fût, était trop tardif. Si nous comparons les budgets « air » depuis 1935 (en francs constants), nous nous apercevons que ce budget a augmenté approximativement de 50 % en 1936, de 15 % en 1937, de 65 % en 1938 et de 60 % en 1939. Le budget de 1938 est près du double de celui de 1936, celui de 1939 en est à peu près le triple. Il ne dépasse en valeur la moitié de celui de l'Armée de Terre qu'en 1938 (63 %) et devient, cette même année, supérieur à celui de la Marine (124 %). Nous pouvons alors estimer que, si en 1936 un effort indiscutable mais peu soutenu a été fourni sur le plan général du réarmement, le plus clair de cet effort date de l'année 1938 au cours de laquelle fut donnée une réelle priorité à l'aéronautique.

Il est bien certain que le taux d'accroissement de la production aéronautique française en 1939 et 1940 a dépassé celui de l'Allemagne, de l'Angleterre et, plus tard, de l'Amérique. Mais que nous ayons mis le même temps que l'Angleterre pour atteindre la cadence de 500 avions/mois et nettement moins de temps que l'Allemagne ne change rien aux faits. Car l'effort anglais commença vers le milieu de l'année 1935 et celui de l'Allemagne dès le début de 1934. Nul ne songe à féliciter le lièvre, qui a pulvérisé tous les records sur la dernière ligne droite du parcours, plutôt que la tortue qui a, elle, gagné la course.

En outre, cet effort énorme et tardif portait, dans sa précipitation même un germe d'incohérence : de là une certaine distorsion entre l'industrie des cellules, celle des moteurs qui démarra moins vite (il fut envisagé d'acheter des moteurs russes pour les Morane 406) et, surtout, celle des équipements (hélices, trains, radios) qui ne put toujours suivre la cadence.

A qui faut-il donc imputer ce retard dans notre réarmement aérien ? S'il semble établi que parvenaient à l'Etat-Major de l'Armée de l'Air, dès 1934, les renseignements qui pouvaient lui donner une idée claire et précise de ce qui se faisait outre-Rhin, il paraît tout aussi certain qu'il n'en fut pas tenu compte avant 1938. Les gouvernements d'alors peuvent arguer du fait qu'ils étaient mal renseignés et mal conseillés. Mais ils détenaient les mêmes informations grâce à d'autres canaux et les avertissements ne leur manquaient pas. En définitive, comme se l'est fait confirmer un téléspectateur au cours d'une émission sur les événements de 39-40, alors qu'il commençait à en douter, ce sont bien les gouvernements qui dirigent le pays et en aucun cas les Etats-Majors... Si ceux-ci ne donnent pas satisfaction, il appartient aux gouvernements d'en changer. En dernier ressort seul le pouvoir politique détient le « nerf de la guerre » et ce ne sont pas les Etats-Majors qui votent les Lois de Finances.

*
* * *

Il n'empêche que, dans leur domaine propre, nos états-majors d'alors ont montré quelques insuffisances.

Pour ce qui est de la préparation à la guerre, il semble bien que la question primordiale de la formation des pilotes n'ait pas retenu toute l'attention désirable. Sans doute le recrutement n'était-il pas aisé et les candidats ne se bousculaient pas dans les bureaux de l'Armée de l'Air dans les quelques années qui précédèrent la guerre. Par ailleurs, le matériel d'instruction était assez vétuste et hétérogène dans nos écoles de pilotage. Il n'existait en 1938 aucun matériel moderne de moyenne puissance. Aussi serons-nous obligés d'en commander en 1939 et 1940 aux USA et à... l'Italie. C'est à cette époque que nos écoles de pilotage commencent à se gonfler et, à quelques mois près, l'effort eût pu porter ses fruits. En tout état de cause, ce sont les mêmes pilotes qui supportèrent le poids de la guerre de septembre 1939 à juin 1940 (ils étaient 800 en ce qui concerne la chasse pour toute l'Armée de l'Air) et ils terminèrent la campagne exténués. Eussions-nous pu mettre en ligne 1 000 avions de plus que les pilotes nous auraient manqué. Les Américains l'ont bien compris qui formèrent leurs pilotes avant même de construire les avions qu'ils seraient appelés à mettre en œuvre.

Au plan de la doctrine, il ne fut pas tenu compte des enseignements de la fin de la première guerre mondiale : intérêt de la constitution d'une grande unité aérienne indépendante, utilisation de l'aviation en assaut, apparition du couple char-avion (chez les Anglais en août 1918). Il ne fut pas davantage tenu compte des enseignements de la guerre d'Espagne. La formule des « dotations organiques » fut préférée à celle des « groupements adaptés », l'adaptation stricte à l'organisation de l'Armée de Terre plutôt que la constitution de groupements constitués en fonction de la mission. D'où une utilisation parfois désordonnée des moyens, qui allait à l'encontre de l'efficacité souhaitable.

De plus, contrairement à ce que pourrait laisser supposer une telle adaptation, l'appui direct avait disparu des préoccupations des chefs aériens. La coopération s'arrêtait à la défense aérienne du champ de bataille et à la protection des avions de reconnaissance.

A leur décharge, les Etats-Majors de l'Armée de l'Air avaient quelques circonstances atténuantes : leur armée venait d'être créée, certains de ses chefs avaient en conséquence obtenu un avancement peut-être un peu rapide, sa position vis-à-vis du Ministère de la guerre (qui n'avait jamais pu accepter qu'elle lui ait échappé) était en fait assez délicate.

**

En définitive que retenir de tout ceci ? Que les succès de nos pilotes ne furent dus qu'à leur courage et à leur virtuosité, que l'effort prodigieux de notre industrie ne put porter tous ses fruits par suite de retards ou d'incohérences, que nos chefs d'alors commirent sans doute quelques erreurs.

Il n'en demeure pas moins qu'entre les années 1934 et 1939 on pouvait concevoir à la fois une politique étrangère interventionniste et une politique militaire résolument défensive, que l'on pouvait, au sein d'une instabilité politique chronique, reculer perpétuellement devant Hitler et espérer arrêter sa marche en avant, avoir foi en la diplomatie et ne l'étayer par aucune puissance militaire.

« Nous sommes les fruits de l'incohérence générale » écrivait Antoine de Saint-Exupéry dans « Pilote de guerre », on ne pouvait mieux résumer l'ambiance de cette époque. Et c'est là qu'il faut chercher les raisons profondes de notre insuccès.

WILLEFERT (49)