

Lieutenant-Colonel LANGERON

*MISÈRE*  
*et*  
*GRANDEUR*  
*de notre*  
*AVIATION*

(Préface de Jean de Granvilliers)

Editions Baudinière

Lieutenant-Colonel LANGERON

# Misère et Grandeur de notre Aviation



EDITIONS BAUDINIÈRE  
27 bis, rue du Moulin-Vert, PARIS-14<sup>e</sup>



## PREFACE

*Ceux qui vivent, ce sont ceux qui luttent.*

VICTOR HUGO.

*Il y a presque un quart de siècle, je fis, sur un brancard, mon entrée en gare de Vichy. Par petites étapes, je venais de Verdun. Un colonel, le sous-préfet de Lapalisse, en uniforme, et un médecin-militaire attendaient le train sanitaire qui me transportait.*

*Ils me reçurent comme si j'avais été ministre parce que, simple lieutenant, j'étais le plus haut gradé de ce convoi de fantassins.*

*— Voulez-vous être hospitalisé au Pavillon Sévigné? me dit le colonel.*

*J'acceptai comme j'aurais accepté d'entrer à l'Hôtel du Parc ou à l'Hôtel des Ambassadeurs. J'ignorais, d'ailleurs, que l'Hôtel Sévigné fut la maison hors-classe, réservée aux têtes couronnées. Un camion m'y conduisit donc et l'on m'assigna, au premier, une vaste pièce qui dominait le parc si noble et si calme, et c'est là que j'écri-*

Tous droits de reproduction, traductions et toutes adaptations, y compris la cinématographie muette ou parlante, le théâtre et la T. S. F. réservés pour tous pays, même l'U.R.S.S.

Les infractions seront poursuivies.



vis mon livre de guerre : Le Prix de l'Homme qui s'efforçait de répondre au Feu.

Un soir d'automne, vers la fin de 1916, mon infirmière, qui s'appelait Mlle Jane Garet, fit irruption dans ma chambre

— Plus de mille blessés sont annoncés, s'écria-t-elle, toutes les ambulances sont pleines à craquer, on va mettre un deuxième lit en face du vôtre.

Un fantassin l'occupa bientôt, un autre lieutenant, André Langeron, vingt ans à peine, le regard acéré, la tête massive, à la fois pétulant et sensé ; il était bien amoché, mais d'un fameux moral.

— Que faites-vous pour ne pas mourir d'ennui, entre les pansements ? fut son premier mot.

— Je m'occupe avec mon stylo, lui répondis-je ; l'exercice libre du cerveau, m'a dit Faguet, mon maître, est la seule raison de vivre un peu sérieuse qu'on ait pu trouver.

C'est ainsi qu'à son tour, mon camarade devint écrivain.

A la fin de 1917, lorsque, sur mes béquilles, j'entrai au 2<sup>me</sup> bureau, il prit, inapte au front, du service dans l'aviation et termina la guerre au G. B. 5.

Six ans plus tard, un soir, sur la Canebière, une main robuste s'abat sur mon épaule. Je me retourne, c'était André Langeron, devenu capitaine.

— Et où allez-vous ?

— Volontaire pour la Syrie, je rejoins le lieutenant-colonel Vuillemin.

Cette fois, nous ne devons plus perdre le contact.

En 1928, Etienne Riché est élu député des Ardennes.

— J'entre à la Chambre, m'avait-il dit, pour y exercer une action bien déterminée. Je veux y sauver notre aviation, je n'y veux pas d'autre tâche. Connaissez-vous un pilote de choix, brave, enthousiaste, intelligent ?

— Attachez-vous André Langeron. Il a des qualités uniques.

Ceux qui savent quelle fut l'œuvre d'Etienne Riché au ministère de l'Air, de janvier 1931 à juin 1932, ont mesuré la perte irréparable éprouvée par le pays lorsque mourut, en 1934, le député de Sedan.

Je n'ai jamais vu détresse plus bouleversante que celle d'André Langeron, à la clinique de la



rue de la Chaise, devant le cercueil d'Etienne Riché que veillait son fils aîné Philippe.

— Un tel homme ne peut être remplacé, disait-il, lui seul eût été capable de garder à la France sa place de grande puissance aérienne, lui seul possédait l'indépendance, la méthode et la foi!

L'équipe des Ailes décapitée retrouvera-t-elle un chef digne d'elle?

Le Commandant André Langeron l'appelle de sa voix claire.

Chacun de ses articles est un cri d'alarme. Il essaie d'arracher les pouvoirs publics à leur torpeur, il lance l'idée d'un plan de dix mille avions à construire en série, il étale la pauvreté sordide de l'aviation privée dont le budget, en 1936, se monte — écoutez bien ce chiffre — à quatorze millions, il crée des aéro-clubs sur tout notre territoire, il s'évertue à communiquer son ardeur à la jeunesse, il prouve, par des formules lumineuses, que la force aérienne aura, dans une guerre, et sur mer et sur terre, une importance décisive, il tire les enseignements de la guerre d'Espagne et, mesurant d'un coup d'œil génial les conséquences de notre infériorité vis-à-vis de nos adversaires, il adhère au Comité France-Alle-

magne. C'est ainsi qu'il peut aller vérifier, sur place, l'organisation prodigieuse de l'aviation du III<sup>me</sup> Reich et qu'il explique à qui veut l'entendre, qu'une guerre serait pour nous un désastre parce que nous ne possédons ni usines, ni matériel, ni pilotes, ni D. C. A., ni parachutistes et parce que les Anglais ne sont pas mieux équipés que nous.

Mais l'entourage de Daladier reste hermétique, six pauvres hommes montent la garde auprès de ce misérable, grisé par un pouvoir usurpé; l'acte de folie du 3 septembre est consommé.

Après la conquête de la Pologne, le lieutenant-colonel Langeron me remet un mémoire qui se terminait par ces mots : « cette campagne, basée sur une surprise technique, est comparable aux plus belles conceptions de Napoléon ; ce qui vient de se produire en Pologne, se reproduira en France ».

Cette fois, je force les portes et je fais déposer ce document prophétique sur la table d'un de nos plus grands chefs militaires.

— Dites à ce colonel, m'est-il répondu, que son imagination ne saurait convaincre les maîtres de l'Ecole de Guerre!

Le 1<sup>er</sup> mai 1940, le lieutenant-colonel André



*Langeron au cours d'une soirée mémorable, me renouvelait ses craintes. Il allait prendre le commandement de son unité, il me faisait ses adieux avant une lutte aussi désespérée que celle d'Hector avec Achille. Il aurait pu répéter, lui aussi : « Qui dit ce qu'il sait, qui donne ce qu'il a, qui fait ce qu'il peut, n'est pas obligé à davantage ». Et pourtant, il voulait être de ceux qui, pareils à Philippe Riché tombé quelques jours plus tard, garderaient l'honneur.*

*En écrivant ces pages que je suis fier de présenter au public, André Langeron a continué de servir.*

JEAN DE GRANVILLIERS.

## AVANT - PROPOS

### POURQUOI CE LIVRE ?

*Les pages qui suivent ne sont ni un journal de guerre, ni un livre d'histoire. En les rédigeant j'ai voulu leur donner le ton et la forme d'une promenade rapide à travers des événements dont le jeu rend compréhensible la lutte sans espoir de notre aviation.*

*Faute du recul de temps indispensable à une œuvre d'historien, j'ai dû rappeler les souvenirs de mon combat d'aviateur militant. J'interviens donc de ma personne sans doute plus qu'il était séant de le faire. Ma sincérité sera mon excuse. Si, par ailleurs, je porte des jugements, ils sont fondés sur l'expérience professionnelle de camarades ayant fait leurs preuves dans l'action, ou sur mon expérience propre.*

*J'ai voulu enfin que mon récit ait pour le lecteur la valeur d'un document sur la peine infinie*



*d'un Français de bonne volonté devant la marche inexorable de notre pays vers la catastrophe.*

\*  
\*\*

Diverses raisons m'ont au surplus poussé à écrire ce livre. La principale a pour origine le souci de réformer le jugement sévère que les troupes de l'armée et le public de l'exode portaient en juin 1940 sur l'aviation et les aviateurs.

Les Français croyaient qu'ils possédaient une grande et puissante aviation. On le leur avait dit et redit. Leur indignation fut donc légitime, lorsqu'ils constatèrent sous les bombes que l'aviation allemande régentait notre ciel. En toute bonne foi, ils ont alors pensé que les aviateurs ne faisaient point leur devoir de soldats. Ceci était faux.

La lutte des aviateurs combattants restera une des lumières de la triste aventure que nous avons vécue. C'est à la révélation des aspects si émouvants de leur sacrifice et de leur héroïsme que ce livre est d'abord consacré.

Mais une question de haute moralité nationale m'a également inspiré.

Un effroyable malheur s'est abattu sur notre

pays. Il est sans nul doute la rançon de nos fautes. Me refusant à désespérer de ma patrie, j'ai toujours pensé que ce malheur serait l'élément moteur d'un puissant renouveau. Toutefois, une condition reste requise : il faut que les erreurs et les crimes qui nous ont conduits à la débâcle soient éclairés de façon virile et constructive.

Or, dans l'aviation, des fautes incroyables ont été commises par les individus ou par les services responsables. Les oublier et ne point les juger serait préparer une déchéance pire que la débâcle. C'est par la vigueur des actes de ses chefs et par la propreté de son âme collective que la France nouvelle se distinguera de celle d'hier.

Tracer la ligne générale des fautes et des responsabilités qu'elles entraînent a été pour moi un objectif jamais perdu de vue. En cela j'ai paraphrasé la vigoureuse pensée du maréchal Pétain : « Je hais les mensonges qui nous ont fait tant de mal. »

Enfin, une autre intention a constamment éclairé ma route.

Chacun pouvait constater avant la guerre que l'aviation et le sport aérien conduisaient à une vie audacieuse et virile capable d'enflammer le cœur de la jeunesse. Dans une France régénérée,



*dans une Europe pacifiée et unie, le moment viendra, je l'espère, où la chevalerie de l'air pourra développer librement ses heureux effets.*

*Préparer cet avenir de quelque manière a été aussi mon but.*

*J'exprime ici aux camarades qui m'ont aidé mon cordial merci.*

*Je veux aussi dire publiquement à mon très cher ami Jean de Granvilliers la fraternelle reconnaissance que je lui garde. Il m'a encouragé à écrire ce livre, et sa claire intelligence des hommes et des choses a souvent été pour moi un guide très sûr.*

A. L.

## CHAPITRE PREMIER

### PROMENADE DANS UN DESERT

Les événements naissent indéfiniment les uns des autres. En septembre 1928, j'étais sur une petite plage caillouteuse près de Fécamp. Un matin, sur le coup de onze heures, les porteurs de journaux envahirent notre espace avec une vitesse particulière. J'achetai *Le Matin*. Là, un gros titre annonçait que M. Bokanowski, ministre du commerce et de l'aéronautique, avait été tué la veille, avec quatre autres personnes, dans un accident d'avion. C'était le second ministre de la République que l'aviation entraînait dans la mort.

Depuis plusieurs mois, la presse développait une campagne sur les insuffisances de notre aviation. Lindberg avait franchi l'Atlantique. Les aviateurs étaient transportés d'un grand souffle d'espérance et de foi, auquel répondaient de tristes réalités : accidents multiples, services



dispersés entre quatre ministères, scandales divers, avions inférieurs à ceux de l'étranger, etc., etc... Et cela durait depuis cinq ou six ans déjà.

Pour ma part, sous un pseudonyme, je tapais ferme, dans *Les Ailes*, pour le rassemblement de tous les aviateurs français, de tous les services aéronautiques dans un grand ministère que j'avais décoré d'un titre à effet : l'Air intégral.

La mort du ministre, en provoquant l'émotion publique, donna tout à coup un tel poids aux critiques des journaux que, le 14 septembre, un décret de M. Poincaré créait le ministère de l'air. M. Laurent-Eynac en prenait la direction. Des feux de joie furent allumés par les mécaniciens sur la piste du Bourget.

Peu après j'apprenais que le ministre désirait me voir. Il m'expliqua ce qu'il entendait faire. Pour être un vrai ministre de l'air, il fallait avoir tous les services sous la main, mais de nombreux problèmes se trouvaient posés. Quel était mon avis?

Il fut enthousiaste, comme l'on pense. L'Air intégral, disais-je, n'est point une vue de l'esprit, c'est l'organisation qui nous sortira du marasme. Il y aura certes, du tirage chez les marins, et sans doute aussi à l'état-major de l'armée.

Qu'importe! La renaissance assurée de nos ailes arrêtera tôt ou tard les récriminations. Il fallait aller de l'avant pour construire la grande aviation que souhaitait la France...

Bien des fois depuis, M. Laurent-Eynac a évoqué devant moi les résistances étonnantes, et que rien ne laissait prévoir, qu'il lui avait fallu vaincre dans les délibérations ministérielles. Le président de la République voulait bien donner son accord, mais à condition que le conseil de la défense nationale donnât le sien. La majorité de celui-ci n'étant pas sûre, Poincaré amena au conseil une fournée supplémentaire de ministres. Byzance renaissait sur les rives de la Seine! Toute intention puissante faisait peur aux chefs de la France.

Cependant, M. Laurent-Eynac triompha, et un décret fut publié qui rattachait tous les services au ministère de l'air. Le président Poincaré avait dû peser de tout son poids pour faire aboutir une décision aussi simple.

Eh bien, une large part de la défaite militaire a son point de départ dans ce décret.

C'est que, déjà, l'âme de la France était malade. A suivre avec passion l'action aérienne dans les méandres de la vie quotidienne, j'en acquis



l'aviation et ceux qui n'y croyaient pas. Nous savons aujourd'hui de quel côté se trouvait la vérité.

\*  
\*\*

La veille du Noël de 1928, je pénétrais à nouveau dans le bureau du ministre. Il me parla de ses tribulations avec les généraux, avec la marine, avec tous, et me remit un paquet de documents sur lesquels il voulait avoir mon avis. C'était cinq projets de lois sur l'organisation de l'armée de l'air. Je passai huit jours à les examiner. L'essentiel y était pour qu'une puissante armada aérienne vit le jour lorsque la sauvegarde de la France l'exigerait. Croira-t-on que ces textes d'importance vitale pour notre aviation ne furent votés que sept ans plus tard, en 1935? Telle est cependant la vérité. Leurs péripéties entre les conseils, les ministères et les Chambres portaient le triste témoignage de notre impuissance.

M. Laurent-Eynac avait demandé publiquement deux ans pour remettre les choses en état. Par extraordinaire, il eut ses deux ans, mais il s'était trompé sur les capacités de la machine administrative française. De 1928 à 1930, deux

cent cinquante décrets et règlements avaient bien été publiés, preuve d'une évidente activité intellectuelle; toutefois, l'essentiel c'était le matériel, or, celui-ci ne bougeait guère.

Pour faire naître des avions nouveaux, une politique, très juste en son principe, avait été instituée. L'Etat consacrerait chaque année plusieurs centaines de millions à l'achat de prototypes, et il choisirait les meilleurs pour les faire construire en série. Dans la pratique, on aboutit à une sorte de démocratie du prototype hautement fantaisiste. Une foule de gens nullement qualifiés obtinrent une commande. L'on revit alors à Villacoublay une chose oubliée depuis longtemps : des avions construits pour l'Etat et sous son contrôle qui refusaient de décoller!...

Une grande révolution technique se dessinait partout, sauf en France. Nos aviateurs militaires continuaient donc à se tuer sur les vieilles machines de la guerre.

Ce fut Painlevé, un homme que l'on disait savant, qui vint à notre tête succéder à M. Laurent-Eynac. Il n'y resta que quelques mois, coupés, il est vrai, par deux crises ministérielles. C'était un homme malade du cœur. Au bout de quelques instants, son attention versait irrésisti-



blement dans le sommeil, à la grande stupéfaction des interlocuteurs non prévenus. L'on expliquait les grandes affaires de notre ciel à un ministre qui dormait.

Dans ce ciel, d'ailleurs, les aviateurs se promenaient comme dans un désert. Aucun phare n'éclairait leur enthousiasme. Tenter un raid exigeait des mois de préparations administratives, mille tribulations que seuls les protégés des grands constructeurs pouvaient traverser sans trébucher. Dans l'aviation militaire, les gens qui volaient commençaient à en avoir gros sur le cœur. La foi de l'autre guerre disparaissait dans les brumes de l'histoire. Les jeunes hommes qui arrivaient dans les escadres pour y trouver un idéal et satisfaire leur goût du vol, tombaient sur le scepticisme et l'ambition. Leur plainte secrète ira en s'amplifiant d'année en année, jusqu'à la catastrophe.

La stupeur fut grande sur les pistes de France lorsqu'un matin la presse apprit aux aviateurs qu'une nouvelle crise ministérielle conduisait l'ancien ministre de la marine Dumesnil au fauteuil du ministre de l'air, lequel se trouvait, rue Saint-Didier, dans une ancienne chapelle, au point exact du tabernacle. La marine et l'air res-

taient deux frères ennemis. A ce qu'il semblait, la marine gagnait des points.

Fort heureusement, M. Etienne Riché était sous-secrétaire d'Etat. J'appartenais au cabinet de cet homme éminent auquel une mort prématurée ne permit point de donner sa mesure dans la vie publique. Nous en vîmes de raides, comme l'on dit. Pourtant, M. Dumesnil n'était point un méchant homme. Le fait d'être ministre le rendait assez satrape et l'incitait à jouer au Napoléon de la démocratie. Piloté par Costes, il entreprit un grand vol électoral en Afrique. Pour le reste, il ne cassa rien.

Un tel éloge ne peut être adressé à M. Tardieu, cependant admirablement doué par la nature et qui vivait à l'époque — c'était en 1931 — comme président du Conseil, les grandes chances de sa carrière et de la France. Elles s'appelaient : plan Young, conférence du désarmement, paix avec le Reich, toutes choses qui ont commandé secrètement nos malheurs.

! \*  
\* \*

Vue des tribunes de l'espace, la conférence du désarmement fut un bien étrange spectacle.



Nous sentions tous confusément que les heures décisives de l'Europe approchaient. L'Allemagne, en effet, ne cessait de nous faire dire par ses hommes d'Etat et par sa presse que le désarmement pour tous était inscrit dans le traité de Versailles et que, par suite, il ne devait point rester unilatéral. Ou bien les vainqueurs entraient dans la voie féconde de la paix organisée, ou bien la force continuerait à exercer ses ravages.

Plusieurs officiers aviateurs de la délégation française étaient mes amis. Bien des fois nous avons évoqué ensemble les heures cocasses qu'ils vécurent dans l'énorme Babel de Genève pour séparer l'avion offensif de celui qui ne l'était point.

Notre gouvernement s'était cru astucieux en publiant un memorandum dans lequel il jetait par-dessus bord l'aviation en tant qu'arme offensive, afin de garder l'armée de terre et les gros bateaux. C'était là, à un double titre, une erreur de l'esprit.

D'abord, les armes que l'on condamnait, comme le char et l'avion, parce qu'elles étaient offensives, permettaient d'envisager une guerre rapide et peu coûteuse en hommes. Enfin, mieux

valait tenter carrément une limitation générale et sincère que de se battre hypocritement les flancs pour trouver des définitions. L'échec de la conférence fut une faute immense, parce qu'elle plaça définitivement l'Allemagne vaincue dans l'idée qu'en ce monde il fallait défendre sa chance les armes en mains.

C'est aussi M. Tardieu qui réunit les trois ministères militaires sous un même chapeau, en l'espèce celui du doux et intelligent François Piétri. On peut dire que ce fut une belle foire. Le ministre allait signer des monceaux de papiers dans trois bureaux différents.

Comme sous-secrétaire d'Etat chargé des fabrications, M. Riché commandait indifféremment un cuirassé, une mitrailleuse ou un bombardier.

Là encore, l'erreur de l'esprit fut grande, car il manquait à l'énorme conglomerat de bureaux un organe coordinateur qui ne pouvait être qu'un état-major suprême. Naturellement, l'aviation, aux traditions mal afferries, se trouvait coincée entre ses grands frères, l'armée et la marine, qui en profitaient pour lui rogner un peu les ailes.

Le résultat se traduisait par un prodigieux désordre qui faisait surgir du tréfonds adminis-



tratif des vices terribles, comme la prédominance des questions de personnes, le travail dans l'improvisation irréfléchie, l'utilisation partielle des crédits. Depuis longtemps la France n'était plus gouvernée. J'étais épouvanté par les conséquences possibles.

Des amis avaient beaucoup insisté pour que je me présente aux élections législatives. Etant à la Chambre, me disaient-ils, vous pourrez mener efficacement le bon combat pour l'aviation. Comme le Parlement jouissait encore d'un semblant de prestige, je tentai ma chance. Un « bec » m'éclaira définitivement sur les défauts de ma stratégie électorale et sur les goûts des électeurs.

Le cartel revenant au pouvoir après les élections de 1932, sous les espèces de M. Herriot, la construction cocasse de M. Tardieu fut abattue, et nous revîmes M. Painlevé au ministère de l'air. Il y resta six ou sept mois, assez pour causer un grave dommage. Ce fut lui qui signa l'arrêt de mort de l'Air intégral en restituant l'aviation maritime à la marine.

C'était en même temps l'indice d'un trouble profond. Le ministère de l'air ne trouvait point son assiette, non qu'il fût une erreur de prin-

cipe, au contraire. Faute de chef énergique et à la main lourde, les éléments qui le composaient ne se fondaient point dans une puissante unité. En quatre ans, ses maîtres lui avaient fait subir une trentaine de réorganisations qui torturaient le patient. De plus, pendant qu'ils réorganisaient à tour de bras, la révolution de technique aérienne qui s'affirmait à l'étranger les laissait indifférents. En cela encore, l'esprit de la France trahissait la France.

Pour sa part, la politique des prototypes continuait à fournir des veaux indignes dont se désolaient les aviateurs. Une grosse part du marasme incombait d'ailleurs aux industriels eux-mêmes. Ils avaient fait d'énormes bénéfices de guerre. L'Etat continuait à leur passer mille à douze cent millions de commandes par an. Tous avaient de grosses fortunes. Mais comme ils ne procédaient à aucun investissement de remplacement, l'industrie aéronautique restait, elle, infiniment pauvre.

[\*\*]

Au début de 1933, Pierre Cot, première manière, espoir du parti radical, succéda à



Painlevé qui s'en alla mourir. Je vis le nouveau ministre peu après une déclaration tapageuse sur la caserne et le militarisme que lui, chef suprême d'une armée, venait de faire à Genève. Il portait en plein hiver un costume de flanelle grise orné d'un nœud papillon à pois blancs. Comme il avait courageusement fait la guerre dans l'infanterie et qu'il était jeune et dynamique, le préjugé favorable jouait en sa faveur. Il passa le brevet de pilote et vola beaucoup. Nous l'adoptâmes. Fonçant dans la tâche, aidé par le nouveau chef d'état-major, le général Denain, il s'efforça de donner un peu de substance à l'armée de l'air. Celle-ci reçut vie légale. Un plan de rénovation fut élaboré; une nouvelle organisation laissait entrevoir une pluie bienfaisante d'étoiles et de galons. Bref, en cette année 1933, un semblant d'espoir renaissait dans nos rangs.

Hélas, la politique commandait la technique, et la politique, c'était l'affaire Stavisky, les meetings incendiaires, les provocations communistes, la pourriture partout installée dans l'Etat, le front populaire qui se profilait et, finalement, les fusillades du « 6 février ».

Je me trouvais en conversation avec le général Denain, auquel je venais signaler des craque-

ments dans l'édifice de l'organisation nouvelle lorsque son chef de cabinet, le colonel Davet, entra pour dire qu'on se battait place de la Concorde. Quelques jours plus tard, le général Denain qui, après plusieurs années passées à l'Elysée, gardait l'amitié du président Doumergue, se trouva ministre de l'air. Nul autre n'était mieux préparé à un tel poste. Cultivé, informé, continuant à voler, il suscita tout naturellement de grands espoirs. En dernier lieu, il avait dirigé la mission militaire française en Pologne et avait pu, par conséquent, prendre la mesure du fol orgueil des Polonais et de leur peu de goût pour les Français.

Comme ministre, le général Denain continua l'exécution du plan de rénovation qu'il avait établi étant chef d'état-major. Il fit voter les cinq projets de loi de 1928 et entreprit une réorganisation du commandement. De nombreuses mesures de détail l'accompagnaient qui semblaient toutes inspirées par le bon sens mais qui n'augmentaient pas sérieusement le potentiel aérien de la France. Les nouveaux avions qui entraient en service étaient fortement discutés par les utilisateurs. La plupart d'entre eux dotaient encore nos escadres en septembre 1939. Ils sombrèrent



lamentablement sous le souffle brûlant des réalités de la guerre.

C'est d'ailleurs dans les années 1934 et 1935 que les grandes fautes de la politique française ont commencé. Elles ont pesé de façon décisive sur les événements de 1940.

Une chance s'était cependant offerte à nous en 1933, lorsque Hitler proposa à la France de modifier dans une mesure raisonnable les clauses militaires du traité de Versailles. Nous refusâmes en avril 1934, ce qui porta le chef du Reich à se passer désormais de notre autorisation. L'année suivante, le pacte franco-soviétique fut signé. Il ne nous apportait aucun complément réel de force militaire; au contraire, en introduisant les communistes dans l'Etat, il divisait profondément notre nation tout en donnant au Reich l'impression que nous étions décidés à resserrer la politique d'encerclement.

Marcel Déat succéda au général Denain en décembre 1935. Nous le regardâmes agir avec curiosité, puis avec intérêt, enfin avec sympathie. Le temps lui manqua pour entreprendre et réussir quoi que ce soit; du moins montra-t-il qu'il savait s'assimiler un problème et gouverner avec une prudence et une sagesse qui fuyaient de

plus en plus les hautes sphères de l'Etat. Car c'était la haine, le verbalisme, la paresse, l'afairisme qui se développaient en elles.

L'armée restait heureusement en dehors de la lutte des clans. C'était trop beau sans doute... Pour que cela change, le front populaire triomphant en mai 1936 dépêcha au ministère de l'air un Pierre Cot, deuxième manière, de derrière les fagots. Président du rassemblement universel pour la paix, personnage considérable du gouvernement, il nous revenait le cœur plein du souvenir des injures et des reniements que son attitude, lors du « 6 février », lui avait valus dans les milieux de l'aviation. En outre, chaque jour, un escogriffe de l'*Humanité*, qui s'appelait Sampaix, dénonçait l'armée de l'air comme un repaire de fascistes dans lequel il convenait de faire passer le souffle républicain. Pierre Cot et ses cabinets civil et militaire, s'y employèrent pendant dix-huit mois avec un zèle inlassable qui jeta un extrême désarroi moral et un complet désordre dans nos rangs. Car c'est par des mutations, des brimades et par des promotions massives de sous-officiers, que la voie du souffle républicain fut tracée parmi les officiers.

Le ministre vivait d'ailleurs dans une grande



pensée qui était de sceller une étroite entente militaire avec les Soviets. Ils fourniraient les avions et nous les généraux. Plusieurs missions furent envoyées en U. R. S. S. pour admirer les usines et les parachutistes. Tous revinrent très impressionnés. Il n'était donc pas utile de pousser la force française.

Nos escadrilles défilaient au-dessus des fêtes champêtres du parti communiste. L'on disait même que Pierre Cot avait partie liée avec Thorez pour débarquer Blum et constituer un gouvernement de durs qui feraient la vraie révolution. L'on rencontrait dans les couloirs du ministère de l'air et dans les parages du cabinet, une faune extraordinaire d'étranges bonshommes aux profils simiesques, et qui parlaient des langues rugueuses.

Enfin, pour compléter la valse des cadres, une nouvelle organisation de l'armée de l'air fut édictée. Elle créait une superbe façade de corps d'armée et de divisions. Il ne manquait que les avions!

Tout de même, cela finit par se savoir. Quelques parlementaires, quelques journaux de l'opposition, des faits, des chiffres, firent impression à l'Elysée et à l'état-major de l'armée. A la chute

de Blum, Pierre Cot s'en alla planter au ministère du commerce la tente de l'antifascisme. Il laissait au ministère de l'air d'immenses ruines d'où il était peu probable qu'une victoire puisse jamais sortir.

Le meilleur et le pire habitaient l'âme de son successeur, M. Guy La Chambre, enfant gâté de Daladier, c'est-à-dire d'un homme dont le jugement portait à faux.

Le nouveau ministre arrivait, en cette année 1938, depuis longtemps signalée comme « cruciale ». Dans le vent de folie qui courait sur l'Europe pour y semer la haine et l'esprit de guerre des démocraties contre les fascismes, un homme d'acier eut été nécessaire pour dire à la France qu'elle n'avait point d'aviation.

Le pire de M. Guy La Chambre fut l'orgueil du bel homme qui a poussé trop vite et n'a pu mûrir ses idées et son système. Sa faute suprême fut de vouloir « faire coller » les réalités aériennes avec les exigences de la politique qui nous conduisait à la guerre contre le Reich, c'est-à-dire de mentir dans l'exercice d'une haute mission. Les réalités se vengèrent en faisant de cet homme le ministre de l'air de la défaite.

Cependant, il avait eu le sentiment des erreurs



innombrables de l'équipe Cot et la volonté de prendre le contre-pied des mesures de catastrophe imposées par elle. A différentes reprises, à partir de janvier 1938, il nous fit l'exposé de ses bonnes intentions.

Hélas, tout cela venait trop tard. Nos petits ministres, nos faux grands hommes, n'avaient point su guider la roue du temps. Celle-ci entraînait un engelage qui allait broyer la France.

## CHAPITRE II

### LA GUERRE DES PLANS

Qu'avaient-ils donc oublié, nos chefs? Oh, une chose simple, très simple en vérité! Jusqu'en 1933, la France avait été la grande dame du ciel d'Europe. Elle vivait sur sa victoire. Les salons aéronautiques qu'elle organisait contribuaient à donner l'illusion d'un foisonnant talent technique. Le bel effort aérien de l'Italie ne pouvait prétendre surclasser le nôtre. L'Angleterre, pour sa part, dormait, enveloppée du manteau de l'égoïsme impérial. Les Russes ne faisaient alors nulle impression. L'Allemagne enfin, la redoutable Allemagne, restait plus ou moins ligotée par les liens tissés à Versailles. Ses excellentes réalisations dans l'aviation marchande et le sport aérien, donnaient prétexte à des articles, à des discours, non à des inquiétudes profondes. Les ténors du Parlement pouvaient donc faire illusion.



Mais tout cela cessa lorsque l'Allemagne, déjà remarquablement outillée pour la lutte technique, fut empoignée par la froide résolution des chefs du III<sup>e</sup> Reich. Alors, le problème aérien français a totalement changé d'aspect.

Nous n'étions plus seuls en Europe. A l'appel de Hitler, l'Allemagne se levait. C'était un fait de première importance. Comme en politique étrangère, un plan n'a de sens et ne compte qu'en considération de la force de la nation à laquelle il s'applique, c'était, quant à nous, la volonté et la capacité générale de l'Allemagne nouvelle qu'il fallait savoir regarder avec clairvoyance. Or, à cet égard, notre promenade dans le désert de l'avant-guerre nous a fait constater que le haut personnel politique n'a point eu cette clairvoyance. Ainsi se trouvent fixées de graves responsabilités.

Mais, dans le sillage des hommes politiques, quelques douzaines de hauts fonctionnaires et d'officiers généraux constituaient l'armature pensante et agissante de la défense nationale. Sans le secours de leurs lumières, sans leur énergie créatrice, l'Etat politique ne pouvait être qu'une outre gonflée de discours. Leurs responsabilités sont lourdes. Ils ont orchestré la défaite. C'est

par leur entremise que l'esprit français a trahi la France.

Leur première faute collective fut également de manquer de la plus élémentaire clairvoyance à l'égard de la portée militaire et technique de la révolution nationale-socialiste. N'ayant point cette clairvoyance, ils ne purent trouver en eux-mêmes assez de courage civique et de conviction patriotique pour former ou redresser le jugement des hommes politiques qui gouvernaient le pays.

Pour sa part, le commandement aérien n'eut pas conscience des transformations fondamentales qui s'opéraient Outre-Rhin. J'ai connu tous ses membres et conversé avec la plupart à différents moments entre 1933 et 1939. Inutile de citer des noms : à deux exceptions près, ils restaient insensibles aux nouvelles aéronautiques que nous recevions d'Allemagne. Il était de bon ton d'en nier l'importance; c'était même être bon Français. La victoire de 1918, les beaux avancements, avaient cuirassé les âmes d'optimisme. Même en 1937, alors que le Reich se couvrait littéralement de ses nouvelles escadres aériennes, des écailles restaient sur les yeux de nos généraux.

Au-dessous d'eux se trouvaient une soixan-



taine d'officiers brevetés de l'Ecole supérieure de guerre qui dirigeaient les états-majors et les services. Ils avaient par conséquent une réelle puissance d'action et d'information. Je les ai toujours trouvés eux aussi, fort indifférents à l'effort aérien du Reich. L'enseignement de l'école avait déposé dans les esprits le plus strict conformisme. L'invincibilité de l'armée, la ligne Maginot, bornaient leur horizon intellectuel.

La seconde faute collective du haut commandement fut plus grave encore que la cécité intellectuelle dont il était imprégné. Après le rejet par le gouvernement Doumergue, le 17 avril 1934 des propositions du chancelier Hitler; après que le Reich eut décrété en 1935 le retour au service obligatoire, un réajustement de notre organisation militaire devenait une nécessité. Il s'imposait avec d'autant plus de force que l'opinion publique, complètement dévoyée par une détestable propagande idéologique, refusait une entente de bonne foi avec le Reich hitlérien.

La poussée des techniques, et en particulier les prodigieuses facultés militaires du moteur, imposaient un choix à tous les grands états-majors. Pour ce qui nous concernait, ou bien nous allions continuer à entretenir une armée de

stricte défensive sous le palladium trompeur d'une ligne Maginot toujours inachevée, ou bien nous allions constituer un instrument militaire offensif, avec des divisions cuirassées appuyées par une grande masse d'avions.

Sur laquelle, de l'armée, de la marine ou de l'aviation convenait-il de mettre l'accent? Cette question se posait au haut commandement le plus grave débat de politique militaire. Toute erreur de doctrine serait irréparable et, par suite, fatale au succès de nos armes.

Mais, dans l'année 1934, l'erreur semblait impossible : c'était sur l'aviation et sur les armes blindées que notre effort devait être concentré. L'aviation était proportionnellement la plus faible des trois armes. Les crédits annuels qui lui étaient affectés en portaient témoignage sans discussion. De plus, une série de progrès techniques faisaient d'elle une arme majeure et redoutable par sa capacité offensive. Les experts qui voyaient en elle le facteur désormais décisif de la guerre, marquaient des points d'année en année. Enfin, dans nos luttes continentales, l'élément secondaire du succès avait toujours été la marine.

En concluant avec l'Angleterre un accord naval



par lequel il limitait sa flotte à trente pour cent de la flotte britannique, le Reich montrait que, provisoirement du moins, ce n'était point sur mer qu'il entendait fonder sa puissance militaire. Il acceptait d'être inférieur sur le théâtre naval, afin d'être invincible dans l'air et sur terre. C'était la voie que nous devons choisir et suivre nous-mêmes, sans crainte d'erreur, puisque de toute façon, la flotte anglaise assurerait à nos plans stratégiques une substantielle supériorité dans la lutte sur mer.

La France ne pouvait en tout cas prétendre entretenir une armée de terre et une armée de l'air capables de résister au Reich et à l'Italie réunis, et une marine portant fièrement le pavillon français en Méditerranée et en Atlantique. Les facultés contributives et l'outillage de la nation n'étaient point suffisants.

Malgré de vives controverses, aucun choix décisif et réel ne fut fait. Le haut-commandement resta dans les habitudes formées par l'autre guerre. Le flot principal de l'argent coula dans l'escarcelle de l'armée pour entretenir des organismes vermoulus et une légion de fantasmes mal instruits, au lieu de plusieurs divisions blindées, comme divers auteurs le souhaitaient.

Le flot secondaire fut englouti par la marine pour construire de beaux navires qui ne changèrent point notre destin, inscrit comme toujours dans les plaines de Flandre. L'aviation reçut le troisième flot. Il valait une unité, contre trois unités à l'armée et deux à la marine.

*Cette tragique erreur de politique militaire est la cause technique principale de la défaite de la France.*

A cette erreur, le commandement aérien ajouta la sienne propre. Lorsque, en juin 1933, Pierre Cot et le général Denain révélèrent leurs intentions rénovatrices, ils entendaient porter remède à la situation détestable de notre aviation militaire, longuement discutée dans la presse et au Parlement. Le plan de mille avions qu'ils allaient exécuter ne répondait pas, dans leur esprit, à une situation extérieure nouvelle.

Or, dans le même temps, le général Goering jetait en plein centre de Berlin les fondations d'un énorme bâtiment pour loger le ministère de l'air. Il faisait construire sur l'aérodrome de Tempelhof un bâtiment plus énorme encore dans lequel les services techniques disposeraient de quelques 4.000 bureaux. Avec une équipe de



jeunes généraux, il commençait la restauration de l'aviation allemande par la base, en créant des usines gigantesques, parfaitement outillées et disséminées, de nombreuses écoles pour instruire le personnel navigant, d'innombrables terrains d'atterrissage.

Très rapidement, les Français clairvoyants furent édifiés sur l'ampleur des conceptions aéronautiques du III<sup>e</sup> Reich. A partir de 1934, de mois en mois, d'événement en événement, il apparaissait avec une criante évidence que les petites idées, les petites volontés d'un Etat velléitaire comme le nôtre, n'étaient pas du tout à l'échelle nouvelle des faits dans une Europe en pleine transformation.

Nos 132 escadrilles étaient alors dotées d'avions nés dans les bureaux d'études, entre 1918 et 1930. Les armes de bord, les appareils de visée, les appareils photographiques, restaient ce qu'ils étaient en 1918. On allait substituer à ces matériels 600 avions multiplaces bimoteurs plus lourds, plus rapides, à utiliser indifféremment pour le bombardement, le renseignement ou le combat, et 400 chasseurs qui devaient atteindre 300 kmh. L'exécution du plan devait être achevée en 1936.

Deux fautes difficiles à discerner dans le brouhaha de la vie quotidienne, furent alors commises. L'industrie aéronautique, toute artisanale, toute pleine de carence et de vices, fut laissée dans l'état de 1920. Elle se révéla incapable de réaliser le plan de 1933 dans les délais prévus.

Plus grave encore fut l'autre faute. Depuis 1927, l'aviation militaire, créée pendant la grande guerre, disparaissait lentement. Une autre naissait de la puissance des moteurs, de l'hélice à pas variable, des dispositifs hypersustentateurs, des instruments de navigation perfectionnés, de la radio, du moteur-canon, etc. L'avion volait plus vite et plus longtemps, emportait plus de poids et crachait plus de feu; de jour et de nuit, il s'enfonçait sans crainte dans la nuit des nuages. Par ailleurs, des renseignements très intéressants nous parvenaient de Russie sur le parachutisme. De nouvelles armes de D. C. A. voyaient le jour un peu partout.

Toute cette technique nouvelle donnait naissance à des procédés de combat comme le bombardement en piqué, le vol en altitude, le vol rasant, la photo et le tir à grand rendement qui exigeaient, en retour, des avions ou des appareils spécialement étudiés. Il fallait prendre posi-



tion vis-à-vis des nouveautés, aller de l'avant, montrer de l'audace.

Or, le commandement aérien et nos corps techniques se bornèrent, dans le plan de 1933, à continuer plus ou moins l'aviation de 1918. Ils ne prirent point une position audacieuse et de grande envergure à l'égard des nouveautés. Ils préférèrent en somme faire de l'attentisme. Si tous ces progrès astucieux se trouvaient confirmés après études et essais minutieux dans nos laboratoires et nos centres d'expériences, l'aviation française les consacrerait en les adoptant. Nos généraux, nos ingénieurs polytechniciens, ne se battaient point devant le temple du progrès pour y entrer; c'était le progrès qui devait se débattre durement.

Pour réagir contre ce détestable état d'esprit et ses conséquences éventuelles, je montai un plan complet que j'appelai « Plan des Dix Mille ». *Les Ailes* (1) le publièrent en mai 1935 et poursuivirent une campagne de tous les instants pour son acceptation. Comme le mot l'in-

(1) Mon ami Georges Houard, directeur des *Ailes*, et Maurice Victor, rédacteur technique émérite, y collaborèrent avec un sens aigu des réalités.

dique, il s'agissait de constituer une flotte de dix mille avions et de transformer radicalement l'organisation aérienne de la France.

Si depuis que nous connaissons l'usage que le Reich a fait de l'arme aérienne, nombre de personnes se sont souvenues du Plan des Dix Mille, sur le moment il n'est guère de moqueries qui ne lui furent décernées. Le ministre vit dans la campagne des *Ailes* une sorte d'offense à la vérité officielle inscrite dans les plans de l'état-major de l'air. J'étais pourtant dans les lignes de la vérité.

En septembre 1935, un hasard fit que j'allai en avion à Nuremberg, assister au congrès du parti national-socialiste. Ce fut une étonnante révélation. J'étais saisi à la gorge par le spectacle grandiose des masses humaines rassemblées, par leur discipline, par l'esprit qui soufflait en elles. J'assistai à des présentations militaires d'une technique remarquable. Mon œil d'aviateur exercé discerna tout de suite la haute qualité des nouvelles escadrilles du Reich. Je pus également m'entretenir avec de nombreuses personnalités allemandes très informées de la politique de leur pays et du nôtre.

Je rentrai à Paris avec la conviction qui ne



m'a plus abandonné depuis qu'il fallait organiser une paix durable avec notre puissant voisin de l'Est. J'étais également persuadé que la révolution qui se développait Outre-Rhin impliquait une réforme rapide et profonde de l'Etat français. Je l'écrivis, je le dis dans de nombreuses conférences. Mais les masses entretenues sciemment dans l'irréalisme par les élites, ne s'intéressaient qu'au front populaire et aux sanctions contre Mussolini qui attaquait le Négus d'Ethiopie.

Quoi qu'il en soit, l'Allemagne avait gagné la première manche de la guerre des plans. Mais de cela la France ne savait rien. Il m'arrivait même parfois de douter de mes propres convictions, tant étaient puissantes les illusions ambiantes. Une variante avait cependant été ajoutée en 1934 au programme d'avions en cours d'exécution. Quelques types modernes, des bombardiers légers notamment, furent enfin timidement commandés à l'industrie.

La seconde manche commença en 1935, après le refus par l'Angleterre de discuter la convention de réduction des armements aériens proposée par Hitler. Le signal d'un rush définitif vers la conquête de la supériorité aérienne avait été

ainsi donné. Il conduisit l'état-major de l'air à élaborer pour sa part un plan de 1.500 avions de première ligne qui dut rester dans les cartons, parce que l'exécution du plan de 1933 était déjà grevée d'un large retard.

De son côté, le Reich tendit sa résolution. Le général Gœring déclara que ses prévisions étaient doublées, et il évoquait avec ironie l'effort des démocraties. On parlait alors de six mille avions allemands en ligne. Ce chiffre me semblait audessous des réalités à en juger par les informations qui me parvenaient directement, et surtout par l'entrée dans les formations de sport aérien de plusieurs centaines de milliers de jeunes gens, tous destinés, nous le savions, à la Luftwaffe.

En mars 1936, la France changeait pour la centième fois peut-être de gouvernement; les partis politiques se préparaient, avec une dure âpreté, à la lutte électorale lorsqu'éclata le coup de tonnerre que fut pour l'Europe la réoccupation de la Rhénanie par les troupes allemandes. Certes, l'avertissement sonnait fort à nos oreilles; cependant, rien n'était encore perdu. La froide raison politique pouvait utiliser l'événement pour améliorer les relations réciproques des deux pays, ou pour tendre à l'extrême les énergies



françaises en vue des inévitables résistances. Mais après les élections qui portèrent le front populaire au pouvoir, ce furent des idées exactement contraires qui animèrent la politique française. Le gouvernement de Léon Blum, en effet, s'empessa de tendre au maximum nos relations avec le Reich et, par un jeu maléfique, de distendre autant qu'il était possible les facultés créatrices de notre nation.

Ce crime nous fit perdre la seconde manche de la guerre des **plans**.

Car au moment où il importait de construire en grande masse les matériels aériens afin de remplacer les matériels périmés, puis, cela étant fait, d'aborder l'exécution du plan de 1.500 avions, la production tomba à zéro ou presque. En 1937, les usines françaises produisaient 40 avions par mois. Une usine comme Hispano-Suiza, qui fabriquait naguère 140 moteurs mensuellement, n'en produisit plus que trente. Tout le système industriel était littéralement anesthésié par la nationalisation des usines, par le jeu des lois sociales, par les grèves perlées. Les crédits déjà considérables fournis par la nation, servirent à payer l'augmentation du coût des machines, aux razzias des financiers, et à faire

équiper par l'Etat, mais au profit des industriels, de somptueuses usines. Ce n'était plus seulement l'esprit qui trahissait; l'énergie de la France tombait elle-même en léthargie et trahissait à son tour.

Qu'importait dès lors qu'en 1937 un plan de 1.700 avions fut adopté, puis, en 1938, un plan de 2.400, et finalement en 1939, un plan de 3.500 (?).. Ce planisme bureaucratique n'ajoutait pas une escadre nouvelle aux anciennes. Si bien que je pus noter sur mon carnet l'observation suivante :

« Le 11 novembre 1918, nous disposions sur le front du nord-est de quatre mille cinq cents avions, tous de modèles récents. En se lançant à nouveau dans la guerre sous les ailes protectrices de sa victoire d'hier, la France ne comptera pas au front quatre cents avions capables de paraître devant l'adversaire sans y encourir l'assassinat pur et simple. »

En vingt ans, le progrès technique avait multiplié par cent peut-être les possibilités de l'avion; néanmoins, nous abordions une guerre qui s'annonçait très dure, après avoir diminué dix fois nos forces de l'air.

De plus, comment nos aviateurs auraient-ils



pu s'exercer dans les procédés tactiques nouveaux comme le tir-piqué, sans un appareil analogue au Junkers 87?

Comment aurait-on pu généraliser le vol rasant? En 1939, une seule escadrille existait; elle était dotée d'un avion parfaitement inadapté à ce genre de travail.

Comment auraient-ils pu augmenter la précision de leurs bombardements, alors que le viseur S. T. Aé., créé en 1915, était toujours en service, à la veille même de la guerre?

Comment nos chasseurs auraient-ils pu tracer leur sillon dans les meutes de Messerschmitt alors que ceux-ci crachaient trois fois plus de balles?

Comment l'état-major aurait-il pu développer les formations de l'infanterie de l'air — à supposer qu'il y eut songé — sans disposer d'une masse de grands avions pour transporter les parachutistes et les troupes?

La défaite industrielle, irrémédiablement consommée dès 1937, conjugait donc ces terribles effets avec la carence intellectuelle d'états-majors rétrogrades, et plaçait nos escadres dans une infériorité tactique sans issue.

Appelé au commandement en chef de l'armée de l'air en avril 1938, le général Vuillemin pou-

vait-il modifier en un an une situation absolument catastrophique? Non, c'était impossible.

Pour assurer à tout le moins une ligne de défense d'avions de chasse modernes, il fut décidé, non sans de vives réactions des industriels, de commander cent avions de chasse aux Etats-Unis. Mais pour le reste, l'armée de l'air était par terre, moralement et techniquement. Il fallait recommencer par la base, c'est-à-dire créer des avions nouveaux, des usines, des écoles, des terrains, termes essentiels si piteusement perdus de vue depuis dix ans. Deux à trois ans, et une ardente volonté nationale restaient de surcroît nécessaires pour créer une aviation qui ne serait jamais, vers 1941, quoique nous puissions faire, que le cinquième de celle du Reich.

Le général Vuillemin s'en rendit compte au cours du voyage qu'il fit en août 1938 en Allemagne avec plusieurs officiers. Rien ne leur fut caché d'un effort absolument sans mesure avec le nôtre. Simple détail : à Berlin, un dîner fut offert au général auquel assistaient huit cents officiers de la garnison, tous jeunes et grands, tous élégants dans une tenue impeccable, tous ardents et joyeux. Il est certain que la garnison de Paris n'aurait pu, en semblable occurrence, fournir



une telle impression de jeunesse et de belle uniformité.

Après la conférence de Munich et la déclaration franco-allemande du 6 décembre 1938, l'on put croire qu'une certaine pacification des esprits donnerait à la France le loisir de procéder à l'examen sincère de ses forces et de ses faiblesses.

Mais la souveraine illusion que nous étions les plus forts, régnait dans les esprits. Le ministre de l'air l'entretenait en faisant visiter les nouvelles usines par les journalistes. A regarder l'acier luisant des machines, de vastes certitudes inondaient les âmes. Le lendemain, les gazettes publiaient des articles en clair-obscur qui chantaient les productions futures d'avions imbattables.

### CHAPITRE III

#### LES ANGLAIS AVEC NOUS

Mais les Anglais sont avec nous, me disait-on souvent lorsque j'exposais les craintes que notre situation aérienne me causait.

Pour les Français de tous les milieux, l'Anglais représentait ce qu'il y avait de plus solide au monde : une flotte invincible, de l'or, des matières premières. Il était entendu, de plus, que l'Angleterre disposait d'une aviation grandiose qui dominerait très certainement, lorsqu'elle le voudrait, le ciel européen comme la flotte anglaise dominait les océans.

Je ne partageais pas cette euphorie. Depuis des années, j'amassais dans mes dossiers les informations sur l'aviation anglaise qui parvenaient en France : déclarations de ministres aux Communes, études de revues et de presse, articles techniques, renseignements oraux, etc. Or, l'analyse des faits permettait de constater une situa-



tion très différente de celle que nos concitoyens imaginaient. Elle me disait que l'*Air Ministry* avait irrémédiablement perdu, en 1939, la guerre des plans dans laquelle il s'était comme nous-mêmes engagé, et elle m'indiquait clairement les causes de cette défaite.

A la fin de grande guerre, l'Angleterre, soucieuse avant tout de retourner à son commerce, avait complètement démobilisé son aviation. Toutefois, ses experts s'étaient penchés sur les enseignements de la lutte aérienne. **Londres**, la prodigieuse ville de huit millions d'âmes, cœur et cerveau de l'empire, avait été durement attaquée. On s'arrangerait pour éviter de tels ennuis, et, puisque l'Angleterre était liée au continent par son ciel, l'avion autant que le navire veillerait désormais à son salut. Ce sont, du moins, les intentions que rapportaient une masse d'études et d'articles publiés entre 1920 et 1930.

En 1934, cependant, l'Angleterre n'entretenait encore dans la métropole que cinq cents avions militaires. Pas plus qu'en France, son personnel politique et son haut commandement ne s'inquiétaient de ce que le III<sup>e</sup> Reich méditait ou préparait.

C'est en 1935 que s'opéra un changement

d'importance capitale. Cette année fut en effet l'année cardinale de l'avant-guerre. Le 20 mai, le chancelier Hitler avait pris la parole devant le Reichstag. Il proposait aux grandes puissances un accord fixant le plafond des forces aériennes de chacune, et déclarait qu'il se tiendrait pour satisfait d'une parité aérienne de l'Allemagne avec les autres nations « prises individuellement ». Il souhaitait, en outre, négocier une convention pour la protection des populations contre le danger aérien.

Si ce plan avait abouti, il eut évité à l'Europe de s'engager dans la voie du surarmement aérien, la plus redoutable qui soit pour les peuples. Pourquoi les dirigeants de Londres refusèrent-ils la négociation ? Un mystère entier plane encore en France sur les délibérations du gouvernement anglais entre le 20 et le 22 mai. Nul doute qu'il se soit décidé à stopper d'une façon ou d'une autre, l'inquiétante renaissance et la volonté de puissance du III<sup>e</sup> Reich.

Quoi qu'il en soit, le 22 mai les Communes furent réunies pour entendre une déclaration du premier ministre Baldwin qui enterrait sous des fleurs les propositions du chancelier allemand. Le ministre annonçait en outre que la R. A. F.



serait triplée en trois ans, donc portée à 1.500 avions de ligne en 1937.

En 1936, après l'occupation de la Rhénanie, une annexe fut ajoutée au plan de 1935. Elle spécifiait qu'en 1940, la R. A. F. devrait compter 2.450 avions de première ligne. Enfin, après les négociations de Munich, en décembre 1938, un nouveau plan était adopté. Il comportait la mise en ligne de 3.300 avions.

Voilà ce que me disaient mes dossiers et c'est cela que j'exposais aux gens lorsque la conversation s'engageait sur l'invincibilité de la R. A. F. Et je commentais souvent ces chiffres, car ils portaient en eux-mêmes une vérité technique infiniment redoutable que le public français ne pouvait comprendre parce que les autorités se gardaient de la lui expliquer.

En septembre 1939, le système aérien anglais roulait, comme l'on dit, sur le plan de 1936 qui devait donner à nos alliés 2.450 avions au printemps de 1940, c'est-à-dire peu de chose comparativement au plan que le Reich mettait en œuvre depuis 1933.

De plus, l'exécution du plan anglais était grevée d'un retard moyen de près d'un an. Comme en France, l'industrie aéronautique était une

petite industrie. L'équipement des nouvelles usines avait été lent, aussi lent que chez nous. L'*Air Ministry* avait cherché à y remédier en faisant travailler, au profit de l'aviation, des usines inoccupées. Il en restait cependant que l'industrie allemande battait de plusieurs longueurs, en 1937, l'industrie britannique.

Ce fut donc avec moins de 1.000 avions de types récents et environ 500 plus ou moins démodés que la R. A. F. entra dans le conflit. Mais d'autres observations devaient être faites, et en particulier celle-ci.

Trois branches composaient les forces aériennes britanniques : l'aviation métropolitaine, l'aviation coloniale éparpillée dans l'empire, et l'aviation maritime, qui relevait de la marine. Or, toutes les escadrilles n'étaient pas entièrement constituées. Celles que nos voisins appelaient auxiliaires n'étaient formées que de quelques cadres actifs et du personnel de réserve dont la valeur militaire et l'entraînement ne pouvaient approcher ceux de nos aviateurs ou des aviateurs du Reich. Il en résultait que la R. A. F. comptait tout au plus un millier d'équipages à pleine capacité militaire, soit environ six cents chasseurs et quatre cents bombardiers.



Les autres étaient des équipages de réserve qui n'avaient fait, jusqu'à la guerre, qu'une vingtaine d'heures de vol par an.

Ajoutons que, battue dans la guerre des plans, faute de temps, faute de dynamisme et d'ampleur dans l'action, l'Angleterre n'était nullement triomphante dans le domaine des performances. Contrairement à ce que les propagandes proclamaient, les types récents d'avions de chasse et de bombardement anglais n'étaient point supérieurs à ceux de la Luftwaffe. Les trois nations en guerre disposaient en 1938 de types d'avions dont les qualités militaires étaient sensiblement équivalentes.

Il fallait, dès lors, beaucoup de naïveté ou d'ignorance des situations respectives pour croire que le Reich allait s'effondrer promptement sous les coups de la R. A. F. C'est cela, cependant, que les Français ont cru. Il est vrai que la propagande britannique était admirablement productive, parce qu'elle n'était plus une propagande au sens où nous entendions ce mot en France. Grâce à son réseau de câble, à ses banques, à ses agences, Londres était devenue le carrefour de transit de toutes les nouvelles du monde. Aucune ne la quittait qui ne soit pleine-

ment favorable aux intérêts de la politique britannique.

La presse française recevait donc régulièrement de Londres des informations sur l'aviation anglaise toujours parfaitement arrangées. Ses avions étaient plus pétaradants que les autres ; des usines monstres étaient édifiées partout pour les construire. Comme peu de nouvelles du même ordre nous parvenaient d'Outre-Rhin, une réclame à sens unique s'insinuait ainsi avant la guerre, dans la cervelle de nos Français, réclame qui n'avaient avec les réalités européennes et techniques que de lointains contacts.

Dès octobre, pendant la drôle de guerre, les Anglais s'emparèrent de l'information française. De Londres, leurs services adressaient aux nôtres d'amples suggestions par l'intermédiaire d'agents de liaison spéciaux. Ils avaient commencé par faire circuler une note fort bien faite dans laquelle il était démontré que la propagande anglaise ne disait et ne dirait jamais que la vérité. Après quoi, au laconisme et à la pauvreté de nos informations, nos alliés pouvaient opposer avec succès une faconde toute méridionale. Le plus petit mouvement d'avions, la moin-



dre prouesse de la R. A. F. donnaient lieu à des flots de commentaires dont la presse française s'emparait avec avidité. Finalement, notre public en arrivait à compter sur l'Anglais plus que sur le Français pour faire la guerre. C'était là une tragique méprise, une farce énorme et macabre.

Les promenades que je faisais avec une sombre ardeur dans mes dossiers m'apprenaient, en effet, des choses infiniment graves et tristes. Elles me disaient que le strict devoir du gouvernement français était d'examiner de près la situation militaire réelle de l'Angleterre. Cette précaution légitime eut conduit l'état-major de la défense nationale à étudier sérieusement quelques questions essentielles. Première question : en quel état technique se trouvait la flotte anglaise ? Seconde question : des armes nouvelles n'étaient-elles pas susceptibles de ravir à la flotte le sceptre de la toute-puissance ? Troisième question enfin : quelles étaient les intentions de l'état-major anglais en ce qui concernait la conduite de la guerre en Europe et l'intervention des forces britanniques dans les opérations ?

Sujettes à controverses entre experts des deux mondes, ces questions n'avaient rien de

mystérieux ni rien de désobligeant pour les chefs de l'Angleterre. Elles engageaient toute-fois le destin de notre nation. Eh bien, rarement dans l'histoire de la France, les affaires de la guerre ont été traitées avec une aussi criminelle légèreté.

L'état de la flotte anglaise était cependant bien connu des spécialistes. D'ailleurs, des annuaires fort bien faits renseignaient qui désirait l'être.

Dans la conception de la lutte sur mer l'amiralité anglaise accordait un prestige particulier au cuirassé. A ses yeux, il était l'instrument principal de la victoire, et elle en maintenait à flot un nombre imposant. La situation des cuirassés pouvait donc être prise comme pierre de touche de la situation générale de la flotte, et aucun technicien ne s'y trompait.

Treize cuirassés sur quinze étaient à la mer en 1939. Cinq avaient été lancés entre 1914 et 1916. C'était des engins assez bien armés, mais qui, même après une refonte sérieuse, restaient dépourvus de la vitesse minimum requise par la lutte en Europe. Cinq autres, quoique d'un tonnage supérieur, étaient à peine plus rapides



que les précédents. Ils dataient d'ailleurs de 1913. Deux cuirassés, le « Nelson » et le « Rodney », lancés en 1925, pouvaient faire honorable figure. Mais, filant 23 nœuds, ils manquaient de l'essentiel. Par contre, trois croiseurs de bataille de 32.000 tonnes, étaient des instruments redoutables. C'était tout.

Huit grands cuirassés avaient été commandés depuis 1936. Ils entreraient en escadre entre 1940 et 1943. La flotte anglaise n'était donc pas absolument à jour. Ses matériels vraiment modernes se trouvaient en chantier, non pas en service. Une très dangereuse coupure existait entre la vieille flotte issue de la grande guerre et la flotte nouvelle. Les initiés savaient même que sans l'appoint de la flotte française, la flotte anglaise se trouverait dépourvue d'efficacité magistrale entre 1939 et 1943. Les caractéristiques du *Dunkerque*, du *Strasbourg* et du *Richelieu* en faisaient les plus puissants navires d'Europe. Il était bon pour les Anglais de les avoir avec soi. Nous avions au surplus d'excellentes flottilles de torpilleurs et de sous-marins, et une quinzaine de croiseurs qui compensaient heureusement les déficiences de la flotte alliée. Bref, il résultait de tous les faits connus, une situa-

tion bien propre à faire réfléchir les gouvernements successifs de la France.

La seconde question méritait une attention plus sérieuse encore. L'état-major anglais, comme le nôtre, se trouvait en présence d'un très grave problème de politique militaire. Depuis plusieurs années, les plus hardis parmi les techniciens ne cessaient d'écrire que les flottes de surface ne retrouveraient jamais plus l'aisance de mouvement qu'elles avaient eu dans le cours des siècles. Les faits apportaient à cette affirmation de puissantes justifications. Tous provenaient des progrès techniques qui avaient donné naissance à cette aviation moderne qui tardait tant à paraître dans les aérodromes de notre pays.

L'éminent Camille Rougeron, mon ami le commandant Pierre Barjot, moi-même, formions une équipe qui s'en allait répétant inlassablement que le ciel coiffait la mer aussi bien que la terre. Il suffisait que l'avion puisse aller vite et emporter un tonnage suffisant de bombes pour que la domination de la mer par le navire soit compromise, voire mise en question dans les mers étroites de l'Europe. Or, l'avion rapide moderne remplissait toutes les conditions requi-



ses. Des flottes aériennes merveilleusement alertes pouvaient attaquer le navire où qu'il fût et le couler à la torpille ou à la bombe, grâce à des tirs en piqué dont la technique était soigneusement étudiée Outre-Rhin.

En reconnaissant par traité, en 1935, à la flotte anglaise, la supériorité du tonnage, Hitler ne cédait donc pas tout, au contraire. Des années eussent été nécessaires pour construire une flotte capable de balancer la puissance maritime anglaise. Ne disposant point de ce temps, l'état-major suprême du Reich avait délibérément choisi les voies d'une audacieuse technique aéronavale dans laquelle l'avion de combat et le sous-marin étaient chargés des missions de contre-blocus qui incombaient naguère aux navires de surface.

Enfin, les progrès du moteur à explosion avaient permis la construction d'engins marins très rapides et bien armés, comme les vedettes lance-torpilles. Ils pourraient, en liaison avec l'aviation, pourchasser ou détruire le navire de guerre ou de commerce — celui-là surtout — sans lequel l'orgueilleuse Angleterre n'était plus qu'une constellation d'îles encombrées et inca-

pables de peser de façon décisive sur l'issue d'une guerre continentale.

Il fallait du courage pour plaider en France de semblables thèses. Si le public populaire mordait dans une certaine mesure, parce qu'il était sensible à la poésie des choses de l'air, les élites restaient par contre profondément hostiles et imperméables. C'est ainsi que, lorsqu'il arriva, en 1934, rue Royale, comme ministre de la marine, François Piétri était tout à fait convaincu qu'il fallait de toute urgence sortir notre aviation maritime de l'ornière. Il me recevait alors assez fréquemment. Mais, en peu de mois, ses contacts avec l'état-major modifièrent ses idées. Ce n'était plus l'aviation qu'il fallait développer, c'était des cuirassés de 35.000 tonnes que nous devions mettre en chantier. Nous n'avions dès lors plus grand'chose à nous dire.

De même au Parlement, dans la presse, dans certains milieux de la bourgeoisie où le marin jouissait d'un vif prestige, nos thèses étaient ardemment combattues. D'ailleurs, les marchands de plaques de blindage et de gros canons veillaient et savaient nourrir les enthousiasmes.

Pour sa part, l'Angleterre officielle restait aussi insensible que nos propres élites aux réa-



lités de la technique moderne. L'Amirauté et ses porte-paroles, fort nombreux, comme l'on pense, n'admettaient point sans réticences et ironies les possibilités navales d'une aviation aussi puissante que celle constituée par le III<sup>e</sup> Reich. Elle ne mesura que tardivement et incomplètement l'ampleur du péril. En 1939, par exemple, l'aviation navale anglaise ne comptait encore que 3.000 hommes et deux centaines d'avions. On la porterait, entre 1939 et 1942, à 10.000 hommes et 500 avions !

Ainsi donc, alors que le progrès technique modifiait profondément la nature même de la guerre navale et, par conséquent, l'assise de la puissance britannique, les nobles lords de l'Amirauté continuaient à cheminer sur les voies qui, à travers les siècles, avaient donné tant de victoires et d'orgueil à leur nation.

C'était leur droit sans doute, mais c'était aussi celui de nos chefs de constater que le coefficient britannique, dans l'équation de la suprématie en Europe, diminuait fortement en valeur. Une preuve magistrale nous en fut administrée dans la journée du 9 avril 1940, en Norvège.

Nous ne pouvons, nous Français, remettre en notre mémoire sans une grande honte les idées

que nous nous fîmes des actions militaires qui aboutirent à la première grande défaite navale anglaise de ce siècle. Le commun des mortels n'en sut que ce que lui en dirent la presse et la radio, à savoir que les Anglais se couvraient de gloire à l'instant même qu'ils étaient battus. Ce Français-là fut donc excusable. Mais le gouvernement ? Mais l'état-major ? Est-il concevable qu'ils n'aient point vu que la leçon de Norvège était une sorte de complément de la leçon de Pologne ? Sur mer, comme sur terre, le Reich révélait la puissance de ses innovations.

L'occupation de la Norvège avait, pour les belligérants, la plus haute importance stratégique. De ce territoire, les Franco-Anglais pouvaient interdire définitivement à l'Allemand tout trafic maritime. Ils pouvaient, en outre, tenter de fructueuses opérations aériennes sur l'Allemagne du nord.

A l'Allemand, l'accès en Norvège permettait de dominer l'Anglais par le Nord, en vue du contre-blocus ou de toute autre opération.

Celui des belligérants qui devancerait l'autre obtiendrait de ce fait une position privilégiée. Les uns et les autres devaient franchir une étendue de mer sensiblement égale.



L'Allemand était toutefois nettement désavantagé, car il lui fallait prendre d'enfilade 2.000 kilomètres de côte que les Anglais abordaient de face. Dès lors, nul doute n'était possible : le maître de la mer, à savoir l'Anglais, allait pulvériser l'outrecuidant Allemand. Il n'en fut rien.

Ce fut l'Anglais qui débuta, semble-t-il.

Il prit tout naturellement l'opération par le petit bout. Il posa des mines, fit patrouiller ses navires sur les côtes, envoya des sous-marins en Baltique. Bref, il agit avec lenteur et sans trop savoir ce qu'il fallait faire. A tout dire, il se croyait toujours au bon vieux temps de Trafalgar. Alors, la supériorité maritime, entre les mains d'un Nelson, faisait reculer Napoléon lui-même.

Au plan anglais, de caractère vieillot, le Reich répondit par une opération-éclair de caractère révolutionnaire, exécutée sous la direction personnelle du Führer.

Opération pleine de périls, d'ailleurs, car il fallait transporter les troupes et leurs matériels sous les canons de la grande flotte, en des points éloignés de 400 à 2.000 kilomètres des bases allemandes.

Le 9 avril, un immense appareil de transport maritime entra néanmoins en action. Une flotte aérienne lourdement chargée se superposait à lui et s'élançait vers le ciel norvégien.

Le soir du même jour, malgré la résistance des forces norvégiennes, malgré la flotte anglaise, le débarquement était terminé à Oslo, Arendal, Christiansand, Stavanger, Bergen et Narvik. Tous les aérodromes étaient occupés par des troupes débarquées d'avions et qui firent aussitôt leur jonction avec celles amenées par mer.

Les Anglais réagissaient peu après en débarquant des forces dans la région d'Andalmes et de Namsos. Ils en furent bientôt chassés par l'infanterie allemande. A Narvik, les Français intervinrent, et l'affaire fut plus chaude. Les Allemands l'emportèrent cependant.

Sur mer enfin, du 9 au 15 avril, une dure bataille se développa. Les adversaires s'infligèrent des pertes sensibles. Quatre vaisseaux de ligne, cinq croiseurs, neuf destroyers, sept sous-marins, neuf transports, chez les Anglais. Trois croiseurs, un torpilleur, six sous-marins et quinze autres petites unités, côté allemand.

Mais la supériorité maritime n'était plus le facteur déterminant de la guerre. L'Allemand



restait en Norvège parce que l'aviation avait pu faire face au gros de la bataille en dispersant les forces navales anglaises, numériquement supérieures aux forces allemandes. En cela, la Luftwaffe apportait la preuve irréfutable qu'aucune flotte, si puissante soit-elle, ne peut désormais l'emporter si elle se trouve en butte à une puissante aviation. Ce n'était donc pas les déclarations radiophoniques des Anglais qui auraient dû peser sur l'esprit de nos dirigeants, mais les résultats obtenus sur les champs de bataille. Or, en Norvège, la force armée du Reich avait bouleversé dans un élan irrésistible nos vieilles illusions, et arraché une victoire à laquelle bien peu de Français croyaient au matin du 9 avril. Neptune, dieu de la mer, ne protégeait déjà plus l'Angleterre.

Les événements qui suivirent l'affaire de Norvège jusqu'à la surprenante fuite de Dunkerque, étaient, pour leur part, clairement inscrits dans le livre du destin. Il suffisait de savoir le lire : les conceptions de l'état-major britannique, en ce qui concernait la conduite de la guerre, devaient avoir en effet pour nous la plus haute, la plus grave importance. La sincérité et l'ampleur du concours que les forces anglaises nous

apporteraient sur terre et sur mer en dépendaient finalement.

Sur ce point, mes dossiers contenaient de nombreux textes de discours d'hommes d'Etat anglais, des considérations d'état-major, des notes sur les livres d'écrivains militaires autorisés comme Liddel Hart, le général Spears, le général Golovine et d'autres.

Depuis que l'Allemagne relevait la tête, l'Angleterre s'était rapprochée de la France, mais à sa façon. Dans la guerre qu'elle envisageait depuis 1935, son intention n'était point de lutter jusqu'à la dernière goutte de sang, comme dans l'autre guerre. Jamais les sacrifices qu'une telle guerre avaient exigés ne seraient renouvelés, car ils étaient contraires à la tradition insulaire et à l'intérêt britanniques. On le disait sans ambage aux Communes et dans les études techniques. L'intervention sur le continent aurait donc lieu sous la forme d'un simple corps expéditionnaire dont on discutait ouvertement la structure et la force. On envisagea six divisions, puis dix-sept, après de vives instances françaises. Finalement, ce furent dix divisions qui franchirent la Manche. Les contingents terrestres que le service obligatoire allait fournir, et la majorité



des forces aériennes, serviraient à la garde des îles et de l'empire.

Dans l'esprit de l'état-major anglais, la ligne Maginot et l'armée française, que l'on vantait à dessein, suffiraient à contenir la poussée allemande. De grandes théories sur la puissance défensive des fronts fortifiés étaient largement répandues Outre-Manche. La flotte anglaise et le blocus économique feraient le reste. Et puis, d'autres nations, petites ou grandes, interviendraient, et le conflit s'étendrait. Sur ce point, l'on pouvait compter sur le prestige de l'or anglais.

Car si les Etats totalitaires voulaient une guerre courte, toute la stratégie britannique était tendue vers une guerre longue. Tous les moyens permettant d'éviter un coup rapide et décisif devaient être employés. Sur ce point, mes dossiers me racontaient de belles choses !

La conception britannique, élaborée dans les années qui précédèrent le conflit, jetait dès lors une vive lumière sur certaines attitudes de nos alliés. C'est ainsi que l'état-major britannique ne recherchait point de contacts techniques avec les états-majors des nations amies. A quoi bon ! Tout examen sérieux du rapport des forces con-

tinentalles en présence n'aurait pu que conduire à des demandes de concours que Londres entendait ne point fournir. Par exemple, il était évident qu'une collaboration aérienne étendue devait être envisagée dès 1938 entre les Anglais et nous. La vitesse de mouvement des flottes aériennes rendait vains les petits cloisonnements nationaux. J'avais écrit en 1938 plusieurs articles sur ce thème parce que, devant le bellicisme grondant des dépêches de Londres, il était inquiétant qu'aucun contact n'ait été pris entre les deux états-majors de l'air.

Quelques entrevues eurent lieu en 1939, mais pour aboutir à quoi ? A l'envoi dérisoire de dix escadrilles en France. Or, si l'état-major britannique avait eu l'intention délibérée d'engager à fond ses forces, il n'est pas douteux que la majorité des escadrilles de la R. A. F. eussent été stationnées en France. Cela eut raccourci de moitié les distances à parcourir, d'où un grand avantage tactique et de moindres difficultés pour le personnel qui évitait ainsi la terrible mer du Nord. Des escadrilles entières disparaissaient dans ses brumes. Je rencontrai un jour le colonel qui faisait la liaison entre les deux aviations. Il me raconta là-dessus des choses ébouriffantes



qui montraient, certes, le cran des équipages de la R. A. F., mais aussi la grande médiocrité de leur entraînement et de leurs méthodes.

Lorsque je révélais ces chiffres à mes camarades et que nous discussions entre nous tous ces faits, la méfiance que nous inspiraient nos alliés prenait de vastes proportions, sans d'ailleurs qu'elle amenât dans les esprits le moindre doute sur l'issue victorieuse de la lutte.

Après le désastre de la Pologne, l'état-major britannique ne modifia point pour autant sa position. Cependant, il crevait les yeux que sans l'appoint massif de contingents terrestres et aériens, les forces françaises ne pourraient résister à des forces ennemies de cinq à dix fois supérieures. Les chefs de la France ne pouvaient l'ignorer. A constater qu'ils furent incapables d'obtenir ce concours ou de tirer de ce refus la leçon qu'il comportait, l'étonnement des historiens sera grand. Nous savons aujourd'hui que le 3 juin, le général Weygand appuya de toute son autorité auprès de Reynaud et de Churchill un message pathétique du général Vuillemin qui demandait l'envoi en France de la moitié au moins des escadrilles stationnées Outre-Manche, soit environ mille avions. Churchill resta

insensible, car la politique de l'Angleterre était de ménager ses forces et de les tenir prêtes à repousser toute tentative d'invasion, d'user l'adversaire par des diversions lointaines, par la famine, par le doute qu'une puissante propagande insinuerait dans son âme.

La France n'était donc qu'un bouclier plus ou moins provisoire parmi d'autres, comme la Pologne, la Norvège, les Pays-Bas et, plus tard, la Yougoslavie et la Grèce.



## CHAPITRE IV

### L'ESPRIT TRAHIT...

Pour abandonner de si cruelle façon l'armée française dans les Flandres les Anglais avaient leurs raisons. Huit mois de guerre leur avaient permis de constater que l'armature politique, économique et militaire de la France n'était pas du tout ce qu'ils croyaient en 1939. Nous nous étions trompés sur l'état de préparation militaire des Anglais qui s'étaient trompés eux-mêmes sur la force réelle des Français.

Passant mes jours dans l'étude des problèmes militaires, j'avais, pour ma part, la certitude absolue que nous n'étions pas prêts. En septembre, je disais à qui voulait l'entendre qu'avant d'espérer vaincre, il faudrait que nous construisions 30.000 avions, 10.000 chars et 100.000 camions. Les gens restaient sceptiques.

Les mois que je passai à l'arrière me confirmèrent dans mes sombres prévisions. Je compte ce temps comme le plus vaseux de mon existence.



De façon très surprenante pour moi, je fus affecté au Commissariat général à l'information, rattaché à la Présidence du conseil.

« L'Information » était installée dans une partie de l'hôtel Continental; l'autre restait ouverte à la clientèle. Pendant quinze jours, j'avais erré de chambre en chambre, à ne savoir que faire. Finalement, on m'avait casé à un service qui devait être celui de la propagande chez l'ennemi où il y avait des questions aériennes à traiter, mais où je continuais à ne rien faire.

Des chefs, je n'en voyais nulle part, sauf à la Censure peut-être, qui travaillait nuit et jour dans un grand désordre. Il aurait fallu partout des cerveaux virils, aptes à pétrir l'avenir, et surtout capables de répondre au docteur Goebels. Nous n'avions en M. Giraudoux qu'un littéraire, vaguement décadent, dont l'influence sur les services était absolument nulle. Sous lui, vagissait un flot de vieillards, sortis de toutes les retraites : des ambassadeurs, des colonels, de hauts fonctionnaires, et aussi des hommes de lettres, des politiciens, de jeunes officiers, avec une armée de dactylographes recrutée au petit bonheur. Ils constituaient autant de clans creusant leurs galeries dans les monceaux de nou-

velles et de mensonges qui arrivaient chaque jour. C'est là que j'ai pu mesurer jusqu'en son fond la stupidité vaniteuse de nos prétendues élites.

En septembre, les fausses nouvelles commençaient à courir dans la presse et le public à propos de la campagne de Pologne. Nos alliés reculaient tout en gagnant des batailles ! Mais à lire les communiqués allemands et la presse neutre, il était facile de saisir qu'une guerre entièrement nouvelle naissait à l'est. Sous l'action conjuguée des chars et des avions, les Polonais étaient soumis à une offensive dont la technique m'était familière. J'en parlais autour de moi. Peine inutile ! Personne ne paraissait comprendre. Au service, nous discussions à perte de vue sur les probabilités de la défaite allemande. Un fonctionnaire du Quai d'Orsay qui dépouillait depuis vingt ans la presse allemande, m'affirmait chaque jour que l'économie du Reich se trouvait dans la même situation qu'en 1917 et que les affaires de Pologne ne changeraient rien à cela. Un professeur au Collège de France, germanisant éminent, ne manquait jamais de chercher à me convaincre que notre aviation était bien supérieure à celle des Allemands. A quoi bon discuter...

La première alerte fut sonnée une nuit, à



3 h. 30. Sur le palier, une mère inquiète enveloppait ses deux enfants dans une couverture. Rien n'avait été préparé par le propriétaire dans la cave poussiéreuse de mon immeuble. Les gens s'y entassèrent néanmoins très crânement. Une autre alerte me surprit rue du Louvre, à 11 heures. J'allai dans un abri au hasard. Des femmes et des jeunes filles, descendues des bureaux, s'y trouvaient déjà. J'écoutais leurs caquetages. Le moral était excellent. Tous ces gens étaient avides de nouvelles et s'étonnaient de la brièveté des communiqués français. Leurs réparties ne manquaient ni d'intelligence ni de bon sens. Entre ceux de l'Information et ceux de l'abri, le contraste était frappant. Divisé, mal dressé, mal gouverné par d'affreux politiciens, dévoyé par une presse artificieuse, le peuple de France restait malgré tout un grand peuple.

La propagande aérienne se développait sous mes yeux complètement à contre-sens. Les journaux racontaient d'énormes bourdes. Je les voyais passer dans la documentation des services. Il était à craindre que lorsque l'aviation allemande se retournerait contre nous, le public ne soit désorienté et accuse les aviateurs de ne pas faire leur devoir. Il fallait donc le préparer

aux rudes coups qui l'attendaient en organisant son éducation aérienne sur des bases saines. Je rédigeai une note que je remis aux officiers responsables; j'écrivis au grand quartier aérien, je vis différentes personnalités. En décembre, un certain moulin à nouvelles se mit en branle au ministère de l'air et au grand quartier. Ce dernier faisait chanter l'héroïsme des naviguants; quant au ministère, il chantait la louange de M. Guy La Chambre. Chaque semaine, le record de la production des avions était battu. Pour faire contraste, *Paris-Soir* exposait que dans les appareils abattus en Pologne, les pilotes allemands, tous de très jeunes gens, étaient souvent trouvés ivres !...

Pendant que nous développions ces palinodies, il ressortait des nouvelles de Pologne que la supériorité et l'efficacité de l'aviation allemande s'étaient affirmées avec une force irrésistible. Cela fit tout de même une certaine impression dans les hautes sphères de Paris. Le gouvernement avait été renseigné de première main par le général de l'armée de l'air Armengaud, grand chef très informé et clairvoyant, envoyé sur place pour suivre les opérations.

En grande confiance, un camarade du cabi-



net me dit un jour que le torchon brûlait au ministère de l'air. En août, Guy La Chambre n'avait pas dit la vérité à Daladier sur les cadences de production. Le général Vuillemin, soulignait-on, n'acceptait pas les responsabilités dont on voulait le charger et avait été démissionnaire.

Puisque nous n'avions pas de bombardiers, il me vint à l'idée d'essayer de faire croire à nos adversaires que le génie français était cependant en plein travail et suspendait sur leurs têtes la menace d'une étonnante surprise technique. C'était précisément là l'objet du service de la propagande chez l'ennemi. Je creusai la question et rédigeai un projet. Peu après, il me fut répondu par le chef du service que « M. Daladier voulait que la propagande française dise la vérité ». Je n'en suis pas encore revenu...

Nous continuions d'ailleurs à ne rien faire à l'hôtel Continental. Où que j'aillais dans les services, j'y trouvais des militaires et des civils inoccupés et qui s'en lamentaient. Notre situation n'avait rien d'exceptionnel. Un ami que j'avais au « Majestic », où campait le ministère de l'Armement, me disait qu'il se trouvait dans un bureau avec dix-huit ingénieurs qui dirigeaient de grandes affaires avant leur mobilisation. Ils

étaient strictement inoccupés depuis deux mois. La mobilisation française, on pouvait le dire sans ironie, s'était opérée sous le signe : pas de travail et pas d'emploi.

Une réorganisation de l'Information fit même de moi un officier-chômeur. Le service de l'étranger fut placé sous la direction d'un ancien ambassadeur, M. de Marcilly, qui estimait n'avoir pas besoin d'officiers. J'allai le voir pour prendre congé. Je trouvai un vieillard infiniment fatigué et distingué. Je frappai quelques coups à son cerveau en lui parlant de l'acuité des problèmes de la propagande à l'étranger. La résonance fut nulle.

A me promener ainsi dans les décombres de l'énergie française, je mesurais l'âpre vérité de ma vie personnelle, à savoir que j'avais complètement échoué dans mon but le plus cher.

Pendant des années, j'avais lutté avec passion pour une grande aviation. J'avais fait des plans et d'innombrables suggestions, des campagnes, des conférences, des démarches pour alerter les uns et les autres. J'avais vu des ministres, des généraux, des amiraux, des députés, des hommes influents. Or, à l'heure « H », nous étions entrés dans la bagarre avec de vieux cou-



cous tout juste bons pour quelque royaume arabe. Tout ce que j'avais fait avait donc été inutile. Maintenant, mon pays était dans le bain chaud de la guerre, j'avais toujours le vif désir d'être utile, et voilà que je tombais en chômage avec mes quatre galons !...

J'allais voler à Orly pour me tenir entraîné. J'y trouvais un excellent camarade, le commandant Leleu, grand décorateur et aviateur dans l'âme, qui se dépensait beaucoup et facilitait mes vols. C'était un excellent dérivatif.

De Pau, le général Davet me signalait les difficultés inouïes auxquelles il se heurtait pour faire fonctionner son école de mitrailleurs. « Les faisans doivent faire place aux aigles », disait-il. Certes ! mais les faisans restaient sur terre et y récoltaient des profits. A entendre les uns et les autres, à recevoir des visiteurs, il devenait de plus en plus évident qu'une main de fer devait s'abattre sur la nation et les administrations pour faire pénétrer en elles l'esprit de guerre, l'efficacité, le rendement, l'économie. Dans les grands cafés des Champs-Élysées, on rencontrait trop de jeunes hommes qui n'étaient pas en soldats, et trop de vieux officiers en kaki. Les Français concevaient mal, en tout cas, l'intensité de l'ef-

fort à fournir pour résister simplement à l'adversaire. Quant à le vaincre !...

Nous ne savions pas grand'chose à Paris de nos escadres. Je rencontrai un jour un officier du groupe où je volais naguère. Chargé d'expérimenter le vol rasant, il était sur un terrain du nord avec deux Potez 63 et quelques Mureaux 117. « Plutôt maigre, cela », disait-il.

La grosse masse des escadres de bombardement était stationnée dans le midi et faisait de l'instruction en attendant des avions modernes. Néanmoins, Jean-Gérard Fleury, un journaliste de mes amis, écrivait avec une belle certitude : « Le maréchal Goering agite l'épouvantail de sa force aérienne. Il parle. Notre aviation fonce ».

Et un correspondant de guerre anglais faisait écho en disant : « Au printemps prochain, la flotte aérienne franco-britannique surpassera de beaucoup celle des Allemands, en qualité et quantité ».

Le mirage était donc soigneusement entretenu. Or, en décembre, au ministère, le directeur du matériel m'avait donné lecture dans son bureau de l'état des avions existants. Il en résultait que l'aviation française comptait un nombre infime d'avions modernes. « Je construis actuellement,



à Casablanca, ajoutait le directeur, l'usine qui montera les bombardiers américains ». Les faits qu'il débattait sous mes yeux avec tristesse ne représentaient absolument rien de solide. Fonck, que je rencontrai dans le même temps, se lamentait également. Il parcourait les formations de chasse. Nous n'avions pas en ligne deux cents Morane 406 et pas assez de canons. « Le désordre règne dans les fabrications. » Tel fut son propos.

Le gouvernement ne pouvait ignorer que la guerre des plans continuait âprement. Je signalai pour ma part tout ce que je savais à un sénateur influent de la commission de l'air qui me répondit que le Sénat organisait son contrôle et qu'il serait sévère... Je vis également plusieurs députés. Tous se savaient impuissants contre la mensongère machine qui gouvernait la France. La sagesse eut été, après la défaite polonaise, d'entrer en pourparlers avec l'adversaire, comme Hitler l'avait proposé dans son discours du 5 octobre, car ni les fournitures américaines, ni notre propre fabrication ne nous permettaient d'atteindre jamais une certaine parité avec le Reich.

Enfin, la drôle de guerre me faisait respirer à Paris un air empesté. J'en avais assez. J'écrivis

au général Vuillemin pour lui demander la grande faveur de prendre le commandement d'une formation de combat. Les places étaient chères, comme l'on dit. L'inaction pesait à des centaines d'officiers. Je recevais de nombreuses lettres de pilotes vexés d'être contraints de rester à l'arrière. Le général m'accorda ce que je lui demandais, sous condition de soigner mon entraînement et de faire un stage préalable dans une escadre.

Entre temps, j'étais parvenu à trouver un emploi à l'Information. Je le devais à Paul Chack, l'éminent écrivain, qui présidait comme capitaine de vaisseau une « Commission des liaisons administratives ». Chaque matin, à onze heures, les délégués des ministres, tous hauts fonctionnaires, se réunissaient dans une petite pièce pour examiner ce qui n'allait point dans le domaine du moral et de la propagande.

Paul Chack, plein de bonhomie, de bons mots, et la dent souvent dure, présidait avec allure et intelligence. Chacun apportait ses informations, émettait des vœux, ou bien prenait des dispositions avec le collègue du ministère intéressé par la question. Ici, c'était les communistes qui reprenaient du poil de la bête; là, c'était le ravitaillement qui n'arrivait pas; ailleurs, le préfet



se plaignait de la carence de tel ou tel service central. L'action de nos adversaires, celle de la presse, de la radio, du cinéma, toute l'activité de la France à l'étranger étaient fréquemment analysés. Un nombre considérable de questions, d'une passionnante actualité, arrivaient dans la petite pièce de la Commission.

Un procès-verbal était soigneusement rédigé et transmis aux ministres.

Pendant deux mois, j'ai ainsi pu suivre jour après jour une face, et non la moindre, de la vie profonde de la haute administration. Ce qui frappait, c'était l'extraordinaire foisonnement des services, le chevauchement de leurs attributions, le caractère précaire de leurs méthodes de travail. L'administration française, c'était — et c'est encore — une terrible forêt équatoriale. Ensuite, à entendre ces messieurs exposer leur lot quotidien d'affaires, il m'apparaissait avec une même évidence que la haute administration s'était lancée dans la guerre, et vivait de cette guerre, dans un état effrayant d'impréparation technique.

Mais ce qui frappait surtout, c'était l'usure de la volonté organisatrice devant le foisonne-

ment de décisions ayant toujours plus ou moins un caractère impératif. Toutes les affaires qui partaient vers le haut de la hiérarchie restaient invariablement sans réponse. Ce qui partait vers le bas aboutissait, mais dans une mesure infime — disons trente pour cent — à quelque chose de concret. Une masse d'affaires disparaissaient à jamais, comme la goutte de pluie disparaît dans la terre. Elles formaient quelque part l'immense mer morte de l'administration. Ces constatations étant journellement faites, si j'avais eu quelques illusions sur les difficultés qui nous attendaient pour conduire la guerre à son terme victorieux, je les aurais perdues à jamais.

Le sentiment de l'inutilité de nos efforts me faisait souhaiter avec une ardeur toujours plus vive mon départ vers l'avion, vers le ciel pur. Je saluai donc avec une joie infinie la lettre ministérielle me prescrivant un stage d'un mois à Istres où gîtait l'école des pilotes de bombardement. J'y arrivais aux tout premiers jours de janvier. L'année s'était achevée dans une grisaille triste et générale. Une fois de plus les forces mauvaises du monde avaient été libérées de leurs fragiles chaînes; elles couraient, et personne ne pouvait les rattraper.



Je trouvai l'école encore sous le coup d'un grand malheur. En septembre, cet énorme et délicat organisme, constitué par 5.000 hommes, dont 3.000 réservistes à mobiliser, et 450 avions, avait été envoyé à Châteauroux. Folie totale ! Il fallait une douzaine d'aérodromes à l'école. Or, elle n'en trouvait qu'un, et rien pour loger son monde et sa flotte d'avions. L'état-major l'avait alors envoyée à Avord où les hommes et les machines s'étaient enlisés dans une mer de boue. Comme rien ne tournait plus, le retour à Istres avait été décidé.

Le mauvais sort avait voulu que les avions fussent surpris, pendant le voyage de retour, dans la vallée du Rhône, par une tempête de neige opaque qui ne laissait pas vingt mètres de plafond. Les uns s'étaient perdus, d'autres avaient percuté dans les montagnes. L'aventure coûtait quatorze morts et de nombreux avions. Elle avait soulevé une grosse émotion au ministère et à la Chambre. En semblable occurrence, une tradition, bien établie dans notre armée de l'air, exigeait que les exécutants fussent rendus responsables de la méchanceté des éléments et durement châtiés. Ainsi la face étant sauvée, le ministre pouvait répondre aux interpellateurs.

Mais à ce jeu, le goût des initiatives aériennes avait été émasculé chez les commandants de formations. Le colonel Delaitre, vieux camarade de vingt ans, un de nos plus solides officiers supérieurs, avait donc été envoyé en disgrâce à Dakar, sans aucun profit, car il commandait l'école à la satisfaction générale. Son second, le lieutenant-colonel Chassier, partait pour l'Indochine.

A dire vrai, une nouvelle organisation — la cinquantième peut-être — avait institué à Istres trois écoles, deux pour les pilotes de bombardement, une pour ceux de l'observation. J'allais à l'école n° 6 que dirigeait un excellent camarade, le commandant Maillard. Les pilotes faisaient à Istres leur apprentissage de guerre : P. S. V., vol de nuit, entraînement sur avions de combat, etc. Mais la grosse affaire était celle du matériel. Chaque pilote devait effectuer en quatre mois plus de cent heures de vol, et il y avait 450 pilotes à l'entraînement. Comme les dotations étaient réduites de moitié, les pilotes qui auraient dû achever leur stage en novembre n'avaient aucune chance de l'avoir terminé en mai. Bref, c'était l'embouteillage. Il semait le désespoir dans les cœurs, car tous ces jeunes



gens souhaitaient ardemment aller en découdre sur le front.

Ah certes ! les visiteurs lourds envoyés pour étudier une situation qui empirait chaque mois, ne manquaient point. Ils arrivaient, conféraient avec le colonel, déjeunaient copieusement, et s'en allaient, sans que jamais un avion supplémentaire arrivât dans la huitaine suivante. Un jour, le ministre Guy La Chambre vint en personne. Tous les pilotes élèves, qui étaient en somme une graine de héros, furent rassemblés sur deux rangs. Un homme au teint pâle et en feutre mou passa devant eux, sans geste, ni mot, ni grandeur. Il faisait froid. Le mistral soufflait; la scène était sinistre et pauvre. Il me semblait qu'à la place de cet homme, j'eusse rassemblé tout ce jeune monde dans un hangar pour expliquer les difficultés de l'heure et réchauffer les âmes en vue de la victoire. Car enfin, nous étions en guerre et ces hommes allaient peut-être mourir. Mais pour les petits bonshommes que la politique déléguait à notre tête, la séance continuait, tout simplement.

Il est vrai qu'en province, plus encore qu'à Paris, le grand drame que vivait notre pays laissait les gens, civils ou militaires, impassibles

bles dans la croûte de leurs habitudes. Bien peu me paraissaient tourmentés par la guerre. Tous faisaient leur devoir comme de braves fonctionnaires. La flamme n'y était point. A table, nous avions un aumônier fort intelligent et très cultivé. Il portait sur sa poitrine un insigne de pilote encadrant une croix, du plus heureux effet. Son ignorance de la force militaire de l'Allemagne était complète. Je soufflais sur ses illusions, et l'exemple du marasme de l'école était en soi assez éloquent. Mais les illusions revenaient sans cesse, tant était forte, même sur une tête de qualité, l'emprise des slogans de la radio et de la presse.

Un dimanche, j'allai déjeuner avec le général Gama. Il logeait depuis plusieurs mois de façon napoléonienne dans un château près d'Avignon. Huit escadres de bombardement relevaient de son autorité. La conversation fut très libre à table. Le général, que j'avais en haute estime, poussa une charge à fond contre la chasse. A l'entendre, je revivais les querelles de l'autre guerre entre les chasseurs et les bombardiers. Nous parlâmes longuement, en tête à tête, des mille questions, et en particulier, de l'aviation d'assaut, nouvelle spécialité dont il aurait le



commandement lorsqu'elle serait constituée. Le général me confirma que depuis décembre les chasseurs allemands apparaissaient avec un nouveau Messerschmidt, plus rapide, qui leur permettait de coiffer les nôtres. Nous constatons en outre que nous subissions une infériorité inouïe quant au nombre des avions en service.

Une autre fois, ce fut le général de Vasselot qui m'invita. Il commandait la IV<sup>e</sup> Région aérienne et m'honorait d'une fidèle amitié. Je trouvai chez lui le député Paul Rives, homme très consciencieux que j'avais rencontré à la commission de l'air. Beaucoup de critiques et d'observations furent apportées à table. Nous tombâmes d'accord, Paul Rives et moi, pour souligner que le problème des problèmes était le débarquement de l'incapable Daladier en vue d'une réorganisation fondamentale du gouvernement. Sans solution de ce côté, il serait toujours vain d'espérer galvaniser et armer notre nation.

J'apprenais beaucoup de choses à Istres, par exemple que je virais mal, donc que je pilotais mal. C'est que le pilotage scientifique se substituait au pilotage de « sentiment ». L'école disposait d'ailleurs de moniteurs remarquables par

le cran, l'endurance, le dévouement. Je leur dois beaucoup et leur garde une grande reconnaissance.

Mais les premiers enseignements de la guerre n'avaient pas encore pénétré sur la célèbre piste du Tubé. Pour défendre sa peau au front à bord des bolides modernes, il fallait posséder à fond le tir, savoir manœuvrer et avoir une résistance physique et morale à toute épreuve. Or, l'école ne disposait d'aucun champ de tir aérien. Elle ne disposait pas non plus des avions d'acrobatie qu'il aurait fallu pour donner au bombardier une science complète de la manœuvre. Un seul link-trainer (1) était en service pour 450 pilotes; c'était une soixantaine qui eussent dû être montés.

L'éducation physique des pilotes était bien, pour sa part, la chose la plus négligée qui soit. L'école existait depuis 1917; mais en 1939 elle n'était pas encore dotée d'un stade. Et que dire de l'éducation morale ? Les jeunes gens étaient

(1) Le link-trainer est un appareil qui, en reproduisant tous les mouvements de l'avion en vol, permet de degrossir l'entraînement au pilotage scientifique et au P. S. V.



instruits comme si la guerre n'avait pas existé, comme si elle ne devait point les saisir et ne plus les lâcher. Pourtant, le front fournissait des exemples d'héroïsme bien propres à exalter les cœurs et l'esprit d'émulation.

J'allai raconter toutes ces choses à l'état-major et je laissai une note au général chargé des écoles, que je connaissais de longue date. Il n'ignorait rien, bien entendu, de la situation. Celle-ci était ce qu'elle était, disait-il, parce que le vaste plan d'extension des écoles que le général Vuillemin avait élaboré dans le courant de 1938 n'était qu'à moitié exécuté lorsque la guerre éclata. Dans ce domaine si important, comme dans les autres, l'événement nous avait surpris en pleine cogitation.

Pour ce qui me concernait, il fut décidé que j'irais faire un stage à Toulouse où se trouvait, sous les ordres du colonel Vincent, un centre d'instruction du bombardement, le centre des hautes altitudes et le centre de perfectionnement au P. S. V. J'y arrivai en février.

Toulouse était une grosse garnison où la drôle de guerre se déroulait agréablement. Le C. I. B. avait pour but d'apprendre aux pilotes les éléments du bombardement et de le perfectionner

dans l'emploi de l'avion qu'ils auraient en escadre. Quelques deux cents sous-lieutenants sortant de l'Ecole de l'air, de la bonne graine par conséquent, se trouvaient là et s'y morfondaient à ne rien faire depuis septembre. La disette de matériel était infiniment plus grave qu'à Istres. Comme avion de guerre j'y trouvai quelques Bloch 210, appareil bi-moteur délicat et d'ailleurs périmé dès sa sortie d'usine. Cette affreuse casserole faillit me prendre la vie.

Nous étions deux pilotes à bord pour effectuer les trois tours du « lâcher ». Je fis les miens et passai les commandes au sous-lieutenant qui m'accompagnait. J'aurais pu descendre. Je restai par esprit de camaraderie. Mal m'en prit : nous étions à trente mètres lorsque le moteur gauche lâcha. Je vis mon jeune camarade se crisper sur le manche et amorcer un virage sur le moteur en panne, faute qui, en principe, conduisait toujours à la fatale perte de vitesse. Toute intervention de ma part n'aurait pu qu'aggraver le mal. Nous nous écrasâmes en bordure du terrain dans un grand fracas de ferraille. Nous avions eu chaud ! Tous ceux qui, d'en bas, regardaient la lourde machine en perdition avaient pensé qu'il y aurait quatre morts de plus.



J'en vis bien d'autres ! Est-il concevable, par exemple, qu'une école de bombardement puisse ne pas avoir un champ de tir de bombardement ? C'était pourtant la gageure que Toulouse réalisait. On y apprenait à bombarder sans bombarder. Pire encore : lorsque j'y arrivai, il ne s'y trouvait pour l'instruction aucun nouveau viseur, aucun canon, bref, aucun des engins modernes qui équipaient nos bombardiers. J'écrivis au général directeur du matériel pour lui signaler cette situation extravagante et le supplier d'envoyer un exemplaire des appareils. Il le fit, à la grande joie du lieutenant instructeur.

Au centre des hautes altitudes qu'un officier remarquable, le commandant Michy, dirigeait, il s'agissait de s'initier aux problèmes du vol dans les au delà de 9.000 mètres. On y apprenait l'usage des matériels spéciaux et les méthodes de protection contre les multiples effets de l'altitude. Enfin, l'on effectuait huit heures de vol dans les environs de 10.000 mètres. Avant le stage, tout le monde passait au caisson pneumatique à l'intérieur duquel on vous hissait à 8.000, sous l'œil goguenard du médecin qui regardait par un gros hublot le comportement des quatre patients.

La grosse affaire était la protection contre le froid. On commençait par enlever l'uniforme, puis l'on revêtait de la tête aux pieds trois couches de vêtements ; une de ces couches était chauffante. Les contacts électriques et le masque à oxygène exigeaient des précautions spéciales. Il fallait une demi-heure pour tout mettre en place. Nous devenions alors une sorte de gros scaphandrier. Se hisser dans l'étroite carlingue d'un Potez 63 n'était pas la moindre opération. L'altitude produisait son étrange transformation à partir de 8.000. Alors, les commandes de l'avion durcissaient, les appareils de bord devenaient inertes, les choses de la terre s'estompaient dans une grisaille infinie, et une sorte de hantise du vide s'emparait de l'âme. Un jour, avec Michy, il me fut donné de contempler un tableau inoubliable. Nous étions à 10.200 mètres. Le thermomètre marquait — 52°. Grâce à une luminosité quasi-miraculeuse tant elle était rare, j'avais sous les yeux une immense carte de notre France. Elle allait de Nantes aux Alpes, à la Corse, toutes les Pyrénées et l'immense brume blanchâtre de l'Atlantique.

Bien des choses restaient à faire et à apprendre pour adapter vraiment notre aviation à la



haute altitude. La cellule n'était point suffisamment protégée; la puissance du moteur était rétablie à 4.500 au lieu de 8.000 mètres; tout l'équipement : tableau de bord, photo, téléphone, était à perfectionner; il fallait donner à l'équipage plus de chauffage et plus de sécurité en supprimant les panes d'inhalateur à oxygène. Michy avait lutté pendant trois ans sans parvenir à faire pénétrer réellement sa doctrine dans les formations.

## CHAPITRE V

### CHEZ CEUX QUI NE SE BATTAIENT PAS

En somme, tout ce que je voyais, entendais et constatais à l'arrière du front n'était pas fait pour verser de l'optimisme dans le cœur d'un guerrier. Le seul réconfort que j'y trouvais était l'immense amour des aviateurs navigants pour leur périlleux métier et le désir qu'ils avaient d'en découdre.

Quant à ceux qui ne se battaient pas dans les avions, ils formaient, de l'usine à la ligne de feu, une armée d'au moins trois cent mille individus qui faisaient la guerre à leur façon dans une vaste organisation. Si l'état-major céleste avait été chargé par Dieu de punir la France en la conduisant à la défaite, il eut monté la même machine qu'imaginèrent les hommes chargés de nous apporter la victoire.

L'autre guerre avait mis en évidence une formule qui s'appelait l'unité de commandement. Mais du sang et de l'encre avaient coulé à flot



avant que Clemenceau et Foch deviennent les symboles agissant de l'unité du pouvoir civil et de l'unité de direction des opérations.

Le III<sup>e</sup> Reich avait pour sa part parfaitement retenu les leçons de 1918. Un seul homme donne l'impulsion politique et militaire, Hitler, secondé par le chef du commandement suprême, Keitel. Sous lui, trois ministres assurent, outre leurs fonctions ministérielles, le commandement en chef des armées de terre, de l'air ou de la mer. Ainsi, le maréchal Goering assumait, comme le général Vuillemin, le commandement des armées aériennes et, en outre, dirigeait toute l'organisation aérienne du Reich. C'était la logique même, et dès 1928, au temps où je bataillais pour « l'Air intégral », j'avais recommandé une telle organisation du pouvoir central.

Les maîtres des destinées aéronautiques de la France avaient conçu autre chose. La direction de notre ciel en temps de guerre se trouva partagée entre quatre échelons d'autorités. Au premier, se situait le gouvernement et son pédoncule le conseil suprême anglo-français où le ministre de l'air et le commandant en chef représentaient l'aviation. L'histoire des fautes de ces deux organes reste à faire.

Le ministre de l'air, aidé de son chef de cabinet militaire, agissait en propre au second échelon. Le rôle du chef de cabinet était fort important, soit comme *deus ex machina* des décisions du ministre, soit comme intermédiaire obligé entre le ministre et les services centraux.

Un chef d'état-major à l'intérieur avait pour mission de pourvoir l'avant en toutes choses, notamment en personnel apte à faire la guerre. Faire fonctionner les écoles était donc sa tâche principale. Une centaine d'officiers travaillaient à l'état-major. Enfin, à l'intérieur, le personnel était administré par un général directeur.

Dans le domaine technique, deux hommes se partageaient l'autorité. Un sous-secrétaire d'Etat dirigeait les services techniques et les industries; un général assumait la répartition dans l'armée de l'air des matériels construits par le premier.

Comme on le voit, sept hommes ont porté à l'arrière les responsabilités suprêmes. Ils ne devaient et ils ne pouvaient avoir qu'un but, noble entre tous : faire en sorte que les combattants aient tout le nécessaire dans leurs luttes.

Le troisième échelon était précisément formé par le front. Le commandant en chef et son quartier général — le point Z, comme on l'appelait



— en étaient l'expression la plus haute. Le point Z fut d'abord à Saint-Jean les deux Jumeaux, proche de Meaux, puis à Briare, à Agen, et en dernier lieu, à La Palisse. Un major-général dirigeait le grand quartier. Sous lui, un aide-major-général avait les opérations dans ses attributions. Un autre général administrait le personnel des armées aériennes.

Au point Z le ravitaillement technique des formations était dirigé par le Service de l'air. On avait créé des secteurs de l'air qui couvraient toute la zone des armées. Leur mission était de ravitailler les bases et les formations de l'avant et de réparer les matériels dont l'envoi à l'arrière n'était pas requis. Par contre, c'était l'intendance, le génie, l'artillerie et les poudres qui fournissaient à l'aviation des vivres, les munitions et l'essence.

Pour conduire les opérations, on constitua tout d'abord trois armées aériennes face à l'est, face au Jura, face aux Alpes. Elles furent supprimées et remplacées par des zones d'opération dans lesquelles les divisions, les brigades, les escadres et les groupes venaient s'intégrer. En marge de ce dispositif général, des états-majors aériens se trouvaient près du chef de

chaque armée et corps d'armée terrestre et avaient pour mission de mettre en œuvre les forces aériennes affectées à ces grandes unités.

La défense aérienne du territoire formait la quatrième échelon. Un général de l'air la dirigeait, car l'organisme devait agir en intime union avec l'aviation. Toutefois, comme cinq ou six ministères fournissaient des éléments, la D. A. T. resta toujours un être bizarre.

Ainsi donc, à l'avant, une douzaine de généraux imprimaient par leurs actes et leur science une marque personnelle aux événements. Ajoutés aux sept hommes de l'arrière, il en résultait qu'une vingtaine d'hommes ont eu, en fait, la conduite exécutive de la guerre aérienne. Bien que leurs attributions aient été fixées par des lois et des décrets, l'historien aura beaucoup de peine à faire la part de chacun dans la lourde défaite qui pèse sur nos âmes.

\*  
\* \*

Avant l'ordre de mobilisation, l'arrière des escadres vivait confortablement dans un ordre relatif. La machine avait peu de rendement, mais elle tournait. Or, à l'instant où elle eut dû



atteindre promptement son point de perfection, la petite affiche blanche annonçant la guerre provoqua en elle une tornade bouleversante. Les fonctionnaires, les ingénieurs, les ouvriers se transformaient en soldats et abandonnaient les bureaux et les tours pour courir vers des lieux imprécis. Les organes qui avaient fonctionné jusqu'alors côte à côte étaient brutalement séparés et projetés à des centaines de kilomètres les uns des autres. Les services centraux du ministère furent coupés en deux tronçons : l'un s'en alla à Amboise, l'autre resta à Paris. L'état-major de l'air fut désorganisé pour constituer le grand quartier. Le ravitaillement technique de l'armée de l'air fut de même réparti entre le service de l'air dépendant du grand quartier et la direction ressortissant du ministère.

Les effets de la tornade n'étaient pas encore annulés lorsque l'ennemi se présenta le 10 mai à nos frontières. A aucun moment de la guerre, l'appareil respiratoire des escadres de combat ne fut donc dans une position normale.

C'est que des états-majors sans imagination et parfaitement rétrogrades avaient préparé une mobilisation du type de 1914. Ils avaient oublié que l'avion volait à cinq cents kilomètres à

l'heure, et que pour répondre efficacement à sa vitesse, tous les rouages de guerre devaient être constamment en place et minutieusement préparés. Dans leur système, tous les mâles s'habillaient en soldats et se rassemblaient pour attendre que s'éclaire leur problématique destin. Pendant ce temps, dans la guerre technique préparée par le Reich, les éléments de la puissance militaire passaient de la paix à la guerre, comme un moteur bien réglé change de vitesse.

L'industrie aéronautique qui formait le secteur le plus délicat de la mobilisation aéronautique, fut naturellement la première victime de ces erreurs de conception. Un terrible drame s'est déroulé dans ses rangs.

Elle était entièrement sous la coupe des services techniques de l'Etat. Il n'avait pas dépendu d'eux que l'autre guerre se termine par une victoire. Normalement, leurs faits et gestes auraient dû conduire à une bonne petite défaite. Vingt ans plus tard, c'était à peu près les mêmes hommes qui opéraient. Aussi prirent-ils une sérieuse revanche en activant autant qu'il était possible la marche de notre malheureuse aviation vers le précipice. J'écris cela sans ironie comme sans méchanceté. Leurs responsabilités sont inscrites



dans des événements que l'histoire appellera certainement à sa barre.

De la plus mince goupille à l'appareil le plus compliqué, rien n'entrait dans un avion sans avoir été au préalable, homologué par les services techniques. Les fameux bureaux formaient donc un carrefour où passait aussi bien le destin des aviateurs de combat que celui de tous ceux dont l'ingéniosité apportait du nouveau à l'avion. Or, depuis leur naissance en 1915, ils avaient agi comme si le mot d'ordre était de ne rien laisser passer au carrefour.

Dans l'autre guerre, ni Pétain, ni Clemenceau, ni personne n'avait pu mettre les services à la raison.

Pendant l'entre deux guerres, la farce avait continué. Aucun danger ne se profilant aux frontières, les services avaient pu renforcer leur autorité et développer leurs moyens. Certes, ils étaient constitués par des hommes distingués dans leur privé et bien armés intellectuellement, puisque tous sortaient de l'Ecole Polytechnique ou de quelque autre grande école. Mais, formés en corps pour l'exercice de leurs fonctions, ils devenaient des cerveaux administratifs durs comme le granit, ennemis de la nouveauté, amoureux

de la règle et de l'orthodoxie d'école, impérieux et byzantins.

Ces vertus négatives avaient non seulement à peu près tari les sources du renouvellement technique, elles avaient aussi conduit les services à échouer piteusement dans tous les secteurs de leur activité propre.

Par exemple, la construction en grande série des matériels aériens était un problème fondamental. L'on savait que la guerre provoquerait de grandes destructions d'avions. De plus, sans le nombre, la qualité perdait beaucoup d'intérêt. Une production sans cesse grandissante était donc à envisager. Sur ce point, l'industrie automobile pouvait fournir aux ingénieurs d'aéronautique une très précieuse expérience. Pour en avoir le cœur net, j'avais passé quelques jours aux usines Peugeot, à Sochaux, qui fabriquaient chaque jour 275 voitures.

M. Mathern, directeur général, demandait dix-huit mois pour mettre en route une production annuelle de douze mille avions. Ses chefs de service, tous ingénieurs éminents, m'apportaient des démonstrations parfaitement pertinentes. L'aéronautique pouvait copier et transposer sans crainte d'erreur les méthodes de l'automobile.



bile. C'eut été trop simple pour l'esprit polytechnicien qui la régentait. L'aviation devait faire plus riche, plus savant aussi. Résultat : à la fin de 1939, la production n'était que de soixante-dix avions par mois. A ce compte, elle ne remplaçait pas encore nombre pour nombre les avions cassés ou détruits par l'ennemi. Aussi le commandant en chef constatait-il chaque mois une perte de substance au lieu d'une augmentation du nombre d'avions en ligne.

Une certaine amélioration fut obtenue dans les premiers mois de 1940. M. Laurent-Eynac avait remplacé Guy La Chambre. Visitant sans cesse les usines, luttant pied à pied contre les services techniques et leur chef, le sous-secrétaire d'Etat Mény, il stimulait la production autant qu'il était possible. Mais à cette époque se produisit une anomalie à peine croyable. Des centaines d'avions étaient immobilisés faute de trains d'atterrissage, d'hélices, de matériel de bord. Dans le plan de fabrication, l'industrie des accessoires avait tout simplement été oubliée.

La mobilisation de l'industrie révéla d'ailleurs une carence plus inouïe encore si possible. Cette partie de la préparation à la guerre était

bien la chose la mieux connue qui soit. Je ne puis entrer ici dans le détail de questions très compliquées; qu'il me suffise de dire qu'au début de 1940 ce n'était qu'un cri dans les usines: « Nous manquons de matières premières ». Les machines s'arrêtaient peu à peu. Toutes les usines se battaient pour obtenir les aciers et métaux spéciaux requis pour les moteurs, et nombre d'autres engins. Les premiers producteurs de bauxite que nous étions dans le monde se voyaient contraints de supplier les Etats-Unis de leur vendre de l'aluminium à trois cents francs le kilo.

Ce qui se passa dans la mobilisation des savants, des ingénieurs et des spécialistes fut en vérité un véritable défi au plus élémentaire souci de défendre la patrie. On citait des cas absolument affolants par l'impéritie qu'ils révélaient. Un jour que j'allais toucher un masque à gaz à la base aérienne de Dugny, je trouvai dans le magasin d'habillement un de mes amis occupé à compter des capotes. C'était un docteur ès-sciences, spécialisé dans l'étude de la photo aérienne. O ironie, il travaillait depuis plusieurs années exclusivement pour l'aéronautique. Les services échangèrent des notes pendant six mois



avant de le réintégrer à son laboratoire. Et il ne s'agissait nullement d'un cas isolé. Un autre savant, spécialiste des hélices, avait filé dans l'artillerie, l'ingénieur qui étudiait l'allumage des moteurs était dans une division d'infanterie et ainsi de même pour beaucoup d'autres. Des milliers d'ouvriers spécialistes avaient rejoint les formations militaires. Pour les récupérer, il fallut une terrible bataille de plusieurs mois. Les ordres impératifs du ministre restèrent souvent lettre morte.

Bref, la mobilisation fut un véritable désastre pour les usines. Il était parfaitement vain, dès lors, d'espérer que notre système de production affirmerait sa maîtrise devant le dynamisme de la technique allemande animée par un grand aviateur, le célèbre Udet.

Un autre élément s'appelait la décentralisation. La menace des bombardements aériens conduisait à envisager une large dispersion des usines exagérément concentrées dans la région parisienne. La vitesse et le rayon d'action des avions commandaient même leur transfert en Afrique du Nord. D'excellentes études furent publiées en ce sens par Camille Rougeron et Maurice Victor. Mais comme la décentralisation contrariait des

intérêts et des habitudes, on en parlait depuis dix ans sans la tenter sérieusement. Lorsqu'il fallut, en 1938, se rendre à l'évidence, de belles usines bien visibles furent construites au Mans, à Rennes, à Châteauroux, à Marignane, à Lyon, donc à courte distance de l'adversaire éventuel. Les événements qui suivirent l'attaque allemande montrèrent alors que même si le front français avait tenu dans la zone du nord-est, l'industrie aéronautique n'en eut pas moins été facilement broyée par les stukas (1).

Tant d'incapacité n'empêchait nullement les corps techniques de nourrir un mépris total pour le commandement aérien qui était leur partenaire obligatoire. Pendant la paix leurs luttes restaient malgré tout feutrées. La dispersion des bureaux et leur désordre profond consécutif à la mobilisation, facilitèrent au contraire tous les coups de Jarnac. De jour en jour, la lutte administrative entre l'arrière et l'avant gagnait en âpreté et en effets maléfiques. Une personnalité bien placée pour être informée m'avait remis une

(1) Le terme *stuka* est l'abrégié de *Sturzkampf-bomber*, dont la traduction littérale signifie « bombardier de combat pour le piqué ».



note bourrée de faits profondément affligeants. Je l'avais transmise à ceux qui pouvaient, en théorie du moins, faire cesser le feu, mais je savais que le résultat serait nul. L'organisation aérienne de la France comportait trop de vices, et trop d'intérêts qui n'avaient aucun souci de la sauvegarde du pays s'affrontaient. Il eut fallu que de l'usine à l'escadrille le général Vuillemin ait, comme son redoutable vis-à-vis le maréchal Goering, tous les pouvoirs d'action et de décision. Autant demander la lune. Dans le bloc technique, l'esprit, comme ailleurs, trahissait la France sans craindre le châtement.

Enfin, l'ingénieur d'Etat taxait volontiers d'ignorance son autre partenaire, l'ingénieur d'usine qui répondait que l'ingénieur d'Etat ne comprenait rien aux problèmes de la vie industrielle réelle, ce qui était vrai. Toutefois, les industriels s'inclinaient toujours devant les ukases des services dont l'influence était grande sur la commande, et par suite sur le profit. Ils fabriquaient donc lentement, et à des prix infiniment élevés, les matériels qui leur étaient demandés. Un appareil que l'industrie automobile aurait pu céder à deux cents francs le kilo était vendu mille par les industriels de l'aviation. Les

bénéfices qui en résultaient permettaient d'acheter des silences complices. Pire encore : les appétits déchaînés jetaient la corruption et le désarroi dans les rangs de l'administration.

Les ouvriers, qui n'ignoraient rien de ces tristes manigances, entendaient avoir leur part du gâteau. Les contrats collectifs de l'industrie aéronautique nationalisée étaient les plus généreux consentis en France. Néanmoins, un bolchevisme larvé causait des ravages dans les usines sous forme de malfaçons et de grèves perlées. De nombreux avions étaient refusés en pleine guerre par les commissions de réception pour sabotage. Je me refuse encore à croire qu'ils aient pu être commis par des ouvriers français dont j'avais mesuré en maintes circonstances la haute probité professionnelle.

\*  
\*\*

Les vices d'organisation et de moralité patriotique qui produisaient de si terribles ravages dans le circuit de la production, agissaient également sous d'autres formes dans la direction de la guerre. Un mot caractérisait la situation : ceux qui ne se battaient pas contre l'ennemi se bat-



taient entre eux. Alors que la solidarité fraternelle qui unissait ceux de l'escadrille produisait de belles fleurs d'héroïsme, ce n'était aux échelons supérieurs que rivalités d'ambition, que luttes et intrigues de clans. Je les connaissais bien ces luttes. Pendant des années et des années j'avais suivi à la trace le mal qu'elles causaient à notre aviation. Elles continuaient avec l'aggravation apportée par l'organisation disparatée nantie à la mobilisation et les mille prétextes que faisait naître la guerre pourrie que nous vivions.

Les services centraux des ministères étaient naturellement dressés contre le point Z, notamment dans les questions de ravitaillement. Paris disait que si les formations étaient médiocrement pourvues, la faute en incombait au service de l'air du grand quartier. Le ministre lui-même se plaignait de ne point être renseigné exactement et en temps voulu sur les faits et gestes de l'avant. Mais qui commandait vraiment? Le ministre ou le commandant en chef? Le point Z protégeait jalousement son domaine contre l'interventionnisme ministériel en s'efforçant de dresser une muraille de Chine entre l'avant et l'arrière. C'était facile sous Guy La Chambre.

La sollicitude de celui-ci pour l'avant se traduisait en mondanités, en somptueux déjeuners dans les quartiers généraux. Que se disait-on dans ces agapes qui autorisait le ministre à tromper si effrontément le Parlement et le gouvernement sur la situation des escadres? La petite histoire l'établira sans doute.

Sous Laurent-Eynac il en allait différemment. L'aviateur qu'il avait été dans l'autre guerre payait de sa personne et il entendait prendre contact avec les combattants qu'il aimait et qu'il voulait servir. Il apprenait ainsi beaucoup de choses pénibles sur certaines réalités de la lutte, comme la mauvaise qualité des balles perforantes qui s'applatissaient sur un corps dur au lieu de le perforer, comme l'insuffisance des blindages de protection. Nos hommes voulaient bien se battre, mais ils voulaient aussi pouvoir se défendre.

Le ministre était tout réconforté par l'ambiance virile des escadrilles. Au retour de ses visites à l'avant il alertait les uns et les autres; mais ses volontés produisaient tout au plus quelques petites rides sur la surface des mares administratives. Le fond continuait sa vie impavide.

L'état-major Gamelin manifestait pour sa



part une parfaite mauvaise humeur contre le point Z. Les gens ne se rendaient pas compte que dans l'immense nullité des choses qui nous entouraient, le général Vuillemin était pour nous le phare de nos espérances. Nous avions la certitude que, sous son commandement, aucune faute ne serait commise dans la conduite de notre lutte.

L'attaque du 10 mai jeta une sinistre lumière d'incendie sur les jeux de nos grands personnages. Le ministère se réfugia tout entier à Amboise où, pendant huit mois, les plumitifs de l'administration avaient vécu dans une douce pagaïe et dans la béatitude des bonnes indemnités. Les conseils des ministres succédaient aux conseils à Tours. On rapportait couramment ce qui s'y passait et s'y disait. Les pouvoirs centraux gardèrent un semblant d'autorité sur les armées et la nation jusqu'aux premiers jours de juin. Après quoi, tout s'effondra sous les coups irrésistibles de l'adversaire, mais aussi faute d'une bonne organisation des arrières.

Les états-majors savaient pourtant que les routes, les voies ferrées, les réseaux de télégraphie et de radio étaient l'instrument vital du commandement.

La radio, en particulier, avait pris dans l'avia-

tion une extension extraordinaire. Petite fée bien-faisante de l'aviateur, elle permettait d'envoyer des renseignements et des ordres aux avions en vol. Ceux-ci pouvaient correspondre entre eux commodément et avec le sol. Par l'écoute des transmissions de l'adversaire, il devenait possible d'obtenir de précieux renseignements sur ses mouvements et ses intentions. Enfin, en reliant l'aviation et les troupes terrestres, elle permettait une interpénétration complète de leur action.

Il y eut donc entre les belligérants une bataille des ondes, silencieuse, implacable et infiniment originale. Pour la conduire, l'aviation disposait à la mobilisation d'un service de transmissions radio-électriques comprenant des stations fixes de télégraphie; des stations de radiogoniométrie, ainsi appelées parce qu'elles servaient à donner des relèvements aux avions; des radio-phares utilisés pour le guidage des avions; et des stations mobiles montées sur automobiles et très remarquablement équipées. Le service disposait en outre de télétypes permettant d'envoyer des messages « codés » et dactylographiés directement.

Tous ces matériels de types récents et qui avaient coûté très cher, étaient utilisés par des sections de transmission affectées aux états-



majors et aux formations volantes. Dans l'armée de l'air allemande, au contraire, les transmissions étaient une arme véritable, jouissant de toutes les prérogatives attachées à cette forme d'organisation.

Les stations, comme les avions, avaient un indicatif personnel. Certains, comme F. N. B. du Bourget, étaient célèbres chez les aviateurs. La transcription se faisait en chiffres secrets.

Le chiffrement fut chez nous le prétexte au déchaînement d'une bien singulière manie. Si on ne peut dire qu'elle nous fit perdre la guerre, il est certain qu'elle témoignait d'une grave maladie mentale. Obligation était faite de chiffrer et surchiffrer les textes de toute nature. Alors, jour et nuit, parvenaient aux formations des messages souvent infiniment futiles qu'il fallait déchiffrer. Ce fut pour tous un véritable casse-tête. De plus, les états-majors et organes divers étaient affublés d'un nom qui n'avait aucun rapport avec leurs fonctions réelles et dont la liste était changée fréquemment.

— Allo, Madeleine, c'est Hector qui vous parle...

Cela voulait dire que la division appelait l'escadre.

Pourtant, jamais le secret des transmissions n'aura été aussi difficilement gardé qu'au cours de cette guerre. Nous disposions de cryptographes merveilleusement agiles. Les codes pouvaient changer plusieurs fois par semaine, ils trouvaient toujours les clés. Comme il en allait de même dans les deux camps, personne, je suppose, ne devait se faire beaucoup d'illusions.

Le secret des ondes fut rendu encore plus incertain par l'écoute scientifique des transmissions radio-télégraphique. Ce travail incombait à un organisme appelé défense radio-aérienne. Là, des écouteurs au son expérimentés exploaient inlassablement le champ infini des ondes. En accumulant sur des fiches la récolte patiente de chaque jour, il avait été possible d'obtenir en six mois la position de quatre cents terrains, la composition exacte de chaque armée aérienne, de chaque escadre, de chaque groupe ou escadrille, et les caractéristiques de tous les codes. La loi de périodicité de renouvellement des indicatifs avait même été trouvée.

L'écoute permettait aussi de suivre avec précision le travail des radio-phares. On dressait chaque douze heures la carte de leurs positions géographiques. Or, selon qu'ils s'allumaient ou



s'éteignaient, on en pouvait déduire les concentrations probables des forces aériennes et les zones d'opérations futures.

Néanmoins, si hautement intelligente que l'action des nôtres ait été, elle demeura impuissante et vaine à partir du 10 mai devant la radio allemande dix fois, vingt fois supérieure par l'ampleur et la puissance de moyens. D'heure en heure des indicatifs nouveaux naissaient pour les formations blindées, pour les états-majors et les escadres, pour une multitude, quoi. Les ondes elles aussi partaient à l'assaut. A les capter, nos écouteurs avaient l'impression que des légions innombrables de petits yeux perçants et d'une avide curiosité, s'avançaient irrésistiblement dans l'éther de la douce France.

Et c'est peut-être dans le silence des stations que le drame de notre débâcle a été vécu avec la plus douloureuse intensité. Au fur et à mesure de l'avance, les voix françaises mouraient dans l'espace, souvent avec héroïsme. « Les bombes pleuvent », télégraphiait Saint-Inglevert. Le poste est détruit, nous gagnons les abris. » Nancy durement bombardé, Metz écrasé sous les bombes soufflantes se tirent bientôt. « F. N. I. ne répond plus. » « F. N. O. ne répond plus. » Ces paroles

mystérieuses traduisaient autant de défaites. La station d'Orléans fut prise d'assaut. Les voitures radio erraient sur les routes. On les brûlait, ou elles étaient jetées dans la Loire. La fin du Honek en Alsace, fut particulièrement dramatique. La station survécut avec la ligne Maginot et succomba avec elle. De son piton isolé, elle transmet jusqu'à la dernière seconde d'émouvants messages.

Dans la tourmente, bien des lacunes étaient apparues : l'insuffisance du nombre de radio-phares; la médiocre protection des grandes stations fixes, faciles à repérer près des aérodromes et par suite à détruire; la centralisation excessive des nœuds de transmission qui créa d'immenses trous de silence, etc. La bataille des ondes fut donc perdue par nous. Rien ne nous réussissait.

\*  
\*\*

Pourtant, dans les rangs de ceux que nous appelions parfois les « rampants », les hommes étaient bons, mais on les utilisait mal. C'est ainsi que des compagnies de l'air avaient été constituées pour effectuer les travaux et les innombrables corvées de la guerre. Il s'en trouvait une



sur chaque terrain de campagne. Formées à la mobilisation, un peu au petit bonheur, et insuffisamment encadrées, les formations volantes les soumettaient à de violentes critiques.

Pour des besoins du même ordre, la Luftwaffe disposait d'un puissant corps de pionniers, véritable génie aussi sérieusement étoffé et doté que l'était le génie de l'armée française. Ce corps réalisa d'innombrables tours de force pour l'aménagement rapide des bases d'opération en territoire ennemi.

Dans nos compagnies de l'air on trouvait de tout : des sections de défense et de ravitaillement, des secrétaires, etc. Certaines étaient spécialisées dans l'installation des terrains et menaient une rude vie de terrassiers. Le travail qu'elles avaient à faire dépassait infiniment leurs faibles moyens. Il serait sans doute injuste de dire que l'état-major n'avait pas eu le souci des problèmes de l'infrastructure. Mais en cela comme en toutes choses ses conceptions n'avaient pas été à la mesure des besoins réels.

C'est ainsi que sur le million de mètres carrés de surface atterrissable qui lui était nécessaire, la zone aérienne du nord disposait de 98.000 mètres carrés au début de la guerre, et de 250.000

en juin 1940. Si une bonne fée avait envoyé au début de mai les milliers d'avions sauveurs qui manquaient à la France, nous n'aurions pu, faute de terrains, les utiliser de façon rationnelle avant plusieurs mois. Même si le front était resté relativement stable, nous eussions éprouvé les difficultés les plus graves dans les opérations.

Nos bases, insuffisamment camouflées et mal défendues par de vieilles mitrailleuses, furent soumises à des bombardements méthodiques. Un puissant outillage mécanique eut été alors nécessaire pour combler les énormes cratères des bombes lourdes allemandes. Il n'existait qu'en faible quantité.

Tous ces défauts n'ont pas simplifié la tâche des mécaniciens d'escadrilles. Nous leur devons beaucoup.

Mécaniciens d'avion ou d'équipement, radio-électriciens, photographes ou mécaniciens d'armement, tous étaient sergents et avaient été soigneusement quoique trop rapidement formés. Un mois avant le début des hostilités, j'avais visité toutes les écoles de mécaniciens de l'armée de l'air. J'en avais rapporté des impressions réconfortantes. A Rochefort, la presse était considérable. Construite pour recevoir 1.200 élèves,



l'école en contenait 2.500, tous très jeunes. Ce qui frappait, c'était leur volonté d'apprendre. Pour ces jeunes gens, l'aviation n'était point qu'une carrière, elle était aussi une sorte de sacerdoce. Servir dans ses rangs les gonflait d'orgueil.

Comme leurs avions restaient en plein air et disséminés sur de grandes étendues, les travaux d'entretien et de ravitaillement exigeaient de pénibles et constants efforts. Une fois de plus, La Goupille aura été un vrai fils de notre race. Intelligent, frondeur, infiniment débrouillard, plein de bravoure, aimant beaucoup son matériel, mais ne fignolant pas ses soins. Une belle fraternité l'unissait à l'équipage. Si en temps de paix il lui arrivait de nourrir une amicale envie à l'égard du pilote, plus favorisé, mieux payé, plus grand seigneur que lui-même, au front il sut être une « mère poule » au dévouement infini.

Il était le spectacle familial de nos terrains de guerre. Nous ne regardions jamais sans sympathie sa combinaison verdâtre penchée sur un moteur dans le vent des hélices. Et lorsque tout était paré à bord et qu'il faisait glisser la fermeture de carlingue, jamais un pilote partant vers

les lignes ne resta insensible au regard de fraternelle et muette tendresse de son mécanicien. Il volait lui-même autant qu'il pouvait, par amour de l'air et du métier, car de médiocres bureaucrates lui avaient refusé les avantages et le titre de mécanicien-volant.

Dans l'énorme et meurtrier tintamarre de la lutte finale, La Goupille fut un magnifique combattant. Si dans le fracas des bombes et dans les mille difficultés que faisaient naître les incertitudes du ravitaillement et la fragilité des matériels, les avions s'envolaient malgré tout, c'est à son travail acharné autant qu'intelligent que nous le devons.

Brave La Goupille, frère de misère et de joie, nous garderons tous de toi le plus attendrissant des souvenirs...



## CHAPITRE VI

### L'ODYSSEE DES GROUPES D'OBSERVATION

L'état-major français savait que les Anglais n'étant ni prêts ni décidés à la lutte sur le continent, notre armée devrait résister seule et de longs mois, à la pression de l'adversaire. L'aviation qui lui était attribuée prenait de ce fait un relief particulier. A cet égard le passé semblait devoir nous servir. A la fin de l'autre guerre, chacun pouvait en effet lever son chapeau devant les aviateurs d'observation. Pendant quatre années, ils s'étaient voués à une tâche qui les rivait en quelque sorte, à la géhenne monstrueuse des combats où mouraient par centaines de milliers les pauvres bougres de l'infanterie.

Ils avaient tout inventé dans leur guerre à eux : la photographie du champ de bataille, le réglage des tirs d'artillerie, la liaison entre le commandement et les troupes engagées, bien



d'autres choses encore. Leurs pertes furent grandes. Le chasseur qui baguenaudait dans les lignes sur son Fokker D-VII ou son Spad, aimait rencontrer le brave avion-photographe. Tout appliqué à manœuvrer l'escamotage du « 26 grand champ », l'observateur ne voyait rien, sauf les flammes qui, tout à coup, jaillissaient du moteur. Avec lui le chasseur gagnait à tous les coups. Les fantassins et les artilleurs étaient pleins d'éloges pour les aviateurs et ils travaillaient avec eux en confiance.

La création de régiments d'observation en 1921 éloigna les aviateurs des troupes. On observa bientôt d'ailleurs, que ce n'étaient pas les aviateurs qui oubliaient leur tâche, mais que c'étaient les troupes terrestres qui négligeaient de plus en plus de faire appel à l'aviation.

En 1934, l'entrée en service d'avions multiplaces incita l'état-major de l'air à placer près des corps d'armée des escadrilles de renseignement constituées par un petit noyau actif et par des réservistes habitant la région. Les exigences du pacifisme genevois firent appeler ces escadrilles des cercles aériens. En 1937, ils furent transformés en groupes aériens d'observation — les G. A. O. comme nous disions — rattachés

dès le temps de paix à la grande unité terrestre avec laquelle ils seraient mobilisés. En somme, l'organisation de 1918 était maintenue sous une forme à peu près identique. Tout cela semblait logique. C'était en tout cas le résultat de multiples études des états-majors et des conseils supérieurs de la guerre et de l'air. Tout cela cependant n'était que mirage.

Nous avons, certes, raté bien des choses dans la préparation de la guerre aérienne, mais les vices que nous constatons dans la chasse ou le bombardement provenaient pour la plupart d'une désastreuse sous-production des usines et d'une fausse estimation des plans de l'adversaire. L'organisation de l'aviation d'observation se trouva au contraire toute entière fondée sur une parfaite erreur de l'esprit à l'égard des facteurs nouveaux qui allaient intervenir dans la guerre. En effet, sous le couvert de l'organisation de cette aviation, c'était tout le problème des rapports à établir entre l'armée de terre et l'armée de l'air qui apparaissait. A un échelon plus élevé, c'était même la conception des opérations qui se trouvait en cause.

C'est à la lumière des hautes leçons que les Allemands nous ont données dans leurs campa-



gnes qu'il faut apprécier aujourd'hui la signification des controverses très âpres qui se déroulèrent en France sur ces questions.

L'état-major allemand ne préparait ni une guerre d'infanterie, ni une guerre défensive, poursuivie à l'abri d'une ligne fortifiée. A ses yeux, les développements acquis dans le domaine des chars et de l'aviation redonnaient à l'offensive le lustre qu'elle avait perdu dans l'autre guerre. S'il instruisait de nombreuses divisions terrestres et creusait les ouvrages de la ligne Siegfried, c'est qu'il prenait ses précautions dans tous les domaines. La tactique serait également entièrement nouvelle. L'infanterie ne monterait plus à l'assaut. « J'ai forgé une carapace d'acier, disait Hitler, il faut la mettre devant la chair et non la chair devant la carapace. » L'infanterie allemande se bornerait donc à occuper le terrain conquis par les engins blindés avec le concours permanent de l'aviation de bombardement.

Dès lors, le rôle de l'aviation auprès des troupes terrestres ne se limitait plus à observer et à renseigner. Cela, c'était le casuel du champ de bataille. L'essentiel, c'était d'ouvrir la voie aux engins blindés en démolissant à coups de bombes

les objectifs militaires et en parsemant l'arrière de parachutistes. Par exemple, les avant-gardes des colonnes blindées allemandes rencontraient-elles une résistance qu'elles ne pouvaient vaincre, elles appelaient aussitôt par radio les escadrilles de stukas. Dans le quart d'heure qui suivait, les avions arrosaient l'objectif de lourdes bombes. C'est ainsi que sautèrent les ultimes centres de résistance organisés par Weygand de la Somme à la Meuse.

Cette intime interpénétration de l'armée et de l'aviation était possible parce que dans l'escadre aérienne allemande se trouvaient réunies des escadrilles d'éclaireurs, des escadrilles de chasse et de combat, des formations de stukas, en un mot tout ce qui était nécessaire pour conduire la guerre aérienne. Les éclaireurs étaient des avions Henschel 126 que nos fantassins appelaient mouchards. Leur apparition précédait toujours de peu les engins blindés ou de copieux tirs d'artillerie. Très souples, très maniables et bien protégés par des blindages, les mouchards s'esquivaient prestement au ras du sol et narguaient nos chasseurs.

Le parachutisme et le transport de troupes par air furent une autre forme de coopération inédite



et infiniment fructueuse entre la Luftwaffe et la Wehrmacht. Le Reich avait d'abord constitué avec un avion tri-moteurs éprouvé et solide comme le Junkers 52, une flotte de plusieurs milliers d'avions de transport. Elle pouvait indifféremment transporter des parachutistes, décharger dans les lignes des fantassins de l'air et leurs petits engins blindés, ou bien ravitailler les troupes de la Wehrmacht et les escadres aériennes dans les profondeurs du désert de Lybie.

Les exploits des chasseurs parachutistes allemands en Norvège, en Hollande, en Grèce et en Crète, forceront l'admiration des historiens. Ils ont révélé au monde les résultats que l'on peut obtenir avec une technique nouvelle, bien étudiée et maniée avec audace.

Telle fut la conception allemande de la bataille et de la coopération entre l'aviation et l'armée.

Bien différente était la conception française. L'infanterie, notre chair la plus précieuse parce qu'elle était essentiellement paysanne, monterait encore à l'assaut, accompagnée, et non pas précédée, par des chars, des mortiers et des canons. La bataille se déroulerait entièrement autour de son sacrifice.

Pour une armée de cette sorte, l'aviation demeurerait une auxiliaire, comme le char et le mortier d'accompagnement. En ai-je écrit des articles, après le fameux général italien Douhet, pour démontrer l'erreur catastrophique d'une telle conception ! Il n'était pas question, bien sûr, de priver le commandement et les troupes des profits de l'investigation aérienne. Mais lorsque je soutenais que des avions feraient mieux notre affaire que du béton, que l'aviation devait être lancée à la pointe du combat avec des milliers d'avions pour un travail de démolition et d'arrêt, des généraux répondaient dans les revues officielles par des aperçus sarcastiques tendant à démontrer que l'infanterie et non pas l'aviation, conquerrait et garderait le terrain, ainsi qu'il était écrit au frontispice de tous nos règlements.

Enfin, l'état-major n'accorda point une attention sérieuse au parachutisme. En 1935, j'avais écrit deux articles intitulés *L'attaque d'Avord*, qui firent le tour des revues étrangères. J'imaginai l'attaque, l'occupation et la défense par surprise, en plein territoire ennemi, d'un aérodrome par les parachutistes et l'infanterie transportée. Ces articles n'avaient provoqué que sourires dans les milieux français intéressés. Ils définissaient



cependant très exactement la tactique que les Allemands utiliseraient quatre ans plus tard avec un incomparable brio.

A la suite de la visite du général Vuillemin en Russie, deux ou trois compagnies d'infanterie de l'air avaient été formées, et nous avions dans le commandant Geille, chef du centre d'Avignon, un apôtre capable de dresser des bataillons entiers. Mais l'élan manqua, les avions de transport ne furent pas construits, et les compagnies traînèrent une vie moribonde.

Nous étions incapables d'innover et de concevoir grandement les choses, du moins pouvait-on croire que l'aviation d'observation que tant de gens considéraient comme la partie essentielle de nos forces aériennes, arriverait au feu dans un état parfait d'équipement et d'entraînement. Ce fut exactement le contraire qui se produisit.

\*  
\*\*

Car c'est à bord d'une miteuse collection de vieux rossignols que les équipages rejoignirent les terrains d'opération. Certains montaient des Potez 25 ou 39, d'autres des Bréguet 270 qui, par défaut de vitesse, de défense ou de plafond,

ne pouvaient être que des cercueils volants. Quelques rares Potez 63 entrèrent en ligne dans l'hiver, et ce ne fut qu'en mars et avril 1940 que les groupes reçurent quatre ou cinq exemplaires de cet avion. Il manquait d'ailleurs lui aussi de vitesse et de défense.

En ce qui concernait les hommes, l'on savait d'expérience que l'observation aérienne exigeait un entraînement très poussé; et puisque l'on prétendait en quelque sorte reprendre la guerre au point où elle s'était arrêtée en 1918, il fallait aussi reprendre les hommes qui avaient mérité tant d'éloges et montré tant de vaillance. Mais la plupart des bons observateurs avaient été écartés par une de ces mesures ridicules dont l'état-major de l'air avait le secret. Découvrant en 1936 que nous avions trop d'aviateurs de réserve — mais oui! — il avait abaissé les limites d'âge, ce qui chassa de nos rangs les meilleurs observateurs de l'autre guerre. Certes, la passion du vol et le sens du devoir patriotique des jeunes réservistes ne pouvaient être soupçonnés; personne toutefois n'avait beaucoup d'illusions sur la qualité de leur entraînement.

A eux vinrent se joindre des officiers observateurs de l'armée terrestre. L'aviation les avait



attirés par les petits avantages qu'elle distribuait en temps de paix; la guerre venue, elle présentait moins d'attrait pour eux et beaucoup souhaitaient rejoindre leur batterie ou leur compagnie.

Si, en septembre 1939, la guerre avait roulé à toute allure, il est certain que les hommes et les avions de l'observation eussent été instantanément dévorés par le fleuve de feu des opérations. La drôle de guerre permit de décanter nos insuffisances qui étaient nombreuses et graves.

Très rapidement, le général Vuillemin mit le holà à la sortie dans les lignes des vieux tacots. Quelques vaillants équipages succombèrent néanmoins sous les coups des Messerschmidt. En décembre, plus de deux cents reconnaissances de jour et une soixantaine de nuit avaient été effectuées. Il s'agissait principalement pour les nôtres de photographier les ouvrages de la ligne Siegfried et de déceler à vue, les traces de l'activité routière et ferroviaire, prélude de toute concentration.

Compte tenu de l'infériorité totale de nos avions, il fallait voler très haut, entre sept mille et huit mille mètres, ou très bas en vol rasant. La reconnaissance en haute altitude causa main-

tes surprises au début. A des températures de  $-50^{\circ}$ , les armes, les appareils photo, les téléphones, cessaient de fonctionner. Touchait-on un appareil sans gant, la peau des doigts restait accrochée au métal.

Pour la reconnaissance de nuit, on utilisait surtout le personnel et les grands avions des groupes de bombardement. Ils pénétraient fort avant en Allemagne. Pendant de longs moments, l'équipage devait ramper près du sol pour débrouiller les indices qui y étaient inscrits; difficile et dangereux travail, souvent négatif.

Et puis, de jour et de nuit, à l'aller comme au retour, il fallait franchir la redoutable ligne Siegfried de l'air. De la Suisse à la Hollande, elle étendait ses rideaux successifs de feux et de pièges de toute sorte. Nos adversaires l'avaient aménagée avec un soin particulier. Survolait-on à basse altitude un paisible village dépourvu en apparence d'appareil guerrier, tout à coup les balles traçantes et les obus explosifs jaillissaient. La nuit, d'innombrables batteries de repérage au son et de projecteurs menaient la vie très dure à l'équipage français. Et, bien entendu, la chasse de jour ou de nuit disait son mot. Il fallait zigzaguer, changer de cap, manœuvrer de toute ma-



nière, déployer un complet sang-froid et beaucoup d'audace pour atteindre le but.

Au retour, l'exploitation de la mission était la préoccupation principale. La section photo s'emparait des clichés pour les tirer, les assembler et les interpréter dans les délais les plus réduits. S'il s'agissait d'observations à vue, le chef de bord reportait ses observations sur des cartes. Tout ce travail était fait dans la salle de renseignements du groupe, point géométrique où battait le cœur d'un secteur du front et où les équipages discutaient ferme.

Le cran, la bravoure, l'audace ne manquaient jamais. Un lieutenant observateur, grièvement blessé, est sorti de la carlingue. L'ambulance l'attend. « Transportez-moi d'abord près du téléphone », dit-il. Et là, malgré ses souffrances, il fit le compte rendu détaillé de sa mission. Un adjudant-pilote, après avoir fait sauter en parachute l'observateur, ramène au sol son avion en feu. Bien que blessé, il sauve d'abord l'appareil photo qui contenait une importante mission. L'on constatait partout que l'héroïsme des observateurs de 1939 avait la qualité de celui des aînés de l'autre guerre. Mais l'héroïsme ne pouvait, seul, arrêter le déferlement inouï de l'attaque

allemande. Les groupes d'observation, liés au terrible sort des grandes unités terrestres, vécurent de ce fait une étrange odyssée.

L'armée du nord fut à coup sûr la plus malmenée. Elle disposait de deux groupes de chasse et de six groupes d'observation. Celui du XVI<sup>e</sup> corps d'armée occupait le terrain de Saint-Inglevert, à dix-sept kilomètres de Boulogne. Pendant deux mois il était resté dans les Alpes à faire une fameuse guerre gastronomique. Il la continuait dans le nord, où il avait été envoyé en décembre. La langouste de la Manche remplaçait simplement l'écrevisse des Alpes dans les préoccupations du popotier. Pour le surplus, le groupe photographiait les fortifications que nous construisions et qui ne seraient ni sèches, ni armées le 10 mai. Chaque nuit le terrain était survolé à basse altitude par les hydros allemands qui s'en allaient poser des mines magnétiques dans le détroit. Le jour, les chalutiers faisaient sauter ces mines. Toutes les vitres sautaient elles aussi sous le coup des explosions. Le commandant Durand, chef du groupe, passait son temps à répondre aux inutilités chiffrées qui coulaient jour et nuit d'une cascade d'états-majors inoccupés.

Une escadrille de chasse anglaise stationnait



aussi sur le terrain. Ses avions, des Gloster-Gladiator, étaient de très vieux tarares. A vrai dire, ces Anglais étaient des Australiens et des Canadiens de 18 à 19 ans, tous très allants. Leur chef, un *squadron-leader*, n'avait pas même 25 ans. Ils ne s'embêtaient pas du tout sur la terre de France. Bien leur prit de quitter Saint-Inglevert pour le Touquet le 9 mai, car, à l'aube du 10, une trombe de feu s'abattait sur le terrain. Rien ne l'avait laissé prévoir : aucun indice, aucun renseignement du commandement.

Ceux de la Luftwaffe passèrent à trente mètres et lâchèrent en quelques instants cent dix bombes de cinquante à cent kilos et mille bombes incendiaires. L'adjudant-chef Jean était chef de piste. Que faire? Comme armes de défense du terrain, il n'y a que quelques vieilles mitrailleuses d'instruction, servies, il est vrai, par de solides gars du nord. Ils tiennent.

Lorsqu'on y voit clair, il apparaît que les destructions sont sévères. Le précieux poste de radio-guidage et toutes les installations de T.S.F. ont sauté, ainsi qu'un pavillon et deux hangars. Un avion est détruit, cinq autres sont très endommagés. Le coup est dur.

Le groupe est alors placé en état d'alerte. Le

moral est bon. Enfin, on allait se battre. Cette certitude apportait comme un soulagement aux hommes qui se rendaient bien compte que la guerre pourrie, la guerre gastronomique, avec les femmes ou les amies dans la région, avait quelque chose de répugnant.

Les aviateurs ont confiance dans l'armée qui les couvre, car elle comprend des éléments motorisés de tout premier ordre. Le colonel Chambe commande l'aéronautique. Ce grand écrivain qui conta naguère avec tant de fine émotion les prouesses pacifiques des gens de l'air, se grandira encore dans la mêlée. Le commandant Ténot dirige les forces aériennes du corps d'armée, lequel part à toute allure vers le nord-est.

Très rapidement toutes les liaisons par fil ou sans fil cessent entre le groupe et les états-majors supérieurs. Un avion se rend chaque jour aux P. C. à très basse altitude, car la chasse allemande emplît le ciel de son incessant bourdonnement. Le 12, un curieux spectacle se déroule sur la route nationale n° 1, longeant le terrain. De longues et somptueuses limousines défilent sans arrêt. Les gros diamantaires de Hollande, des juifs pour la plupart, les occupent. Leurs mains et celles de leurs opulentes épouses sont couver-



tes de diamants. Nos hommes plaisaient ferme. Le lendemain, ce sont des autos plus modestes, belges et hollandaises, qui défilent en flots pressés. Le 15, à pieds, à vélo, en voitures de tous modèles, la cohue glisse sans arrêt. On remarque énormément de curés et aussi de nombreuses voitures militaires avec des officiers. Les grands brasseurs du nord défilent sur d'énormes chariots attelés de huit beaux chevaux. Les hommes du groupe jugent sévèrement un tel exode.

Cependant, une sourde inquiétude commence à poindre dans la population française. Elle voit des espions partout. Un capitaine du groupe, pris pour un ennemi, est pourchassé par la foule. Cerné dans un magasin, les gendarmes se rendent à peine à ses raisons. La foule voulait du sang.

Aucun renseignement ne parvient au groupe sur la situation militaire. Par contre, les fausses nouvelles circulent et démoralisent. Le flot des fuyards grossit sans cesse sur la route. Ces gens ont faim; ils se battent, beaucoup marchent sans chaussures et sont exténués. On leur porte secours. L'anxiété générale grandit d'heure en heure. A partir du 18, ce n'est plus l'exode mais la déroute. La route ne suffit plus, le terrain est submergé par la pauvre foule.

Travaillant jour et nuit, les mécaniciens ont pu remettre en état les avions endommagés par le bombardement du 10. Cinq Potez 63 et cinq Bréguet 270 sont disponibles. Le groupe reçoit l'ordre de reconnaître à vue les îles hollandaises de Walcheren et de Beveland. C'est tout ce qu'on lui demande. Il ne fera rien d'autre jusqu'à l'armistice. Toute liaison avec l'arrière est d'ailleurs devenue impossible. Atteindre le corps d'armée en voiture est toute une histoire. L'on sait simplement avec certitude que toutes les formations d'aviation stationnées dans la région ont reçu un ordre de repli vers le sud. Il est clair que dans son bond précipité en avant, le corps d'armée a pensé à tout, sauf à préparer l'avance et l'emploi de son aviation.

Le 21, vers 11 heures, un avion américain Lockheed escorté de neuf chasseurs, atterrit. Le général Weygand en descend. Il allait à la rencontre du roi des Belges. Sur la foi de renseignements faux, il venait d'atterrir sur un terrain plus au nord, abandonné par nous. Les Allemands approchaient. Un officier a la présence d'esprit de courir vers l'avion et de crier au pilote de se sauver en vitesse.

Dans l'attente d'une voiture, le général s'as-



sied sur une chaise à moitié démolie par le bombardement. Il demande où se trouve le général Billotte qui commande un groupe d'armée. L'impression qu'il donne est celle d'un grand chef qui s'efforce de saisir les fils du destin qui se nouent dans ce coin de terre française. La voiture arrive enfin. Les neuf chasseurs attendront le retour du général. A table, ils rapportent un mot de Weygand. Le pilote du Lockheed lui faisant observer la densité des tirs d'artillerie auxquels l'avion était soumis, le général répondit avec philosophie : « Il faut bien que les obus passent quelque part. »

Dans l'après-midi, un message de Dunkerque apprit que le général rentrerait par mer et que son escorte serait libre à partir de 19 heures et même avant « s'il y avait danger ». L'effet de cette phrase fut profond. Elle fit saisir à tous que la situation devenait grave. A vrai dire, les événements ne donnaient pas aux hommes du groupe, prêts à tous les sacrifices, une impression de danger pour leur vie. Ils se trouvaient dans un nuage de désordre et de déliquescence générale infiniment plus troublant. La force française fondait d'heure en heure. Cela était plus terrible que tout.

Un immense équipage d'hommes et de choses des compagnies de l'air reflue de toutes les directions et s'agglutine autour du terrain. Le commandant Villomé, chef du secteur de l'air n° 1, plein de courage et d'esprit de décision, s'efforce de clarifier la situation. Mais, voilà que le flot des civils qui vient du nord se heurte à des masses de gens qui remontent du sud, chassés par les blindées allemandes. Le désordre est indescriptible. Les nerfs sont tendus à chaud. Le groupe pourra-t-il s'arracher de cette glaise humaine? Ou sera-t-il fait prisonnier sans avoir combattu? Aucun ordre n'arrive. On se concerte sur la conduite à tenir.

Dans la nuit du 21, un officier de l'état-major des forces aériennes du corps d'armée parvient enfin à Saint-Inglevert. Le général Falgade ordonne de replier les avions sur le terrain de Boos, près de Rouen. Le train roulant rejoindra Gravelines, point de rassemblement des échelons automobiles qui n'auraient pu franchir la Somme.

A l'aube, tout le personnel est réuni autour du commandant qui explique la situation et les mesures à prendre. Le sous-lieutenant Thévenot, un jeune père trappiste, demande avec l'adjudant-



chef Jean, à prendre le commandement de la centaine d'hommes du détachement terrestre. La minute est d'une très haute qualité morale. Tout le matériel non emporté sera détruit. Trois avions et 50.000 litres d'essence flambent. Deux autres avions indisponibles sont laissés dans un repli de terrain.

Les dix avions de l'échelon volant, chargés à bloc, décollent aussitôt. Les Potez 63 emportent cinq hommes. Un modeste Potez 58, dont le train d'atterrissage est démoli, en contient trois. Pour éviter la chasse, l'itinéraire passe par les côtes de la Manche et les méandres de la Seine. On volera en rase-flot chacun pour son compte. Le temps est franchement mauvais, en mer le plafond n'a pas cinquante mètres. Dès qu'un équipage remonte sur la côte, il est tiré par l'artillerie amie et ennemie. Cinq appareils atteignent Boss. Quatre se posent dans la campagne en pleine brume et sont endommagés. Un autre, attaqué par trois bombardiers légers allemands, s'éloigne en mer pour échapper. Une panne de moteur oblige le pilote à se poser près d'un chalutier armé qui recueille les trois passagers. L'un d'eux ne peut être ranimé et meurt à bord.

L'aviation allemande est très active en Basse-

Seine. Elle mitraille et bombarde tout ce qui a l'apparence d'une troupe ou d'un convoi. Le 26, c'est le tour du terrain de Boos. Vingt et un bombardiers s'y présentent en vol serré, comme à la parade. La chasse anglaise n'est pas alertée et ne peut bouger. Mais rien de cela n'est sans doute la vraie guerre, car un calme surprenant et très reposant règne dans toute la région. Au nord de Rouen, de minces unités anglaises gardent la grande route. Pour arrêter les *Panzerdivisionen* toutes proches, quelques canons anti-chars se dressent ça et là. A un carrefour important, un brave canon de 75 est pointé, seul, pour sauver l'honneur français. Au cours du dépannage d'un des avions tombés dans la campagne, un paysan demande aux mécaniciens si les Allemands viendront jusque-là. Il faut croire que l'ambiance de Rouen a ramené l'optimisme, car on lui répond que non. Sur quoi, le paysan débouche une fameuse bouteille de cidre en disant que celle-là, du moins, « ils ne l'auront pas ».

Enfin, ordre est donné au groupe de se fondre dans une formation qui se reconstitue. Cet ordre est infirmé deux jours plus tard par le point Z, qui prescrit de conduire les avions à Mantes et le personnel à Aulnat, près de Cler-



mont-Ferrand, où le groupe sera équipé à nouveau.

De nombreux groupes d'observation sont rassemblés à Mantes. Aucun ne compte plus de trois avions. Ils ont fondu dans la tornade. Avions et voitures ont été dispersés. Leurs chefs n'ont plus de liaison avec les grandes unités auxquelles ils sont rattachés. Néanmoins, les hommes sont prêts à la lutte. Ah! si une volonté organisatrice se manifestait, si du matériel arrivait à flot!...

Le groupe débarque à Aulnat le 1<sup>er</sup> juin.

\*  
\*\*

Ça va mal dans le nord. Thévenot et ses voitures se sont portés à Gravelines dans la journée du 22 mai. Le lendemain, un petit détachement est renvoyé à Saint-Inglevert avec un pilote pour tâcher de sauver un des deux avions. Il est accueilli à coups de fusil par des fantassins anglais. Chose curieuse, un Potez 63 laissé intact la veille, est trouvé écrasé, train d'atterrissage rentré, dans un champ en bordure du terrain. Un aviateur quelconque avait sans doute voulu s'approprier la belle machine.

Une bagarre sans nom se déroule aux envi-

rons de Dunkerque. Des milliers et milliers d'hommes errent dans les dunes. Il faut battre la campagne pour trouver quelques vivres. Ce n'est pas le désordre qui règne dans l'énorme concentration de troupe, c'est une mystérieuse et invincible veulerie. Les ressorts de l'âme collective sont brisés. Ordre est donné de détruire le gros matériel et les archives. Une liste des spécialistes à embarquer en première urgence est dressée. Des groupes de combat avec armes automatiques sont constitués pour résister à l'attaque brusquée d'éléments légers allemands. Les gens de l'aviation servent des mortiers et, mêlés à l'armée de terre, tiennent des emplacements de mitrailleuses où ils se distinguent.

Dans la ville, le général Canonne, un aviateur, s'efforce de mettre un peu d'ordre dans la formation de l'aviation et règle les embarquements avec l'amiral Abrial. Des hommes magnifiques se révèlent çà et là, comme ce lieutenant aérostier qui se présente au port avec tout son matériel préhistorique et encombrant.

L'embarquement du groupe est prévu pour la nuit du 28, mais l'embouteillage est tel que le sous-lieutenant Thévenot ne peut arriver jusqu'au quai. Le lendemain, des erreurs d'acheminement



des ordres se produisent. Lorsque le détachement arrive au port, le bateau a déjà levé l'ancre. Un flot d'avions survient et bombarde. Des gerbes de flammes s'élèvent partout, la fumée est intense. Le grondement des bombes, les sirènes qui mugissent, les incendies, créent une atmosphère d'enfer. C'est de la Luftwaffe que provient tout ce tintamarre, car les armées allemandes ne poussent pas à fond sur Dunkerque. Dans la foule des troupiers, ce n'est qu'imprécations. Où sont donc les aviateurs français et anglais? Quels salauds, tout de même, de laisser tomber ainsi les pauvres bougres.

Finalement, c'est à bord des torpilleurs *Bourrasque* et *Branle-Bas*, déjà bourrés d'hommes, que le détachement Thévenot prend passage. Dès le départ du port, les deux navires sont canonés sans dommage par les batteries allemandes. Puis, à 15 kilomètres au large d'Ostende, le *Bourrasque* est ébranlé par une puissante explosion. Est-ce une mine, une torpille? On ne sait. En tout cas, ordre est crié aux passagers de se déshabiller et de sauter à la mer, car le navire va couler en quelques minutes. Certains obéissent, d'autres n'exécutent pas. Beaucoup d'hommes ne savent pas nager. Le sous-lieutenant Thévenot

et l'adjudant-chef Jean sont admirables de calme et de sang-froid et s'efforcent de réconforter leurs hommes. Le *Branle-Bas* manœuvre d'ailleurs pour se rapprocher, mais sous la menace de quelques avions, il doit s'éloigner rapidement. Chacun essaie de se sauver en nageant ou en s'accrochant à un débris.

La conduite des marins restera un souvenir impérissable. Tous donnent leur ceinture. Un capitaine de vaisseau très barbu qui nage en pleine mer, passe la sienne à un soldat de l'aviation qui va couler. D'autres officiers font de même. La belle solidarité des gens de mer joue à fond. De nombreux navires croisent d'ailleurs dans les parages et lancent des canots. Mais les avions allemands survolent les lieux. Un des nôtres, le sergent-chef Huébert, reste une heure dans l'eau. Repêché par un torpilleur qui est attaqué peu après par les avions, son premier geste est de sauter sur une mitrailleuse sans servir et de la mettre en action. En rade de Douvres, les marins du *Belfort* donnent généreusement aux survivants vêtements, boissons, vivres. Comptant ses hommes, Thévenot constate que vingt et un ont été perdus en mer ainsi que la caisse du groupe.



Le détachement est mis en route sans délai sur Plymouth. La population anglaise fait aux rescapés des Flandres un accueil chaleureux et généreux. Mais les événements se déroulent à un rythme accéléré. Nos hommes, qui sont vêtus n'importe comment, en marins, en civils ou en Anglais, n'ont pas encore oublié leur bain forcé que déjà ils sont à bord d'un navire qui accoste à Cherbourg. On les dirige sur la Normandie et, de là, sur le Bourget où la base leur fait un accueil plein de gentillesse.

Cependant, à Aulnat, le commandant Durand entendait récupérer le détachement Thévenot d'une façon ou d'une autre. Il s'en fut à Paris voir le chef d'état-major de l'air, le général Picard, pour lui proposer d'aller à Dunkerque avec quelques barques prises à Cherbourg. Le général Picard, une célébrité qui tutoyait tout le monde et maniait un rude bon sens, lui répondit : « Tu as raison, j'ai vu Villomé qui m'a dit la même chose. Je vais faire téléphoner à Cherbourg et tu les auras tes tape-culs. »

Par coïncidence, deux heures après, l'amirauté de Dunkerque signalait que tous les gens de l'air faisaient route sur l'Angleterre et la France. Fort bien, mais où les trouver ? A Briare, le grand

quartier consulté ne sait rien. Un coup de téléphone donné par hasard à la base de Caen apprit au commandant que son détachement devait être dans la région. Il y court en voiture et de là au Bourget où il retrouve Thévenot et ses hommes. Il les met dans un train, non sans difficultés, car le 10 juin il n'y avait en principe plus de trains.

Le groupe est donc à nouveau concentré. Il n'a plus d'avions mais doit en toucher. Quelques ressorts de l'armée de l'air résistent encore. Le terrain d'Aulnat est couvert d'avions repliés des régions du nord et de l'est. Une dizaine de groupes d'observation sont là, beaucoup d'autres sont à Tours, et tous restent inoccupés. Règlementairement, l'état-major de l'air n'a pas à intervenir dans leur emploi. La faillite de la mirobolante organisation de l'aviation d'observation est donc complète. Des pilotes n'ont pas d'avions, il y a des avions par centaines à Châteaudun, à Rennes, partout. Il est surprenant que le commandement ne songe point à lancer tout ce monde dans la bagarre avec des bombes sous les fuselages.

La vérité est que si des éléments locaux peuvent encore agir, le commandement central ne le



peut plus faute de moyens de transmissions. Et puis, l'ennemi déferle vers le sud et bouleverse tout. Des plans naissent certes, mais ils meurent dès qu'il s'agit de les exécuter. La situation évolue à une vitesse étonnante. Dans l'après-midi, le 17 juin, le commandant de la base d'Aulnat annonce à toutes les formations des armées que l'ennemi étant à Moulins elles devaient se replier sans délai sur Agen. Impossible d'obtenir un bon de chemin de fer. C'est donc à pied, par la route, en bon ordre, avec ses officiers en tête, que le groupe part pour faire les 300 kilomètres qui le séparent d'Agen.

Quelle suprême vexation pour ces aviateurs prêts au combat et qui, à l'encontre de beaucoup, ne fuient pas en désordre sous la tempête. Aller à pied, sac au dos, sous les quolibets des villageois, et après avoir perdu avions, voitures et bagages, non et non, ils ne méritaient pas un sort aussi injurieux.

Dans Agen, le point Z laisse prévoir un départ en Afrique. Mais le cœur n'y est plus. Tout ce que l'on vit est trop chargé de tristesse.

C'est la fin, la dispersion. Thévenot, l'officier trappiste, le capitaine Gannat, les lieutenants Carlat et Magneval, Granier le médecin, l'adju-

dant-chef Jean, Savoi, Huébert, Séguy, Girardeau, Quabrol, Fabre, des mécaniciens qui ont vaillamment fait le coup de feu dans Dunkerque, d'autres encore s'en vont avec la croix de guerre.

Partout les groupes replièrent des ailes qui n'avaient point combattu, ou si peu. En Afrique, ils avaient reçu des avions américains peu avant la déclaration de guerre de l'Italie. Le baroud avait commencé dans un ciel sans limites. Nos groupes de grande reconnaissance traçaient impunément de longs vols d'abord à sept mille mètres, puis à quatre mille, plus bas encore. Les nôtres étaient les maîtres en somme. Ils en tiraient une grande allure. Ainsi, la lutte à armes égales faisait jaillir la fierté des vieilles vertus militaires, et aussitôt, dans les cœurs, la lumière chassait les ombres.



## CHAPITRE VII

### LES BOMBARDIERS DANS L'ACTION

Moins douloureuse que celle des groupes d'observation, l'aventure des bombardiers fut aussi périlleuse. Ma joie avait été grande lorsque je sus qu'une décision du 20 avril m'affectait à la 11<sup>e</sup> escadre comme commandant en second. Cette formation avait pour origine l'escadre 12 que le général Vuillemin, alors commandant, avait si brillamment conduite au combat en 1918. J'y avais commandé sous ses ordres une escadrille pendant quatre ans.

Jé n'avais pas encore rejoint mon nouveau poste que j'apprenais la mort du lieutenant-colonel Berthelon qui commandait l'escadre. Il s'était tué en décollant avec le premier Lioré 45 reçu. Un vieux camarade, très sympathique, bombardier d'expérience et de goût comme moi-même, le lieutenant-colonel Chopin remplaçait l'infortuné Berthelon.



Comme les gens de l'aviation d'observation, les bombardiers de l'autre guerre avaient dû tout inventer, même la façon de mourir quand l'avion prenait feu à 4.000 mètres d'altitude. Quatre ans plus tard, ils faisaient leur propre guerre. Ils avaient leurs avions, leurs escadres. Quelle gerbe d'aventures, que d'étapes rudes il fallut vivre pour atteindre la haute maîtrise de 1918 !

Le bombardier se promena d'abord isolément en plein jour sur un biplan Voisin, rustique machine avec laquelle il s'en allait jusqu'à 200 kilomètres en territoire ennemi, quelque chose comme la traversée de l'Atlantique par Lindberg.

Tout de même, voir les grandes villes rhénanes sous les plans, larguer à la main les obus de 155 hâtivement amorcés, subir les premiers assauts du chasseur allemand qui ne savait pas encore tirer, donnait de l'aplomb.

De nombreux camarades restaient toutefois dans la bagarre. L'avion était trop lent. Alors, le bombardier s'enfonça dans la nuit, monde étrange totalement inconnu de lui. Ce fut une véritable épopée.

Il fallut apprendre à décoller sans lumière, jeu redoutable entre tous ; puis, apprendre à garder la route, à trouver l'objectif dans l'encre

noire du sol, et aussi à déposer sa bombe là où il fallait. De rudes hommes!...

Si les larves qui ont longtemps gouverné notre pays avaient eu le sens du héros, ils eussent fait chanter dans l'âme des jeunes Français la gloire des aviateurs qui surent vaincre la nuit.

En 1917, le bombardier revint à l'action de jour, grâce à un avion, le Bréguet 14, supérieur à ceux de nos adversaires.

Il donnait naissance à une aviation de champ de bataille si efficace que, reprise en 1940, presque sans extrapolation par les Allemands, mais avec d'énormes masses, la défaite de la France devait en sortir.

Le commandant Vuillemin fut l'héroïque animateur et le chef incontesté des bombardiers de jour, vantés par Lüdendorff lui-même.

Le Bréguet 14 grimpait jusqu'à 5.000 mètres avec 200 kilos de bombes, et volait à 120 kmh.

Le pilote n'avait encore pour tout instrument de bord qu'une montre, un compte-tour, un altimètre et une boussole rudimentaire.

Pour passer à la verticale de l'objectif, l'observateur ouvrait une trappe, se collait la tête en bas au milieu de ses chargeurs de mitrailleuses et de ses cartes. Il dirigeait l'esquif vers le but



en agissant sur les jambes du pilote à l'aide de guides en corde.

Pour résister à la chasse allemande, très mordante, on inventa le vol en peloton de cinq ou sept, parfois neuf avions, afin de concentrer sur les assaillants le feu des mitrailleuses de tourelles. Les pelotons de l'escadre se suivaient à intervalles réguliers, ce qui donnait aux troupes du sol une impression de puissance irrésistible.

Lorsque le guide de peloton larguait ses bombes, tous les autres équipages en faisaient autant, et toutes les têtes se penchaient hors des carlingues pour voir les éclatements au sol.

A ce moment, le cœur du bombardier battait fort, car l'ennemi profitait souvent du léger désordre qui suivait le tir pour surgir et attaquer. Il commençait toujours par les ailiers et les descendait souvent.

Enfin, il fallait revenir. On se disloquait après le passage des lignes où, parfois, les chasseurs français venaient recueillir les pelotons.

A peu près chaque jour, pendant des mois, dans la Somme, dans l'Aisne ou en Argonne, le bombardier poursuivait sa brûlante et âpre aventure.

Le 10 novembre 1918 fut pour lui le jour de

clôture. L'escadre toute fiévreuse attendait dans la boue des terrains, en bordure de la Marne, l'Armistice annoncé. Ce fut l'ordre de bombarder à Mariembourg, en Belgique, les colonnes allemandes refluant vers le Rhin qui arriva. A quatorze heures, elle était formée en colonne. A dire vrai, la joie d'une victoire proche et une lourde lassitude engluaient les âmes et les choses du front. L'ennemi avait lâché du terrain, mais son infanterie tenait toujours. Pendant tout le mois d'octobre sa chasse nous avait durement travaillé les côtes, et sa D. C. A. tirait mieux que jamais. Les rafales de 105 à fumée jaune faisaient, en éclatant, tanguer toute la flottille d'avions.

Vers Rethel et Mézières, le sol ne présentait qu'un triste paysage de maisons calcinées, de routes éventrées. Longtemps nous devions garder dans les yeux l'image de cette terre de France martyrisée par l'énorme cyclone de feu.

A Mariembourg, un tableau inusité nous attendait. Pendant toute la guerre, le vide des arrières du champ de bataille avait été de part et d'autre, pour l'aviation, une chose extraordinaire par son intensité même. Jamais âme n'y bougeait. Or, un changement mystérieux était



survenu. Sur toutes les routes, des files de voitures et d'artillerie; dans les champs, de la piétaille en masse. Bref, quelque chose comme les arrières de l'armée américaine où un joyeux désordre ne cessait de régner.

Le bombardier n'eut donc pas, en ce jour ultime, à tourmenter son viseur. Les équipages défilèrent, lâchèrent leurs bombes au jugé et, dans la fumée noire des éclatements, ils virent un prodigieux chambardement de gens, de bêtes, de machines. Chacun rentra isolément au terrain pour chausser les bottes de la victoire et filer vers Paris.

Nous pûmes mesurer par la suite la densité féconde de notre effort dans la bataille. Des milliers de tonnes de bombes lâchées, des centaines d'avions abattus au cours d'attaques arrachant l'admiration des fantassins. Une doctrine aérienne que toutes les armées du monde allaient reprendre, avait été construite jour après jour.

Et puis, nous gardions en la profondeur du cœur la vision douloureuse des camarades tout à coup enveloppés de feu et s'éparpillant dans l'espace en flambant.

Entre les hommes de l'escadrille était née, dans l'aventure quotidienne face à la mort, une

inoubliable chaleur de camaraderie sur laquelle une France plus fraternelle et plus profondément humaine eût pu être bâtie.

Mais un mauvais génie veillait sans doute, car le patrimoine amassé en quatre ans fut rapidement dispersé.

Le bombardier réserviste enfila un veston démodé dans un monde où l'héroïsme se portait mal. Dès 1920, les escadres de bombardement au nom glorieux devinrent d'anonymes régiments, lourde machine où bientôt la paperasse tuera l'initiative.

Quelque part pourtant au Maroc, en Syrie où l'on se battait contre le Turc, le baroud continuait. Les bonnes traditions s'y réfugièrent.

En 1925, ce fut le Djebel-Druze, minuscule territoire du sud de la Syrie, qui entra en transes. Il avait suffi que Sarrail y remplaçât Weygand. De plus, l'Anglais Lawrence veillait, attisait le feu, utilisait nos fautes pour dresser les Syriens contre la France. L'armée elle-même était détraquée, inopérante, au point de subir pendant des mois, sous les coups d'une poignée de rebelles, de très cuisants échecs.

Le bombardier volait encore sur le Bréguet 14 qui avait alors près de dix ans. Le cran régnait



toujours, l'amour du vol également, chez les jeunes surtout, mais les chefs commençaient à vieillir. L'esprit qui devait provoquer la catastrophe de 1940 pointait à l'horizon.

Le Druze redoutait et détestait l'aviateur, le « tayara » qui causait tant de mal à ses villages. Lorsque d'aventure il en saisissait un, il lui mangeait le cœur après un long supplice, car l'homme du ciel était un brave dont la bravoure lui serait un jour secourable. C'est dire que les moteurs étaient ardemment bichonnés, afin d'éviter la panne. Il en survenait pourtant, et nul ne retrouva jamais trace des disparus.

Pour éviter les pertes de temps et les erreurs d'itinéraire, on volait par petites cellules de trois avions. Souvent le Druze, admirable tireur, put descendre au fusil l'avion qui ramait péniblement entre deux montagnes sous un fort vent debout. Une chute atroce s'ensuivait.

En somme, le risque restant le même, l'aventure continuait, aussi riche de forte humanité, aussi prenante qu'en Europe. Car pour les camps encerclés, pour les colonnes usant péniblement la rocaïlle des pistes, pour le blessé dont la plaie suppurait, pour tous les parias du baroud, l'avion était la bonne fée. Il soulageait par sa bombe,

par son message, par la bouteille de vin cacheté, par le cageot de légumes ou le bloc de glace qu'il posait sur le feu de la terre.

Et cette œuvre de fraternel amour compensait l'amertume éprouvée à saisir dans le vif des terres bibliques de la Syrie la totale médiocrité des chefs de la France.

\*  
\*\*

Les années s'écoulaient... Les fils d'un autre drame se nouaient lentement, pendant que les politiciens étendaient la nappe de leurs méfaits. Pauvre époque au cours de laquelle, cependant, une prodigieuse révolution technique avait modifié l'essence même de la guerre de l'air.

Les ingénieurs du moteur étaient parvenus à loger de nombreux C. V. sous un petit volume. Les aérodynamiciens avaient travaillé les profils afin de diminuer la résistance à l'avancement. Une machine rapide et nerveuse était née de leurs efforts. Les 500 kmh. ne faisaient plus peur à personne. Le bombardier qui ne dépassait point les 350 kmh. n'était qu'un veau méprisable.

Du coup, les hommes avaient dû changer eux aussi. Dans l'autre guerre, le bombardier avait



été un amateur hâtivement dressé dans les écoles du front. Il apprenait son art en combattant et dans le sacrifice du sang.

Le bombardier de 1940 était un professionnel formé à longueur d'années dans des écoles bien outillées. Les escadres le soumettaient à un entraînement minutieux.

Il savait atterrir à 180 kmh. avec des charges de 240 kilos au mètre carré, voler sans visibilité, tenir un cap de jour et de nuit...

L'avion de bombardement était devenu un vrai croiseur de l'air ayant quatre hommes à son bord. L'un d'eux s'appelait *commandant d'avion*. Il disposait de la radio, en émission et réception. Des tourelles éclipsables permettaient de tirer sous tous les azimuts, théoriquement tout au moins. Le train d'atterrissage, pourvu de deux énormes pneus, disparaissait lui aussi dans l'aile ou le fuselage.

Les hélices à pas variable permettaient le décollage en 200 mètres d'une machine de huit à dix tonnes. Les lance-bombes étaient commandés électriquement. D'ailleurs, l'électricité devenait reine à bord. Un avion gros porteur se trouvait enveloppé par cinq kilomètres de fils.

Dans la paix, tous les équipages avaient été entraînés à voler de nuit. Alors, dans la féerie des ciels printaniers, ils parcouraient la France, du nord au sud. L'aérodrome était devenu un port balisé, cerclé de lumières, protégé par des codes et des signaux. Des phares à éclipse jalonnaient les itinéraires principaux. La radiogoniométrie fournissait au navigateur aérien son point exact en quelques minutes. La radio lui donnait d'heure en heure des météorogrammes sur lesquels il lisait le temps du lieu où il se rendait. Bref, une technique scientifique avait été substituée à l'empirisme de 1914.

Ah! Dieu de Dieu, c'était en un sens, on peut le dire, le bon temps. Chaque année une centaine des nôtres descendait dans la tombe. Mais de jeunes Français, des Français de la France éternelle, étaient venus dans les escadres pour chercher l'aventure qui donne du poids à la vie, même si elle doit vous la prendre. S'ils ne se battaient pas pour voler — les avions étaient si rares! — c'était tout juste. Leur flamme intérieure, leur âpre désir d'action, sauvaient les apparences.

Car, en 1939, l'aviation de bombardement de la France n'était pas prête.

Il lui manquait des avions de hautes perfor-



mances, et le nombre sans lequel tout est vanité dans l'immensité de l'espace.

Il lui manquait aussi — et c'était grave — une connaissance approfondie de toutes les formes d'une guerre plus moderne que celle de 1918, une adaptation générale aux tactiques nouvelles qu'autorisaient la puissance et la vitesse de l'avion.

Le bombardier a donc débuté en septembre avec des avions périmés; ou, plutôt, il ne débuta pas. La drôle de guerre le conduisit tout au plus à lancer des tracts au lieu de bombes, ceci au grand étonnement du profane, et à faire des reconnaissances de nuit. Les avions Glenn Martin et Douglas américains ne devaient débarquer au Maroc qu'au début de 1940; l'Amiot 351 ne sortirait qu'au printemps; seuls, quelques Lioré 45 arrivaient aux escadres dans l'hiver.

Mais l'adaptation de la machine à l'homme et à la guerre, et de l'homme à la machine, a toujours été une passe délicate exigeant du temps, et le temps devait manquer lui aussi pour prendre en mains les avions nouveaux.

Le Lioré 45 qui dotait notre escadre, était un puissant rapace bien profilé mais dont le décollage restait délicat. Nous devions en casser beau-

coup de ce fait. A 5.000 mètres d'altitude il tapait un bon 415-430 kmh. Ses moteurs étaient de trop précieux bijoux. Enfin, l'engin pesait onze tonnes et avait vingt-deux mètres d'envergure. C'était beaucoup pour une utilisation courante de jour.

Loin vers l'arrière du fuselage se trouvait un canon de 20 m/m à tir rapide, monté sur un petit chef-d'œuvre de tourelle électrique. Une pression sur la gâchette et le canon se déplaçait lentement. Le canonnier vivait isolé de tous, sous sa coupole. Sur son sang-froid, sur sa puissance d'observation dans le guet, reposait une large part de la sécurité du bord. S'il se laissait surprendre par le chasseur, c'était la chute sans phrase. Beaucoup furent criblés de balles.

Derrière le canonnier venaient les lance-bombes verticaux, longue cage rectangulaire dans laquelle il fallait hisser les bombes de 200 kilos avec des treuils spéciaux. La radio se tenait derrière, dans une cuve qui, descendue sous le fuselage, devenait une tourelle de mitrailleuse.

Le pilote était sur un siège surélevé, devant la cinquantaine de manettes et de cadrans enregistreurs sur lesquels les plus intimes pulsations de la machine s'inscrivaient à tout moment : cadrans pour la conduite des moteurs, manettes



pour la manœuvre de l'avion, cadrans pour la navigation, etc.

Le navigateur était l'intellectuel du bord et avait sa place à l'extrême avant, dans la pointe du cigare. Les instruments de la plus précise navigation étaient placés devant lui. Avec le viseur Bronzavia, gros appareil à plateaux gradués, il résolvait tous les problèmes du tir à la bombe.

En mission de guerre, les quatre hommes de l'équipage ne pouvaient être que des frères. Chacun d'eux ne voyant qu'une partie de l'horizon, une partie de son propre destin était de ce fait confiée aux camarades. Ils se parlaient peu :

— Allo. Je m'adresse au pilote : cap 190...

— Allo, le canonnier est attaqué par trois avions...

A quoi bon des paroles à la vaseline ! L'on savait que la machine qui nous portait pouvait être indifféremment un froid cercueil de métal ou la bondissante et victorieuse cavale de l'azur. Sous le casque, les visages restaient durement sculptés par l'attente patiente d'un événement plus ou moins terrible susceptible de survenir, mais qui pouvait aussi rester dans le potentiel des choses inconnues. Impossible d'ailleurs de bouger dans le ventre du rapace avec le para-

chute qui lardait de sangles et le relais métallique où, sur la poitrine même, venaient se nouer les commandes de la vie du bord : téléphone, linguaphone, chaleur, oxygène, lumière... L'aviateur moderne était devenu un ascapandrier de l'air.

Le 10 mai, le bombardier de 1940 commença une aventure prodigieusement anormale. Rien ne se déroula comme il était prévu, comme il était écrit depuis toujours. Sous les coups de l'adversaire, les pans de nos certitudes définitives s'écroulèrent avec fracas.

Et l'aventure dura un mois et demi, bourrée de risques, de peur atroce, d'héroïsme latent, de fatigues, de sueur dans la nuit, d'espérances folles.

Triste ironie : commencé dans les plaines du nord, un jeu totalement fou se termina dans les sables de la brûlante Afrique.

D'abord, l'Allemand n'agissait pas comme il était entendu qu'il devait agir. Il fonçait comme un illuminé. Un jour, le terrain où le groupe venait de se poser est abondamment arrosé de bombes de fort calibres. Une autre fois, ce sont des auto-mitrailleuses qui attendent l'avion sur son terrain pour le saluer de salves bien senties.



\*  
\*\*

Et puis, il n'était écrit nulle part que la D.C.A. de petit calibre serait si fournie et si meurtrière. Tous les objectifs allemands étaient protégés par des chapelets d'armes automatiques crachant sur le bombardier un feu intarissable. Dans une mission, sur les douze avions du groupe, un est abattu, sept peuvent rentrer mais sont à réformer, trois autres sont criblés de balles. Un seul est en mesure de reprendre l'air le lendemain.

Même la D. C. A. française nous causa des malheurs. Un jour, elle sonne deux camarades, puis elle en descend un en flammes le lendemain. Parfois elle fait des cartons sur les nôtres qui descendent en parachute. Sacrée D. C. A.!

À sa décharge, il faut dire que la sagesse commandait de ne point sortir de jour sur un avion de dix à douze tonnes, et surtout de se promener au-dessus de l'adversaire à 600 mètres d'altitude. Evidemment, les nuages étaient utilisés pour l'approche des objectifs, mais ils furent rares. Même la météo lia partie avec Hitler.

Comment faire autrement? Puisque nous

n'avions pas d'escadrilles légères d'arrêt, le bombardier lourd se sacrifiait. Selon ses belles traditions, il descendait dans la bataille avec ses volumineuses machines pour attaquer les ponts, détruire les routes, mitrailler les rassemblements. Une formidable marée d'objectifs s'offrit d'ailleurs à lui pendant quinze jours.

Car l'Allemand sacrifia tout à la vitesse. Il envoyait ses radios en clair afin de ne pas avoir à les déchiffrer. Ses colonnes se présentaient en formation dense sur les routes, et d'immenses cohortes étaient repérées un peu partout.

Ainsi, dans la nuit du 10 au 11 mai, un bombardier en reconnaissance contempla l'étonnant spectacle que formaient quatre colonnes de 40 kilomètres de longueur, filant par quatre routes différentes, à toute vitesse plein sud et tous feux allumés. Descendant à cent mètres, il put voir les tourelles des engins blindés. Aucun ne tira... ils avaient autre chose à faire.

Cela dura jusqu'aux premiers jours de juin. Alors, moins pressé sans doute, l'adversaire se dilua dans l'espace.

La guerre vivait en chaque aviateur avec une intensité hallucinante. Il fallait voler la nuit et voyager de jour, ou bien faire le contraire. Ra-



pidement, un effrayant désordre s'était insinué dans le délicat mécanisme des arrières. Le chef auquel on devait apporter un renseignement urgent avait, comme par hasard, son téléphone coupé, ou bien il était parti ailleurs. Le ravitaillement, l'essence, les bombes, n'étaient plus où ils devaient être. On allait chercher soi-même dans les dépôts les avions de remplacement, et un temps précieux était perdu à régler les armes et les équipements, à rôder les moteurs. Si des pilotes de renfort arrivaient, comme par hasard encore ils n'avaient jamais piloté le Lioré. Il fallait les entraîner.

Dix fois en un mois on changea précipitamment de terrain. Alors, les camions bourrés de rechanges indispensables restaient en carafe on ne savait où... Ils couraient après leur groupe qui courait après eux. Chacun, d'ailleurs, dans la terrible bagarre se cherchait soi-même. Onques ne reçut jamais un ordre sans recevoir peu après le contre-ordre de l'ordre, et bientôt un ou deux autres contre-ordres.

Par le fait de la vitesse propre de ses interventions et aussi à cause du mouvement rapide des troupes motorisées allemandes, il eut fallu que l'aviation de bombardement fut renseignée

et commandée avec une précision de chronomètre. Mais dans sa présomption, l'état-major suprême n'avait point prévu l'immense retraite de nos armées. Le réseau délicat des transmissions, nos ravitaillements, nos bases, avaient été comme ancrés de la Somme aux Vosges pour une sorte d'éternité victorieuse. Derrière cette ligne foisonnante, en deçà de Paris et de la Loire, il ne se trouvait rien d'autre que les virtualités de la France. L'état-major eut pu, sans doute, les organiser s'il en avait eu le temps. Il ne l'eut pas. Dès lors, avant de donner l'ordre de décoller, le chef d'escadre avait à se poser d'angoissantes questions : que font nos troupes ? où passe la ligne du front ? où sont les postes de commandement ?

Bref, il apparaissait avec une force aveuglante, dès les premiers jours, que le rythme imprimé aux opérations par l'adversaire dépassait infiniment nos moyens techniques d'adaptation aux situations mouvantes de la bataille.

Ce n'était point là, hélas, tous nos maux. Très rapidement, l'aviation de chasse qui éprouvait elle-même des pertes sévères et qui descendait aussi dans le feu du sol, ne fut plus en état d'assurer, comme il était de règle, la protection



directe des bombardiers de jour. Ceux-ci rencontraient donc à tous les carrefours de nuages des cohortes de Messerschmidt très mordants et qui savaient user de la supériorité du nombre et de la vitesse en poursuivant, loin dans nos arrières, le bon gibier français.

Et pourtant, aucune circonstance, si difficile qu'elle puisse être, ne fit reculer les modestes officiers et sous-officiers du bombardement. Les pertes éprouvées, les citations décernées, en témoignent avec une triste éloquence. Les tonnages de bombes transportées avec de pauvres moyens feront justice de toutes les calomnies.

Les deux escadres qui constituaient le groupement du colonel Lefort purent inscrire à leurs comptes rendus 320 tonnes lancées du 10 mai au 24 juin. Ce n'était pas rien, et cette ferraille meurtrière était copieusement imbibée du sang de nos hommes : 28 tués, 49 disparus plus ou moins descendus en flammes, 46 blessés. Et dans les plaines, à l'orée des bois et des villages, une centaine d'avions, fondus sous la flamme ou enfouis dans le sol, que des mères en pleurs ou des infirmières de l'air vont rechercher pour y déchiffrer l'énigme douloureuse d'une marque ou d'une plaque.

Un autre groupement, de nuit celui-là, avait le colonel François à sa tête, et le lieutenant-colonel Dagnaux était son second. Héroïque Dagnaux ! En 1918, il faisait équipage avec Vuillemin l'invincible. C'était un brevet ! La jambe de bois qui remplaçait celle qu'il avait laissée au feu, était partout célèbre, de Paris à Tananarive. Il présidait les « Ailes Brisées » et soulageait toutes nos misères. Descendu quelque part dans les Ardennes, grièvement blessé, les ailes de son âme de preux sont aujourd'hui scellées à jamais.

Les avions du colonel François étaient de braves casseroles qui avaient bien dix ans. Mais les hommes, à l'image de leur chef, étaient d'un pur acier. Près d'un millier de fois, lourdement chargés, ils s'enfoncèrent dans la nuit. Les flammes qui dévoraient nos villes éclairaient leur route. A l'Armistice, François avait perdu 23 officiers, 57 sous-officiers et soldats, quelque chose comme trente pour cent de l'effectif du personnel navigant. Mais il avait déversé 300 tonnes de bombes. O ironie, il commençait de recevoir de beaux avions modernes à l'instant même où nos espoirs s'envolaient.

Et puis, il y avait ceux de l'assaut qui



devaient être les lions de l'aviation, comme les stukas l'étaient de l'autre côté des lignes. Ah! on peut dire que ceux-là avaient excité les imaginations!

D'abord, le bruit courait, pendant la drôle de guerre, qu'ils seraient dotés d'une sémillante machine, le Bréguet 691, bimoteur rapide, haut sur jambes, qui n'aurait à son bord que deux hommes, dos à dos, le pilote et le mitrailleur. Le pilote devrait se servir des deux canons contre le sol et c'est lui qui bombarderait. Le mitrailleur surveillerait les arrières. Tout cela serait fait à près de 500 kmh. en vol rasant, c'est-à-dire que l'on circulerait à quelques décimètres du sol.

Pour bombarder, le pilote n'aurait qu'à faire une légère pression vers l'arrière sur le manche; quasi instantanément l'avion bondirait à 1.000 ou 1.500 mètres. Qu'un objectif se présente, il suffirait d'une forte poussée du manche vers l'avant pour lancer l'avion en météore vers le sol. Les bombes étant larguées, il faudrait éviter au centième de seconde de percuter dans la terre. Un rapide redressement y pourvoirait, mais il ferait encaisser un choc qui donnerait un

fameux coup dans l'estomac des bonshommes de la carlingue.

Tout cela constituait du grand sport qui allait sortir les pilotes des mornes lignes droites exécutées au gyro, et de la discipline stricte imposée à bord des grands multiplaces. Le bombardier d'assaut serait en somme comme le chasseur, un homme libre attaquant selon son cœur et son humeur. Il serait d'autant plus autorisé à se rengorger qu'on allait, affirmait-on, sélectionner sévèrement les candidats : pas d'officiers supérieurs de plus de 40 ans, et des durs; moins de 30 ans pour les autres navigants.

Quelques escadrilles constituées selon ces règles recevaient leurs avions aux environs du 10 mai et furent incontinent lancées dans la bagarre. Mais une fois de plus l'air rappela sa loi souveraine, à savoir que l'improvisation conduit à la mort. Un bon avion d'assaut n'aurait pas dû peser plus de trois tonnes. Le nôtre dépassait presque les cinq tonnes. Son maniement près du sol ou en piqué ne cessait plus, dès lors, d'être délicat et supposait par suite un entraînement très poussé. Il présentait enfin une surface de prise trop grande au feu nourri des canons automatiques si meurtriers de la black allemande.



Nos escadrilles furent décimées en cherchant à écrire leurs pages de gloire sur le sol de la France. Ainsi mourut l'aviation d'assaut.

Dans la chevalerie d'une France restaurée, le bombardier de 1940 pourra figurer à la place d'honneur, à côté des aviateurs de la chasse.

## CHAPITRE VIII

### GLOIRE DE LA CHASSE

Lorsque le 18 juin, en fin d'après-midi, je me posai sur le vaste terrain de Blida, tout rouge dans l'océan vert des vignes environnantes, quatre groupes de chasse s'y trouvaient déjà. Je fis connaissance de leurs chefs, des commandants jeunes et fort sympathiques. De Toulouse et de Perpignan, trois cent dix pilotes étaient venus en Afrique sans aucune perte, avec des Curtiss et des Dewoitine 520, seuls avions qui avaient un rayon d'action suffisant.

Puis, un jour, on m'avait remis le dernier bulletin de renseignements de l'aviation de chasse. Le général d'Harcourt adressait son adieu aux équipages et résumait les résultats de la campagne. Il faut dire pour la clarté des choses que les formations placées sous l'autorité du général commandant en chef étaient divisées en trois inspections : chasse, bombardement, renseigne-



ment. Le général d'Harcourt était depuis plusieurs années inspecteur général de la chasse. Il avait donc pesé de façon décisive sur la préparation de nos chasseurs et sur leur conduite pendant la guerre. Pilote de chasse lui-même, c'était un très grand chef, au cœur haut placé, et à la science profonde. Les groupes lui avaient voué beaucoup d'admiration et un dévouement sans borne. Son adieu soulignait l'essentiel.

« Ce qui n'apparaîtra pas, disait-il, dans les chiffres, si impressionnants qu'ils soient, ce sont les conditions particulièrement défavorables dans lesquelles se sont déroulés les engagements quotidiens des groupes de chasse :

« Infériorité numérique écrasante, dans la proportion de un à quatre contre la chasse ennemie, de un à huit contre le bombardement.

« Infériorité technique qui s'est caractérisée pour la plupart de nos avions par une différence de près de 100 kmh. en vitesse horizontale en faveur des avions de chasse ennemis.

« Seule la qualité de l'instruction, et surtout l'incomparable allant de nos pilotes peuvent expliquer les succès obtenus...

« A l'heure où l'aviation de chasse française ferme ses ailes, elle peut être fière de la tâche

accomplie. Il n'a pas dépendu d'elle que les événements trouvent une autre issue. Les comptes rendus de combats qui portent témoignage de tant d'héroïsme, seront précieusement conservés. La jeunesse de demain trouvera dans les exploits de ses aînés de magnifiques exemples dont elle saura s'inspirer. »

Les paroles mélancoliques, mais fières, du grand chef m'avaient plongé dans un bain de vérité. Ah! nous étions loin des clichés enflammés placardés dans la presse pendant la drôle de guerre. Ils avaient fait croire qu'il suffisait aux pilotes d'apparaître dans le ciel pour que le vide s'y fit aussitôt. Hélas, non! C'était avec de l'héroïsme plein les cœurs et de la bonne humeur partout, mais aussi avec le pain sec de la pauvreté dans ses bagages que la chasse française avait mené son dur combat. L'histoire de ses malheurs et de ses gloires jette une vive lumière sur la trahison de l'esprit français et sur les ressources merveilleuses de notre race.

Vers 1930, le prestigieux ingénieur Birkigt avait terminé la construction d'un moteur-canon, ainsi appelé parce que le moteur servait d'affût à un canon de 20 m/m. Il le présenta en 1931 à quelques officiers dans les fossés d'un vieux fort



de la région parisienne, loué pour faire les essais. Les petits obus provoquaient avec une précision diabolique de larges déchirures dans une vieille carcasse d'avion métallique.

L'année suivante, un autre grand ingénieur, Marcel Riffard, présentait à Etampes un petit avion de vitesse. Pourvu d'une hélice à pas variable et de volets d'intrados, il volait à 480 kmh. et cependant décollait et atterrissait en trois cents mètres. C'était là des perfectionnements fondamentaux, car depuis plusieurs années l'avion terrestre rapide n'était plus manœuvrable au sol. Des kilomètres de terrain étaient nécessaires pour l'envol et l'atterrissage.

Ces deux événements furent deux grandes dates. Il suffisait de marier en imagination la vitesse des avions de Riffard avec le moteur-canon pour voir naître un avion de combat révolutionnaire. Or, c'était la France la première qui réaliserait cet engin. Qu'elle sache le perfectionner, qu'elle sache le construire rapidement en série, et elle s'assurerait de ce fait une marge d'avantages que ses adversaires éventuels ne combleraient pas aisément. Nous savions en effet, depuis la dernière guerre, qu'une bonne stratégie technique qui consiste à étudier, construire et

mettre en ligne au bon moment des types supérieurs à ceux de l'adversaire, permettait elle aussi de gagner les batailles.

Les années passèrent. Le moteur-canon n'entra pas en service. Il attendait devant le temple des services techniques qui lui trouvaient maints défauts. Et puis, la concurrence avait joué. La maison Gnome-Rhône, rivale d'Hispano-Suiza et dirigée par le juif de haute volée Paul-Louis Weiller, faisait écrire que le canon monté dans l'aile était bien supérieur au moteur-canon. Bref, les Français se disputaient autour de leur richesse et en pleine renaissance de l'aviation du Reich, les avions qui arrivaient dans nos escadres de chasse n'avaient pas de canon. Les fils secrets des futures infériorités étaient donc noués par nos propres mains. Suivons bien le cheminement étonnamment simple des événements.

L'avion Dewoitine qui entre en escadre en 1936 est enfin pourvu d'un canon, mais il n'est pas encore un avion moderne, car il n'a ni train rentrant, ni volets, ni hélice à pas variable. Un prototype, le Morane 406, pourrait le remplacer à brève échéance, mais les usines sont désorganisées par le front populaire.

Dans le même temps, que faisaient les Alle-



mands? En 1935, ils prennent position sur le Messerschmidt 109, doté de tous les perfectionnements et plus rapide que le Morane. En 1937, cet avion sort à grands flots des usines. Nos voisins étaient donc doublement en avance : et sur l'avion en service dans nos escadres, et sur celui qui devait le remplacer. Cela était si vrai qu'au concours de Zurich, en 1938, les aviateurs de chasse allemands surclassèrent de loin le lot entier de leurs concurrents.

Et il ne nous sera plus possible de rattraper notre retard. Dans le courant de 1939, le Morane, le Curtiss américain, puis un avion Bloch entrent en service. Mais ces trois avions sont moins rapides que le Messerschmidt 109. De plus, dès octobre, un nouveau chasseur allemand apparaît sur le front. Il dépasse 600 kmh, vitesse que n'atteindra pas l'avion Dewoitine 520 que nous préparons pour la campagne de 1940. Le succès de la stratégie technique allemande était donc complet.

Ce n'était point là cependant tous nos malheurs. Plusieurs missions incombaient à l'aviation de chasse. Chacune d'elles exigeait un avion parfaitement adapté et supérieur si possible à celui de l'adversaire.

D'abord, juxtaposant son action à celle des armées terrestres, la chasse devait s'efforcer d'arrêter tout avion ennemi franchissant la ligne verticale du front. Cette mission de défense active était réservée aux avions monoplaces, véritables corsaires du ciel dont je viens d'évoquer la triste histoire.

Mais il fallait aussi pénétrer profondément chez l'adversaire pour le provoquer au combat ou pour accompagner les bombardiers. Un avion biplace ou triplace, très rapide et à grande puissance de feu, était requis pour cette mission essentiellement offensive, donc de toute première importance. Les Allemands avaient réalisé dans ce but un avion de combat bimoteur et biplace, redoutable, dont l'apparition fit sensation dans le ciel du front. Or, nous ne pouvions leur opposer aucune machine semblable. L'avion sur lequel nous comptions n'était pas prêt en septembre 1939 et ne l'était pas davantage en mai 1940. Cette lacune était infiniment grave.

Faute d'un tel engin, notre armée de l'air ne put, pendant la première phase des hostilités, intervenir en profondeur chez l'ennemi. Dans la seconde phase notre dispositif de chasse, désarticulé et bousculé, laissa sans protection les bom-



bardiers qui éprouvèrent de ce fait des pertes accrues.

Enfin, à l'arrière, les escadrilles de chasse monoplaces avaient pour mission de défendre de jour et de nuit des villes, des régions industrielles, des objectifs délicats. Reliées à un système de guet qui couvraient tout le territoire, elles devaient pouvoir s'élancer rapidement vers les bombardiers ennemis pour les attaquer et les détruire. Encore fallait-il les trouver dans l'immensité du ciel. Cette tâche incombait à un avion dit de commandement. Il recherchait l'adversaire signalé par les centres d'écoute du sol, gardait le contact avec lui et amenait par radio le chasseur directement sur la proie. Le Potez 63 avait été conçu pour cette mission.

Mais, en 1940, les bombardiers allemands étaient plus rapides que lui, ce qui rendait illusoire toute tentative de recherche et de contact. De plus, un désordre frénétique s'empara rapidement de la défense aérienne du territoire et rendit totalement inopérante les escadrilles de chasse qui lui étaient affectées. Celles-ci étaient d'ailleurs parties en guerre avec de vieux avions comme le Nieuport 62 et le Dewoitine 501, bien incapables de causer la moindre peine à l'en-

nemi. Plus nombreuses et mieux outillées, elles n'auraient pas eu plus d'efficacité dans l'impuissance générale de l'arrière.

Pendant la nuit, c'était une chasse spéciale qui devait intervenir : « chasse éclairée » si elle agissait de concert avec les batteries de projecteurs ; « chasse obscure » sans projecteurs. A la fin de l'autre guerre elle s'annonçait très efficace contre les bombardiers. Elle exigeait toutefois une organisation délicate de liaison, un personnel très entraîné et un avion parfaitement adapté. Nous disposions d'excellents pilotes de nuit, mais ne cessons point de discuter du meilleur type d'avion à retenir. Nos chasseurs ne purent apparemment pas donner la pleine mesure de leurs capacités car de nombreuses villes de l'intérieur furent copieusement bombardées sans réaction sérieuse de notre part.

Partout, en somme, la stratégie technique allemande nous mettait en échec. Pourtant nos chasseurs « firent face » avec une résolution admirable.

\*  
\*\*

Dans l'autre guerre, l'escadrille avait été le foyer où le chasseur apprenait son rude métier de



guerre. Dans celle-ci ce fut le groupe de vingt-huit avions ayant un commandant à sa tête et formant un petit monde complet. Naguère, avec les avions en bois, il fallait des hangars; l'avion métallique moderne restait en plein air sous des camouflages de branchages. Tout le monde logeait dans les villages environnant le terrain. Le temps fut long parfois dans le rude hiver de 1939.

Autre changement : alors que les grands as, Guynemer, Fonck, Deullin, Dorme, Navarre, vingt autres chassaient toujours en solitaires, ce fut la patrouille de trois avions qui servit de cadre au chasseur de 1940. Parfois, dans le feu de l'action, elle se disloquait, et l'homme redevenait seul devant lui-même.

Grâce à la radio-téléphonie, deux et trois patrouilles pouvaient lier leur mouvement et combattre de concert. La radio permettait de converser avec le terrain, jusqu'à 100 kilomètres de distance. D'avion à avion, la distance se réduisait à 20 ou 30 kilomètres. La tactique de la chasse s'en trouvait profondément modifiée... lorsque les instruments fonctionnaient, ce qui n'était pas toujours le cas. En altitude, pour des causes inconnues, on ne s'entendait plus et l'en-

nemi brouillait en utilisant nos longueurs d'ondes.

Chaque patrouille avait un morceau de ciel de huit à dix kilomètres. Le commandant du groupe recevait au sol tous les renseignements que les patrouilles lui adressaient, et en tirait des indications tactiques sur l'ennemi qui étaient transmises aux uns et aux autres.

Le chef de patrouille jouait un rôle important. C'était lui le principal attaquant. Ses équipiers devaient le suivre à courte distance et le protéger quoi qu'il arrive. Avant le départ, il donnait ses ordres. En vol, il devait renseigner le commandant et consacrer toute son attention à la recherche de l'ennemi. Lorsqu'il avait décidé d'attaquer, son esprit d'initiative devait se manifester pour placer la patrouille dans les meilleures conditions de tir. L'attaque partait sur son ordre donné par radio. Mais souvent la situation évoluait brusquement, soit que l'ennemi eut manœuvré ou qu'une menace nouvelle soit survenue. Le chef appréciait le risque.

L'attaque par l'arrière était celle que les pilotes préféraient. Le feu était d'abord concentré sur un ailier du peloton ennemi. Le chef tirait



droit en se plagant juste dans la queue de l'adversaire; un de ses coéquipiers tirait légèrement de biais; l'autre attendait. Le combat commençait généralement entre cinq et sept mille. Si la première passe ne produisait aucun résultat, ce qui était fréquent, il fallait dégager et recommencer. C'est alors que les Français comme les Allemands s'en donnaient plein la rate à tournoyer, piquer et s'épanouir comme chat ronronnant au soleil. Souvent, un combat commencé à sept mille, finissait au ras du sol.

Les nôtres possédaient une gamme redoutable d'astuces et de ruses pour approcher, pour se placer, pour fondre sur la proie, pour se protéger mutuellement. Les chasseurs allemands étaient aussi fort intrépides et très mordants. Bénéficiant toujours de la supériorité de vitesse et de nombre, ils s'en laissaient rarement conter. Dans chaque cas, les nôtres devaient y aller à fond et courir le risque jusqu'au bout, et ce risque n'était pas un quart de risque, mais le risque total. C'était des hommes, ceux-là!

Ils avaient été instruits minutieusement dans les écoles. N'entrait pas qui voulait dans la chasse. En avais-je reçu des doléances d'engagés volontaires qui, partis pour « être chasseur »,

étaient désespérés d'aboutir au bombardement! Un de mes jeunes amis qui s'appelait Dietrich fit même, pour y parvenir, une performance extraordinaire. Avec ses économies, il avait pris un brevet de pilote de tourisme afin d'être affecté dans l'armée de l'air, mais c'est au régiment des pompiers de Paris qu'on l'avait envoyé. Il lui fallut, une fois à l'épreuve, une patience merveilleuse pour rectifier ce malheur et traverser tous les barrages qui lui interdisaient d'avoir jamais un avion de chasse entre les mains. Il avait dû passer le brevet de pilote militaire, dépenser une forte somme pour prendre des leçons d'acrobatie chez Morane, et intriguer près des hommes influents. Cela lui avait demandé cinq ans de fanatisme indomptable et d'innombrables voyages à Villacoublay. Lorsque je le revis à sa première permission, sa fierté était sans bornes. Devenu officier, il comptait déjà deux victoires. Fonceur intrépide, il en avait cinq à l'armistice.

J'ai aussi gardé le souvenir des paroles de profond amour d'un autre de mes jeunes camarades rencontré au stage de P. S. V. Il y était venu avec son Curtiss et comptait une victoire. J'étais dans sa carlingue et il m'expliquait son combat. Ce garçon de vingt ans était comme en-



sorcellé par la magie de la merveilleuse machine à tuer.

Pour de tels hommes le pilotage n'était plus rien. Ce qui comptait, c'était la tactique à déployer dans le combat; c'était les vertus d'audace, de maîtrise morale, de résistance physique; c'était la capacité de feu de l'avion.

Le Morane avait deux mitrailleuses et un canon, le Curtiss quatre mitrailleuses, les Allemands quatre et six, certains Anglais huit. Cela permettait à ces messieurs de la chasse de lâcher cinq cents balles à la seconde dans les fesses du bombardier, bien plus en somme qu'il n'en fallait pour sa mort. Souvent nous retirions des carlingues de pauvres types littéralement déchiquetés par la gerbe d'acier qui leur avait passé dans le corps. L'on compta un jour 350 trous dans un avion. Mais à entendre les chasseurs, ils n'avaient jamais assez d'armes et de munitions à bord. C'était fort compréhensible. Seul à son bord, avançant de huit à neuf kilomètres à la minute, le chasseur savait que d'une seconde à l'autre l'adversaire pouvait surgir et le foudroyer sans rémission. Il voulait pouvoir répondre.

Ah! ils étaient loin les jours de flemme dans le divin ciel de France, sous le gazouillement de

l'hélice et dans la chaude lumière. Des choses hostiles régnaient partout désormais. Que le cœur du pilote flanchât une seconde, et son oreille apeurée trouverait certainement dans le ventre de la machine un bruit insolite obligeant à un prompt retour au terrain. Quelques mots pour l'annoncer, une pression légère sur le manche à droite ou à gauche, et après quelques minutes de fuite un bain de sécurité se présenterait.

Mais le cœur du chasseur ne flanchait jamais. C'était toujours volontairement qu'il allait vers la victoire ou vers la mort, et quelle mort! Blessé et lucide, il savait que dans quelques secondes il serait une affreuse bouillie de chair et de sang dans un tas de ferraille, comme les camarades qu'il avait conduits naguère au cimetière.

La blessure mortelle était-elle pour l'avion? Alors l'homme devait s'extraire de cette masse sifflante, en feu peut-être, et sauter dans le vide inouï. Se souviendrait-il, le pauvre, qu'il devait d'abord descendre en chute libre afin de réduire l'énorme vitesse que l'avion avait imprimé à son corps? En tirant trop tôt sur la poignée d'ouverture du parachute, il risquait un choc à tuer un bœuf.

Comme ses camarades du bombardement et



de l'observation, le chasseur avait donc pour perspective journalière l'écrasement au sol, la ballade un peu ridicule sous le parachute, avec gratification éventuelle d'un feu de salve ajusté des loustics du sol plus ou moins tourmentés par les parachutistes. Quel drôle de métier, tout de même! Eh bien, son âme restait fermée à toutes ces tristes choses, et il fonçait vers le petit tas de lignes noires de la patrouille ennemie.

L'aviateur de chasse n'était donc pas un homme comme les autres. En quelques secondes sa pensée devait répondre à un monde de questions. Comment me placer? Où sont les copains? Mes armes sont-elles débrayées? Tiens, le chef balance ses ailes! J'entends 597-598-600. Etage-mment 600 mètres? Bon, j'y vais...

Le fonctionnement interne de la patrouille avait été arrêté au millimètre; la plus stricte discipline de vol était constamment imposée, et pourtant rien n'était aboli dans la puissance de la personnalité. Le combat n'exigeait pas que de l'audace, il demandait à l'homme tout son génie, et c'était là ce qu'il y avait d'admirable dans la tâche presque surhumaine du chasseur.

Ce terrible jeu usait très vite la capacité vitale. Au trouble des accélérations, aux coups de

pompe, comme nous disions, à la tension nerveuse de la lutte, il fallait ajouter les heures et les heures passées au sol dans une attente assommante. La mission ne dépassait cependant pas une heure de vol en secteur, et le commandement s'efforçait de ne pas prescrire plus de deux missions par jour; néanmoins, il avait fallu prévoir des stages de détente dans les beaux sites de la Côte d'Azur.

\*  
\*\*

Dès les premiers jours de septembre, les adversaires prirent leur mesure en de rudes passes d'armes. Les nôtres apprirent rapidement que leurs avions manquaient de vitesse. A constater, après un dégagement, que l'adversaire, filant comme un zèbre, les laissait sur place, la déception fut grande.

Dès lors, la moindre fausse manœuvre pourrait être mortelle, et pour vaincre il faudrait plus de science. D'autres hommes auraient peut-être molli. Au contraire, la difficulté accrue tendit la vaillance de nos chasseurs, et à la fin du pre-



mier mois ils comptaient déjà quelques victoires caractéristiques.

Le 6 décembre 1939 faillit être la grande date de la chasse française. Ce jour-là, en fin de soirée, une nouvelle stupéfiante arrivait à Paris : neuf chasseurs français attaquant vingt-sept ennemis, en avaient abattu quatorze. Une grande émotion s'empara de la radio et de la presse. Celle-ci annonçait le lendemain matin la nouvelle sous des titres énormes. Du monde entier des télégrammes arrivaient à l'hôtel Continental pour demander des récits et des informations « sur la magnifique victoire des aviateurs français ».

A onze heures, le colonel Le Petit, chef du service de presse au ministère de l'air, passa à mon bureau. Il était sombre. « Quel pépin, dit-il, on n'a pas retrouvé quatorze avions, mais sept seulement. »

La radio allemande, assez goguenarde, donnait des démentis.

Les observateurs du sol s'étaient trompés, et un quartier général avait été trop pressé de téléphoner au grand quartier le résultat apparent d'une rencontre. Le grand quartier lui-même l'avait transmis trop rapidement à Paris. Il fallut

beaucoup d'adresse pour amenuiser le retentissant événement.

En janvier, l'éducation des groupes engagés était complètement faite. A la science du combat les nôtres ajoutaient une vertu merveilleuse : l'altruisme le plus pur. Nombre de citations portent des phrases comme celles-ci : « Par une manœuvre rapide et audacieuse a dégagé un coéquipier grièvement blessé. » « A dégagé un camarade en péril. »... Le ciel était un vaste champ de solidarité. Chacun savait à l'occasion jouer sa vie à fond pour sauver celle du camarade.

Cependant, les chefs de la chasse venaient à Paris. J'en rencontrais plusieurs. Leur alarme était vive à constater l'avance technique de nos adversaires et l'improbabilité de la voir compenser prochainement par l'entrée en ligne toujours différée d'un nouvel avion. N'était-ce pas alors une sorte de trahison que de laisser la presse et la radio donner au public des appréciations absolument mensongères sur le rapport des forces ennemies en présence ? Je le pensais, avec un amer dégoût.

Evidemment, de septembre à mai, la bagarre,



bien que journalière, n'avait pas eu un caractère pressant et l'adversaire dissimulait avec art ses forces réelles. Néanmoins, la chasse perdait une soixantaine de pilotes. C'est dire que lorsque tout craqua sur le front, le train des pertes s'accéléra dans une folle mesure, jusqu'à la limite de rupture en somme.

D'abord, tous les terrains de chasse et les cantonnements furent copieusement arrosés de bombes, ce qui compliqua considérablement le fonctionnement des groupes. De plus, c'était un véritable typhon que l'adversaire lançait dans le ciel de Belgique et de France. D'heure en heure, le nombre des missions demandées à la chasse s'amplifiait : protection, destruction, action contre les bombardiers, contre les blindés, tels étaient les mots impératifs qui retentissaient à tous les échos du téléphone. Les commandants de groupe devaient défendre âprement le repos minimum de leurs pilotes. Les mécaniciens se tuaient littéralement à la tâche pour réparer les avions endommagés en vol ou au sol. L'on mangeait n'importe comment, l'on dormait au hasard des pistes.

Les hommes fondaient à la cadence de quatre à six missions. Dans ces jours embrasés, ils ont

écrit des pages impérissables que la France ignore encore.

Qui donc connaît les noms des douze pilotes ayant plus de dix victoires et qui formeront dans l'histoire de cette triste guerre le tableau d'honneur de la chasse française? Ils se nomment : lieutenant Marin la Meslée, lieutenant Dorance, sous-lieutenant Plubeau, capitaine Accart, sous-lieutenant Le Gloan, lieutenant Perina, sergent-chef Morel, sous-lieutenant Lefol, sergent-chef Penzini, sergent-chef Cucumel.

Le lieutenant Le Gloan a certainement accompli une des grandes prouesses de la chasse. Le 15 juin il se promenait avec un équipier dans les lignes, lorsque douze chasseurs italiens apparurent. Les deux Français foncent. Dès la première attaque, à quelques secondes d'intervalle, Le Gloan abat deux avions. Il se trouve seul. Vaut-il rentrer le cœur tout en fête? Mais non. Il se lance à la poursuite des ennemis qui s'efforcent de gagner les nuages. Il en abat un troisième. La vie devient belle! Le Gloan rend compte au commandant du groupe qui lui ordonne de se rapprocher du terrain qui est attaqué. Il accourt et tombe sur un chasseur qui venait de mitrailler



au sol les avions du groupe. Il l'abat en flammes dès la première attaque. Il s'apprête alors à atterrir, mais voilà que survient un bombardier Fiat. Avec les quelques cartouches qui lui restent, le Gloan expédie l'autre en flammes vers le sol. Cinq victoires en deux heures de vol...

Qui donc connaît le lieutenant Marin la Meslée, l'as des as de 1940, avec vingt victoires?

J'ai eu la bonne fortune d'être un peu à l'origine de sa prestigieuse et brève carrière de combattant de l'air. Son père était un propagandiste admirable de l'aviation dans le nord de la France, et je le connaissais. Il avait quatre fils. Trois servirent dans l'aviation au cours de la guerre, dont deux comme pilotes de chasse.

Il vint me rendre visite un jour de 1933, avec son fils aîné Edmond qui était alors sergent pilote au 2<sup>e</sup> régiment de chasse à Strasbourg. Il voulait entrer dans l'aviation commerciale. Au contraire, son père pensait que l'aviation militaire était une carrière préférable, et il m'avait demandé de dire à son fils ce que j'en pensais. Je lui montrai donc, au cours d'une longue conversation, la différence qu'il y avait entre un pilote de ligne et un officier aviateur. « Prépa-

rez le concours de l'école des officiers de l'air et travaillez », lui dis-je. Il suivit ce conseil et devint officier.

Pendant toute la guerre, le lieutenant Marin la Meslée compta au groupe II-5 qui, à l'Armistice, se trouva être le groupe ayant le meilleur palmarès avec cent onze victoires. Il appartenait à l'escadrille du capitaine Accart, autre as, et remplaça ce dernier lorsqu'il fut abattu et grièvement blessé.

L'âme d'un preux illumine les textes froids des dix citations de Marin la Meslée. Avec ses co-équipiers ou seul, il lutte toujours contre dix ou vingt adversaires, et cette terrible mêlée est comme la projection tragique de toutes les fautes, de toutes les erreurs commises par les chefs de la France.

Le 12 mai, Marin la Meslée, avec cinq équipiers, attaque quarante adversaires : deux victoires pour lui seul. Le 15, ils sont trois Français contre trente adversaires : une victoire. Le 16, ils luttent neuf contre neuf : une victoire. Le 18, ils sont trois contre vingt et un qu'ils dispersent : encore une victoire pour Marin la Meslée. Le 26 mai, le 3 juin, encore une victoire. Le



11 juin enfin, à neuf contre vingt-quatre, Marin la Meslée s'attribue une dernière victoire.

Ni Fonck, ni Guynemer, ni personne n'avait fait mieux, parce que les infériorités techniques de nos avions plaçaient les pilotes de 1940 devant des problèmes que ceux de 1918 n'avaient point connus.

La lutte d'un Marin la Meslée, comme celle d'un Guynemer, résume toutes les nobles vertus d'un fils de France : audace réfléchie, froid calcul de la manœuvre, science profonde de ce qu'il faut faire, décision rapide comme l'éclair, dévouement sans limite à l'équipe, bravoure infinie du soldat et du chef qui, sachant que tout craque, fonce tout de même; enfin, ardeur de l'âme et trait de génie qui arrache des mains de l'adversaire les supériorités les mieux établies.

Et Marin la Meslée n'était point seul. Plus de cent officiers et sous-officiers comptaient à l'armistice de cinq à dix victoires et montraient déjà les mêmes qualités que leur prestigieux chef de file. D'autres suivaient.

L'ampleur de nos pertes proclamait la sévérité de la lutte et l'héroïsme dépensé de part

et d'autre. Cent trois pilotes français tués, cent cinquante-quatre blessés; une centaine d'autres n'étaient point rentrés. Mais le sacrifice de tous avait maintenu haut et pur le drapeau de l'aviation française. Leur mémoire demeurera, je l'espère, à jamais dans nos cœurs.



## CHAPITRE IX

### LES AILES SE FERMENT

Il était écrit sans doute au grand livre du destin que les aviateurs français iraient, dans cette sinistre guerre, jusqu'au fond de la détresse humaine. Les événements, comme le jeu lamentable des hommes, tout s'en mêla pour donner le goût le plus amer à leurs luttes.

Au début de juin, la 11<sup>e</sup> escadre stationnait près d'Avignon, à Château-Blanc et à Orange-Plan-de-Dieu — jolis noms, n'est-ce pas? Les avions étaient disséminés sur les pistes. Nous logions dans les villages, en attendant on ne sait trop quoi.

La campagne avignonnaise était féérique: des fleurs autour des vieux mas, des fruits, des eaux vives dans les canaux, un soleil éblouissant. Avignon était bourré de bonnes choses. Ah! que la guerre semblait lointaine!...

Cependant, l'Italie bougeait. Elle allait nous poser un grave problème de défense, parce que 200.000 Italiens séjournaient derrière nous. Le



Vaucluse en comptait 15.000; la prévôté de l'air signalait que 5.000 d'entre eux habitaient les villages environnants. Des milliers de parachutistes et de fantassins de l'air pouvaient se poser dans la Crau toute proche et sur les nombreux aérodromes voisins du nôtre; ils y trouveraient des amis.

Quant à nous, nous manquions de téléphones, d'armes automatiques, de méthode et de foi. Après de nombreuses démarches, j'avais obtenu une compagnie de garde : trois vieux tanks de l'autre guerre vinrent ensuite.

A Orange, j'avais réuni une conférence à laquelle assistaient des maires, dont un grand vieillard, maire d'Orange. J'avais exposé les formes et les conséquences de la lutte sur les arrières, ainsi que l'ampleur qu'elle avait prise dans la bataille des Flandres. Je commentai les instructions du G. Q. G.-Weygand. Mes révélations firent sensation. L'organisation de la défense devait néanmoins rester médiocre, tant était grande l'insouciance. L'armée et les civils vivaient dans une illusion d'optique positivement invincible.

Comme notre aérodrome non camouflé était facile à repérer, nous attendions de copieux

bombardements et l'ordre de riposter aussitôt. Oh! pas terriblement, car aux quarante-quatre groupes de bombardiers des Italiens, nous en opposions trois, tout simplement!

Mais nos adversaires semblaient nous ignorer et nous ne recevions pas l'ordre de les bombarder. Nous nous demandions d'ailleurs pourquoi. Vers le 12 ou 13, le bruit courut que Marseille avait été copieusement arrosée. Pas de confirmation. Il est vrai que la carence des organes de renseignements était grande, et un brouillard opaque enveloppait les événements militaires. Je notai sur mon carnet : Mauvais signe, cela!

Dans le nord l'ennemi débordait Paris. Nous discussions ferme à la popote. La prise de Paris était, aux dires de quelques camarades, un événement sans grande importance. Là encore, j'observais le refus des esprits à saisir le réel des choses. C'était peut-être un bien, parce qu'ainsi le moral des aviateurs de carrière qui composaient exclusivement l'escadre restait solide; c'était aussi un mal, et très grave à mon sens, parce que la sorte de cécité intellectuelle qui régnait depuis si longtemps interdisait aux uns et aux autres de faire les actes de sauvetage indispensables.



L'ordre de bombarder les grandes usines de la région de Turin arriva enfin. Nous opérions de nuit, par temps médiocre. Une quinzaine d'avions portaient isolément et franchissaient les Alpes à 4.500 mètres. Le lendemain, nous visitions des aérodromes dans la région de Gênes. Une intense activité animait notre terrain. Les équipages étaient joyeux : il y avait enfin du boulot, disaient-ils. Les reconnaissances survolaient de jour l'Italie du Nord. A notre grand étonnement, la chasse et la D. C. A. de notre « vis-à-vis » réagissaient plutôt faiblement. Rien de comparable, en tout cas, aux réactions si dures des Allemands. Quelques-uns des nôtres signalaient des coups au but, mais une nuit un équipage tarda à rentrer. Nous l'attendîmes jusqu'à l'aube, sans espoir. Nous le présumâmes perdu dans les Alpes.

Ça n'allait toujours pas dans le nord. L'ennemi était aux approches de Lyon et de Nantes. Vers le 14 juin, un ordre préparatoire de départ pour l'Afrique du Nord nous était parvenu, mais n'avait pas été confirmé. Il arriva le 17, sous pli très secret apporté directement du grand quartier. Il notifiait que nous allions entreprendre des opérations aériennes massives sur l'Ita-

lie du Sud et la Lybie. Nous devions laisser en France les vieux Bloch et nous n'emmènerions que les Lioré 45. Nos échelons roulants iraient embarquer à Marseille. L'échelon volant partira sans délai pour Blida.

L'escadre décolla en deux gros paquets et franchit la Méditerranée à 5.000 mètres, en longeant l'Espagne, par un petit vol de deux heures et quart.

Après une heure passée en P. S. V. dans la crasse, je dus me poser à Alger, car j'avais perdu du temps. Le Lioré avait, en effet, 3.230 litres d'essence à bord, soit six à sept heures de vol, mais, ô ironie! n'avait que trois heures d'huile... Nous redoutions donc toujours une panne.

Grosse surprise : l'aérodrome d'Alger-Maison-Blanche était littéralement couvert d'avions de tous types et même anglais. On me dit qu'il y en avait autant à Oran et à Blida. Il m'apparut alors que c'était presque toute l'armée de l'air de campagne qui déferlait vers la terre dorée de l'Afrique. J'appris peu après que huit cents équipages avaient traversé la mer, parfois en resquilleurs. On s'emparait d'un avion à Toulouse ou à Marignane, et en avant pleins gaz, cap 190, à la bonne franquette! Détail tout à l'honneur



de l'armée de l'air huit avions seulement furent portés manquants, soit un pour cent. En temps de paix, nous prenions des précautions minutieuses; nous avions des gilets flottants, des canots pneumatiques, que sais-je encore? et souvent le succès était moindre.

L'escadre rassemblée à Blida bataillait ferme pour manger, dormir et toucher des vêtements du type colonial, car le soleil tapait dur. L'avalanche d'avions avait été trop rapide et dépassait les possibilités. Fort heureusement, le colonel Hervieux, qui commandait la base, était un chef énergique. Tout se tassa. Le désordre ne disparut pas, mais il s'organisa. Un grand flottement régnait d'ailleurs dans les hautes sphères du commandement. Les contre-ordres succédaient aux ordres comme à l'accoutumée. Finalement, un groupe fut envoyé à 600 kilomètres de là, dans un bled désolé de la frontière tunisienne. Il devait opérer à plusieurs reprises sur Palerme et sur les aérodromes de l'Italie du Sud. Un équipage en difficulté, et trompé sans doute par la brume de mer, atterrit sur la côte en percutant. Les quatre occupants furent tués. Ils furent nos derniers morts...

Nous vivions des heures qui semaient dans les

âmes le plus sombre désespoir. Quel drame infini, tout de même, qu'une défaite. Nos avions, haut perchés sur leurs pattes, bien alignés sur la piste, me semblaient de grands animaux portant l'ultime témoignage d'un monde qui ne nous appartenait plus.

Et puis, une autre chose vint augmenter notre angoisse. A partir du 20 juin, je crois, la « grande question » s'insinuait partout, parvenait finalement au grand jour : l'Afrique du Nord entrerait-elle en dissidence? Nous en discutons ouvertement dans les popotes et entre aviateurs de tous grades qui atterrissaient à Blida. La circulation aérienne était, en effet, intense. Deux de mes vieux amis passèrent à la tête de leurs escadres. Chacun déroulait son odyssée. J'appris, par exemple, que la belle école que l'armée de l'air avait à Romilly, avait été prise par deux autos blindées allemandes! Des chasseurs nous racontaient leurs combats. Partout où l'on volait, des hommes, des soldats magnifiques régnaient. Telle était la totale vérité... Mais où l'on ne volait pas?... Eh bien, l'histoire nous en apprendra de vertes...

Je notais déjà que le personnel navigant n'était pas porté vers l'aventure folle que serait la dis-



sidence de l'Afrique. Il le prouvait bientôt; néanmoins, la fièvre était à son comble. Le 24, le général Noguès lança un ordre du jour où il annonçait la signature de l'Armistice. Il y était question des « démarches pressantes de l'Afrique du Nord ». Le lendemain, le chef de l'Information du gouvernement général annonça, à Radio-Alger, que la lutte continuait : « Apprenez, disait-il, sachez et dites à ceux qui n'étaient pas à l'écoute, que la lutte continue. »

Qu'était-ce à dire? Avec quoi, grands dieux! allions-nous lutter? Peu après mon atterrissage, j'avais appris que les stocks d'essence, de bombes et de rechanges étaient à peu près nuls. Il faudra que la justice élucide, tôt ou tard, les manigances criminelles qui précédèrent et suivirent l'Armistice en Afrique du Nord. Quoi qu'il en soit, nous vivions dans un patatouilles de rumeurs qui décuplaient les motifs de notre tristesse.

Le 25, jour de l'armistice, le colonel Hervieux rassembla tout son monde pour lire un appel du général Weygand qu'il accompagna d'un speech. Nullement orateur, il trouva cependant, en son cœur, des accents poignants et d'une haute élévation de pensée.

Comment d'ailleurs des mots auraient-ils pu traduire le retentissement de la défaite chez ces aviateurs énergiques, Français jusqu'à l'os qui, la veille encore, jouaient leur vie dans la bagarre? Personne n'avait plus sa tête de tous les jours. A regarder les jeunes visages durement sculptés, il semblait que chacun avait enterré une mère tendrement chérie. J'y lisais aussi une totale colère, un dégoût invincible qui jaillissaient dans la conversation et aboutissaient à une chose sûre : jamais nous ne recommencerions à vivre avec les hommes qui, de près ou de loin, nous avaient mis dans de pareils draps...

Je trouvais aussi dans leurs âmes une amertume infinie provoquée par l'interdiction de voler qui nous était faite, par la certitude de chacun, non seulement de perdre une carrière entre toutes aimées, mais surtout de perdre l'aviation, l'avion, le vol dont le sortilège nous possédait jusqu'à la moelle. Ils venaient m'en parler avec au cœur le désespoir inconsolable de l'amant. Pour eux, l'effondrement était incommensurable.

Et puis, la guerre se terminait en coup de foudre. L'héroïsme latent des escadres ne pouvait se résoudre à entrer en chômage après une défaite. Beaucoup d'entre nous entretenaient le pa-



triotique désir de continuer la lutte d'une façon ou d'une autre. Nous avions trouvé dans l'Allemand un valeureux adversaire, infiniment mieux pourvu que nous-mêmes. Chaque rencontre dans les profondeurs de l'espace aérien avait provoqué des étincelles dont les protagonistes pouvaient tirer un réciproque respect. Bref, les gens de l'air n'avaient point le sentiment d'être vaincus. Comme nous ignorions encore complètement ce que de Gaulle tramait à Londres, le désir de rejoindre les Anglais travaillait quelques cerveaux.

Une quarantaine de sous-lieutenants, élèves de l'Ecole de l'air, traînaient tristement sur la base. Je ne sais quel ordre mystérieux les avait conduits à Blida, sans chefs, sans espoir, comme de pauvres poussins abandonnés. J'intercédai près du général pour qu'on les affectât à l'escadre où, du moins, ils trouveraient un peu de réconfort et peut-être la possibilité de voler quelques fois encore. Ainsi fut fait, et bientôt l'événement les combla.

Le 3 juillet, en effet, alors que nous déjeunions dans une chaleur accablante, le colonel chef de base fut appelé au téléphone par Alger. Il revint avec un ordre sidérant : « Ultimatum des An-

glais à Oran expirant à quinze heures. Tous les avions prêts à partir dans le délai le plus bref. »

La table fut abandonnée aussitôt. Une liaison fila à Alger prendre des ordres. La nouvelle se répandit dans la base. Gros émoi. Il fallait maintenant tirer contre les Anglais. Que se passait-il donc ? Un doute atroce s'insinuait dans l'esprit des équipages. Leur loyauté foncière ne pouvait concevoir que l'amitié d'hier fût, subitement, devenue trahison et massacre. Il fallut les rassembler pour leur dire d'attendre des ordres avant de récriminer.

Vers quinze heures, les deux moteurs d'un Lioré, loin au bout du terrain, étaient mis en route. J'observais en pensant : « Sans doute quelque essai. » Mais l'avion allait prendre le départ. Ses moteurs n'avaient pas tourné. Il décollait. Presque aussitôt : nuage de fumée rouge, gadin ! La voiture à feu et la sanitaire s'élancèrent. Je bondis à côté de l'infirmier.

L'avion était sur le ventre, une roue gisait à cent mètres. Deux hommes en sortirent et, chose extravagante, s'éloignaient rapidement vers la campagne au lieu d'attendre. Ils fuyaient ! Je fis activer la sanitaire. Les deux hommes, un très grand et un tout petit, franchissaient la route



qui bordait le terrain et disparaissaient dans les broussailles du fossé. Je les interpellai :

— Allons, les gars, ne faites pas les idiots. Sortez!...

Un temps. L'un d'eux, le grand, sortit, s'avança et me dit :

— Oui, mon colonel, nous sortons.

— Vous vouliez partir, lui dis-je. Eh bien, mon vieux, quand on tente une c... de cette envergure, il faut la réussir...

— Exact, répondit le grand. Nous avons perdu, nous paierons.

Il me dit être mitrailleur de réserve et fils d'un général. Il avait la médaille militaire et me montra les gants blancs qu'il allait mettre en atterrissant chez les Anglais.

Nous avançons tristement vers le P. C. du chef de la base. Je demandai au pilote, un tout jeune homme :

— Avez-vous fait du Lioré?

— Oui, j'ai convoyé un avion de Salon à Blida.

— Vous n'avez pas réglé vos hélices avant de décoller et pas fait chauffer vos moteurs. C'est la cause de votre carafe.

— J'avais bloqué au petit pas. J'ai bien décollé, mais le moteur gauche est tombé à 1.500 tours...

Nous arrivâmes dans le bureau de la base. Le colonel était furieux. Il criait :

— Vous êtes coupables : 1° de vol de matériel appartenant à l'Etat; 2° de tentative de désertion. C'est le conseil de guerre.

— Nous sommes prêts à payer, répondit le grand.

— J'ajouterai ceci comme homme, rétorqua le colonel. Vous êtes deux mauvais Français. Quand c'est le maréchal Pétain qui commande, on exécute sans chercher à comprendre...

Je voyais de grosses gouttes de sueur tomber sur le carrelage.

— Vous me jugez mal, dit le grand. Il fallait m'envoyer au front quand je l'ai demandé.

Le colonel mollit un peu. S'adressant au grand il dit « mon petit », mais il secoue rudement le pilote.

— Vous êtes une lavette, lui crie-t-il. Il fallait apprendre à décoller.

Un adjudant de gendarmerie entre dans le bureau et claque les talons.



— Prenez ces deux sous-officiers, lui dit le colonel, et mettez-les en prison.

— Impossible, mon colonel, sans une réquisition.

On discute. Je visite la valise du pilote. J'y trouve de pauvres petites frusques très pitoyables.

Cette tentative de départ chez les Anglais et sa suite fut commentée avec passion. Nul doute qu'un grand trouble était dans les esprits. On ne pouvait espérer de soldats loyaux et droits comme nos aviateurs le reniement instantané de cette amitié anglaise, hier encore proclamée comme un dogme.

Mais la liaison d'Alger était de retour. Elle apportait une nouvelle bouleversante. Les Anglais avaient tiré sur nos bateaux en rade de Mers-el-Kébir. *La Bretagne* était coulée. Le *Dunkerque* était amoché. Il y avait de la casse...

Un *Glenn Martin* de l'escadre voisine partit en reconnaissance pour chercher la flotte anglaise. Je m'équipai et grimpai dans la carlingue. A la verticale de Mers le spectacle était saisissant. De profonds entonnoirs cerclés de noir bordaient le port. Des installations étaient démol-

lies. Le *Dunkerque* se trouvait à quelque distance, sur les fesses, pourrait-on dire, et les superstructures tordues. Trois torpilleurs gisaient déchiquetés et à moitié coulés. *La Bretagne* s'était retournée en coulant et, dans l'eau, on voyait sa puissante carcasse. Sur la mer couverte de mazout des corps tout englués flottaient encore.

Ces faits tout nus et leurs conséquences, furent portés à la connaissance des équipes assemblés. Certes, je sentais qu'un immense désarroi persistait dans les esprits et que la trahison de nos alliés ajoutait son poids aux tristesses de la défaite, mais la ligne du devoir était maintenant connue. Dans la nuit, les commandants d'avions firent charger les bombes de deux cents kilos sous le feu des projecteurs d'atterrissage. La France continuait.

La tâche était rude d'ailleurs, car les treuils spéciaux étaient restés en France dans les camions. Il fallait hisser les lourdes bombes avec des vérins mal adaptés... Deux centaines d'hommes y travaillaient. Dans les hangars où logeaient les escadrilles, un accordéon diluait une complainte triste...

Le lendemain, à l'aube, l'escadre était parée. Un avion de la marine amenait d'Oran huit offi-



ciers observateurs qui furent répartis dans les équipages. Ils nous apprirent que quatorze-cents marins étaient restés à barboter dans le mazout en rade de Mers. Ils nous donnaient des détails sur l'indigne perfidie des Anglais. Le cœur en était soulevé.

Mais, à en juger par les renseignements et les ordres qui nous parvenaient, il était certain que les états-majors d'Alger et d'Oran ne savaient pas très bien ce qu'il fallait faire. Des questions de préséance dans le commandement semblaient se poser. Des ordres et contre-ordres nous parvenaient à propos de quatre croiseurs britanniques qui patrouillaient à trois cents milles d'Oran. Finalement, ordre nous fut donné de les bombarder et d'atterrir au retour à Saint-Denis-du-Sig, proche d'Oran, où toute l'escadre serait concentrée. Un groupe de dix avions effectua l'attaque vers onze heures, sans grand résultat, semble-t-il.

Notre nouveau terrain était dans une vaste plaine rouge, absolument torréfiée. Ni eau, ni bombes, ni essence, ni téléphone, et quarante avions qui avalaient cinq tonnes de ravitaillement à chaque sortie s'y abattaient. Les navigateurs

et les mécaniciens s'attelèrent comme des lions à la tâche. Trois jours durant, des reconnaissances s'envolèrent pour maintenir le contact en mer avec les Anglais, et à quatre reprises nous les attaquâmes à la bombe, non sans de multiples péripéties. Leur D. C. A. tirait, quoique assez mal, et nos avions, hélas, n'étaient pas des stukas. Ils ne pouvaient tirer en piqué. Un croiseur fut cependant atteint.

Vers le 10 juillet, le vide se fit en Méditerranée. Nous restions avec nos morts et de l'amertume plein le cœur.

Le 13 juillet, l'escadre fit mouvement sur Marrakech, et de là nous irions à Dakar, disait-on. Je m'arrêtais à Fez et à Casablanca. A Marrakech, j'apprends que le général Vuillemin viendra le 16 passer l'escadre en revue et lui remettre quelques décorations. Je ne l'ai pas vu depuis le début de 1939. Il arrive en Dewoitine trimoteur et n'a pas changé : même démarche un peu lourde, même visage sérieux sur lequel une grande tristesse est étendue.

Après la cérémonie, nous échangeons quelques impressions plutôt mélancoliques. Il me fait l'éloge des équipages de guerre et m'autorise à



fouiller les archives pour écrire un livre à leur gloire.

— Ils le méritent, dit-il, toutes les portes vous seront ouvertes.

Le lendemain, c'est le colonel Pelletier-d'Oisy qui atterrit sur un Farman quadrimoteur. Il commande à Dakar. En short et chemise blanche, je le trouve fort alerte. Nous allons dans un bureau et, là, il nous fait un « amphi » sur la meilleure façon de traverser le Sahara, en y ajoutant une foule de détails pittoresques. Finalement, il apparaît que nos Lioré sont beaucoup trop fragiles et d'un maniement trop délicat pour une utilisation courante en A. O. F. Nous resterons donc à Marrakech; toutes réserves faites sur une chaleur accablante, c'est un P. C. fort agréable.

Comme l'aviation se déplaçait rapidement, beaucoup de monde passait sur le terrain. Des discussions ardentes s'ébauchaient autour de la politique française et des manigances de de Gaulle qui commençaient à être connues, mais qui laissaient la masse indifférente. C'est ainsi que vingt-deux équipages seulement sur les deux mille assemblés en Afrique à la fin de juillet,

avaient tenté de se mettre au service de l'Angleterre en déjouant les très grandes précautions ordonnées par le commandement. Plusieurs se tuèrent au départ ou se perdirent en mer.

Le principal sujet de conversation portait sur le sort qui attendait tous ces jeunes hommes dont beaucoup étaient mariés et avaient des enfants. Leur anxiété à cet égard était très compréhensible. De vastes mesures de licenciement étaient prévues, paraît-il.

Comme toujours, dans le monde militaire, la guillotine joua inopinément avec la plus extrême brutalité. Le 15 août, en effet, on nous notifia que tout le monde, ou presque, devrait être civil à la fin du mois. En outre, d'ordre des commissions d'Armistice, un certain nombre d'avions seraient ramenés en France. Une partie de l'escadre serait fondue dans une unité nouvelle; l'autre rejoindrait Istres en passant par Tunis. Je décidai de rentrer en France en ramenant cette fraction.

Nous passâmes une semaine à Tunis où quelques deux cents avions attendaient des Italiens l'autorisation de franchir la Méditerranée.

Je visitai la Tunisie. J'avais pris en somme



la mesure complète de l'Afrique du Nord en la parcourant et en la survolant d'Agadir au cap Bon. Je ne la connaissais pas. Deux faits s'étaient finalement imposés à mon esprit : c'était d'abord l'immensité et la solidité de l'œuvre que la France avait réalisée en moins d'un siècle; c'était ensuite l'extrême gentillesse des Marocains et les possibilités magnifiques de leur race.

Istres, où nous nous posions le 29 août, était devenu base de stockage. Un morne désespoir avait remplacé la vive activité qui régnait à l'école de pilotage où j'étais venu tant de fois. Une flottille d'avions modernes, retour d'Afrique, y était rassemblée.

Le désespoir qui nous serrait la gorge depuis deux mois prit sa forme définitive dans cette plaine ensoleillée où des légions de jeunes pilotes s'envolèrent.

Nous devions démonter nos avions nous-mêmes, et rapidement. Nous commençâmes par les canons et les lance-bombes; après, nous passâmes aux hélices, puis aux moteurs, et finalement aux ailes.

Nos fières machines du ciel se diluaient, descendaient en quelque sorte aux enfers de la terre

et y étaient englouties à jamais, sous nos yeux désespérés.

A quoi bon évoquer longuement notre malheur? Il fut complet et torturera notre âme jusqu'à la mort.



## CHAPITRE X

### MESSAGE D'ESPERANCE

Dans la France meurtrie, les aviateurs sont dispersés et affreusement démoralisés. En eux-mêmes, comme autour d'eux-mêmes, c'est la panne dans la nuit, la plus terrible panne.

Nous l'avons tous vécue, n'est-ce pas? L'avion glissait dans un sifflement doux à l'oreille. Tout à coup, quelques secousses, et le voilà transformé en fer à repasser qui descend à huit au variomètre. Il lui faut six cents mètres de plat devant le nez pour se poser. En dessous, l'encre noire des choses indistinctes. Les hommes se sont regardés d'une certaine façon. Quelques indications hâtives, et l'attente... Mais, sous l'écorce dure des fronts, un calme absolu s'est fait en vue des suprêmes défenses. Alors, l'homme, égal à son destin, devenait supérieur à lui-même.

Nous sommes en panne, soit, mais nous venons



de faire nos comptes. Nous pouvons maintenant travailler avec clairvoyance dans la chair vive de l'avenir.

\*  
\*\*

D'abord, nous avons une vraie certitude à placer sans plus tarder sous la dent avide de notre raison. Dans l'Europe apaisée, une nouvelle phase de la conquête de l'espace va commencer. Dans les vingt années d'entre deux guerres, nous n'en avons vécu que des préludes passionnants et décevants tout à la fois.

Nous sentions que la conquête de l'espace provoquait dans le monde une admirable frénésie de recherches et d'émulation entre les peuples. Pas une semaine ne s'écoula, pendant vingt ans, sans que nous ayons reçu en don quelques trouvailles nouvelles, quelques possibilités insoupçonnées la veille. L'avion sortait de l'enfance sous nos yeux émerveillés et approchait une maturité qui restait infiniment prometteuse de progrès nouveaux. Nous vivions dans une exaltation continue, et toutes les jeunesse du monde voulaient voler.

Pauvres d'elles! en France, du moins.

Tout était faussé par la tourmente des guerres passées ou de celles que l'on préparait. Tout était inabordable pour la bourse de nos garçons et même pour celle de la nation. L'ingénieur auquel nous demandions un avion de 20 CV. répondait par un regard indifférent ou méprisant. Si, d'aventure, l'on jetait quelque pâture à notre avidité, c'était une machine de cent billets. Un jeune constructeur, un peu fou, pouvait concevoir un engin achetable, jamais, au grand jamais, un banquier ne lui prêterait assistance.

Notre technique, somme toute assez simple, avait été corsetée d'un affreux formulaire de règles vétilleuses par les polytechniciens qui la régentaient. Toutes les audaces étaient assommées d'un coup dès qu'elles s'engageaient dans le terrible couloir des « normes ».

Je veux croire que le cadre étouffant et détestable dans lequel vivait l'aviation française est brisé définitivement. Le monde que nous avons connu doit mourir, et nous avons l'espérance que dans la paix retrouvée quelques-unes des gigantesques usines qui ont constitué, en cinq ans, les armées de l'air européennes, seront affectées par des chefs intelligents à la construction de cet



avion pour tous, de ce planeur motorisé, hier si vainement désiré. Disons mieux : il doit en être ainsi.

Si des macrobites de malheur se mettaient en travers de notre belle espérance, eh bien ! il faudrait « plaquer sec », comme l'on dit en rugby. Proclamons sans relâche dans les murs de la cité que nous ne repartirons jamais plus sur le pied de 1939. Vouloir cela, dans notre raison d'aviateurs, voilà, me semble-t-il, la mission numéro un qui nous est dévolue.

Son importance est extrême, je tiens à le souligner. Sans avion pour nous porter dans l'espace, nous serions perdus à jamais.

Individuellement, nous resterions moins que rien, des cloportes, n'ayant d'autre horizon que le morne désespoir d'une défaite inexpiable.

Collectivement, notre sort serait plus affligeant encore, parce que nous ne pourrions remplir la partie souveraine de notre mission.

Nous sommes en effet quelques-uns à penser qu'il faut donner à notre jeunesse une âme plus virile, plus gaie et sensible dans un corps dur et apte aux joies supérieures de l'action désintéressée. Formons pour elle, ajoutons-nous, une sorte de chevalerie moderne dans laquelle les

grâces de l'âme, celles du corps, le sens de la communauté nationale pourront se développer. Pas question, bien sûr, d'amener nos garçons à faire contrition dans quelque camp et sous le fouet d'une discipline moyenâgeuse. Non ! Ce que nous voulons, c'est planter un homme moderne dans les profondeurs de nos provinces, là où il pourra pousser en beauté et en force, dans un sol strictement français.

Or c'est par le jeu dans l'équipe et par le culte de la machine, cette grande méconnue, si honteusement exploitée par les faiseurs d'argent ou par le démon de la guerre, que nous le créons, cet homme moderne.

Dès lors, il n'est pas de plus haute expression de la machine que l'avion. Le navire trace péniblement son sillage dans l'onde ; l'auto est rivée au ruban de la route. Au contraire, l'avion, cet engin miraculeux, arrache l'homme de sa glèbe et, en le lançant dans l'espace, lui ouvre les voies étonnantes du mouvement illimité. De là proviennent sa puissance de joie et sa puissance d'éducation qui sont, elles aussi, illimitées.

C'est pourquoi il nous faut beaucoup d'avions et de machines volantes, afin de donner à nos garçons les joies pures de l'espace et de déposer



en eux le sens du risque couru et vaincu. Nous voulons cela avec d'autant plus de passion que, dans nos comptes, se trouvent deux mots qui constituent une fortune que nous entendons léguer : un honneur intact, un idéal vivant. Deux maîtres-mots qui nous ouvrent, à nous les aviateurs, le devoir et le droit de commander quelque part.

L'honneur que nous voulons léguer à la jeunesse sur nos aérodromes et dans les cimes du ciel, n'est qu'à nous. Nous ne revendiquons point une attestation particulière de notre courage devant l'adversaire. Il était naturel, et une immense cohorte de Français surent, comme les aviateurs, agir en braves. Mais ce qui n'est qu'à nous, c'est notre faculté d'accomplir dans l'ordinaire de la vie des actions loyales et fortes, avec Guynemer comme drapeau.

Quant à l'idéal qui nous anime, il a été forgé en trente ans par les vivants et par les morts. Il n'est ni une politique, ni une morale résolvant tous les drames de la conscience humaine. Il touche simplement au caractère de l'homme « qui fait de l'aviation », à l'énergie virile que cet homme secrète dans l'adversité, à la chaude camaraderie qui l'unit à ses frères d'arme ou de risque, à l'esprit chevaleresque qui l'imprègne

dans ses luttes. Bref, notre idéal est fait de toutes les notions traduisibles ou intraduisibles qui assaillent l'âme de l'homme lorsqu'à bord de l'avion il confronte sa petitesse avec la magnificence des perspectives de l'espace.

Hélène Boucher, Mermoz, beaucoup d'autres dont l'audace fut sanctifiée par la mort, portent témoignage que nous ne tromperons pas nos cadets.

Nous pensons même que dans une France relancée par l'action, les meilleurs des jeunes Français devront obligatoirement passer dans les écoles de chevalerie aérienne que nous aurons créées à leur intention. Et nous serons nombreux à vouloir leur léguer le sens de l'audace et du sacrifice. Telle sera notre mission numéro deux, la plus noble, la plus attachante.

\*  
\*\*

Le sens de l'avenir et notre amour de l'action aérienne devront nous inciter à vouloir que soit nombreuse la jeunesse aérienne de France. De vastes perspectives s'offriront à elles. En effet, dans la paix revenue, la bataille pour l'exploitation économique de la planète recommencera



avec des moyens d'une formidable ampleur. Le Reich ne proclame-t-il pas qu'il entend libérer l'Europe de l'anarchie? Ses écrivains conçoivent même un espace continental, « l'Eurasie », s'étendant jusqu'au Japon, et auquel les immensités de l'Afrique viendront s'incorporer.

La conception nous est familière. L'Eurasie, l'Eurafrique, mais nous les connaissons! Pas un aviateur qui n'ait eu sous les yeux la belle planisphère d'Air-France, si parlante à l'esprit; pas un d'entre nous qui n'ait rêvé d'envolées paradisiaques devant un globe terrestre lumineux.

Le nouvel espace des Européens contiendrait, dit-on, le quart de la population du globe et vingt pour cent de la surface terrestre, sans l'Afrique. La moitié du commerce mondial serait son apanage. Or, on le sait, l'Europe ne sera une réalité vivante, dispensatrice de richesses et de joies, que si, par le rail, l'air et l'eau, l'homme moderne parvient à centupler la vitesse et l'aisance de la circulation. Quel merveilleux domaine pour l'avion!

Mais aujourd'hui, toute l'aviation de transport européenne est à reconstruire. Elle était parvenue à un degré d'organisation très satisfaisant. La France pouvait être fière de la sienne.

De magnifiques athlètes de l'air, affrontant les traîtrises de l'atmosphère océanique ou équatoriale, étaient parvenus à mettre debout un réseau français vraiment mondial. Certes, il nous avait coûté cher, car le financier veillait à transformer en or la peine infinie et même le suaire de l'équipage, mais « la ligne » était un trait entre le présent et l'avenir. Cela suffisait pour l'heure.

Et si toute l'Europe a collaboré pour vaincre le terrible océan Atlantique, il en reste cependant que le phare symbolique qui perpétue, sur le rocher de Fernando de Noronha, la mémoire de Mermoz, porte témoignage de la part prépondérante des aviateurs français dans la plus grande entreprise des gens de l'air.

Dès à présent, la planète est affamée de produits. Sur tous les continents, des hommes innombrables veulent renouer au plus vite les liens de l'esprit, du cœur ou de l'intérêt. L'avion est là. Outre ses équipages expérimentés, toute son infrastructure de navigation et de sécurité, la ligne aérienne va offrir, sans nul doute, quelques progrès encore secrets, mais surtout une vitesse qui atteindra les 500 kilomètres-heure. Alors, les voyageurs constateront qu'à cette vitesse-là et à



celles qui suivront, la structure millénaire du monde change de nature. Cette découverte aura des répercussions humaines et politiques dont on ne peut encore mesurer l'ampleur. Quoi qu'il en soit, entre le télégraphe, la radio et le train rapide, l'avion prendra une place qui ne cessera plus de s'étendre.

Et puis, demain, l'avion personnel ne sera plus un luxe de millionnaire, mais l'indispensable instrument de circulation des « Eurasiens » arrachant de la forêt africaine ou des profondeurs de l'Asie, ces matières premières si cruellement refusées à notre faim.

La bataille sera passionnante. Impossible d'imaginer qu'elle puisse se dérouler sans nous. Pour construire les avions, équiper les lignes, convaincre le public, le colon, l'administrateur, nous aurons un rôle à jouer.

Dans les infinis de l'espace, les meilleurs de l'équipe européenne triompheront. Bref, préparer la lutte, faire phosphorer, si j'ose dire, nos cerveaux sur l'étude de l'Eurasie aérienne, songer aux avions futurs et aux mille problèmes de la navigation aérienne, restera sans conteste notre mission numéro trois.

\*  
\*\*

Mais diverses choses commanderont pendant de longues années notre succès et notre exaltant désir de voler.

D'abord, la France vaincue est sous la coupe de son vainqueur. Vainqueur elle-même, voici vingt-trois ans, elle rognait de près les ailes de l'Allemagne qui les avait puissantes, comme l'on sait. Plus tard, elle ne considéra qu'avec mauvaise humeur, et non sans quelques craintes, le rush de la jeunesse allemande vers l'aviation et le développement qui semblait insolite de l'aviation de transport dans le Reich. Si le vainqueur de 1940 entendait appliquer à la France et maintenir la dure loi des vaincus, adieu avions! adieu joies de l'espace!...

Le vainqueur sera-t-il, restera-t-il généreux envers le vaincu, par noble compréhension d'un idéal qui est aussi le sien, ou bien restera-t-il simplement le vainqueur dictant sa loi selon son intérêt?

Ce sont là de très hauts problèmes qu'il faut toucher avec gravité parce qu'ils portent en eux-mêmes toutes les énergies latentes, bonnes ou



mauvaises, de notre avenir en tant que nation, en tant qu'hommes, en tant qu'aviateurs. Mais notre jugement doit s'accrocher sur ce point aux quelques solides raisons qui émergent de la nature des choses.

Une espérance peut, en premier lieu, s'inscrire à notre horizon. Depuis que l'aviation existe, l'Allemand a donné au monde des preuves surabondantes qu'il était un aviateur de haute race. Sous Hitler, le sens de l'air en est arrivé à un point de développement que le Français ne peut encore soupçonner. Depuis huit ans, il est vrai, le pouvoir suprême est entre les mains de deux aviateurs. Si le Führer n'est pas à proprement parler aviateur, aucun chef de l'Etat au monde n'a autant volé que lui. Le maréchal d'Empire Goering est un ancien chef d'escadrille. Se peut-il, dès lors, que nos adversaires d'hier ne veuillent se souvenir que, de Clément Ader à Louis Blériot, le génie français a été l'incomparable animateur de la conquête de l'espace?

Je fais, pour ma part, grande confiance à la mémoire des grandes leçons d'héroïsme ou de haute technique que nous avons données à tous les aviateurs du monde. Elle est un précieux capital.

Plaçons également une autre espérance dans l'esprit chevaleresque qui anime les aviateurs du Reich.

Le premier geste de haute courtoisie entre aviateurs combattants, fut accompli par eux en 1915. Nous avons répondu par un geste semblable et l'un des plus nobles aviateurs allemands en avait accusé réception (1). Ni d'un côté ni de l'autre, je veux le croire, les cadets trahirent l'esprit des aînés. C'est ainsi qu'en 1938 les honneurs exceptionnels dont les aviateurs du Reich entourèrent le général Vuillemin au cours du voyage qu'il fit en Allemagne, s'adressaient plutôt au prestigieux aviateur de combat qu'il fut pendant la Grande-Guerre qu'au délégué du gouvernement français.

(1) C'est dans un message lestée envoyé sur un de nos aérodromes que le major Soegert, pilote d'avant-guerre, répondait ceci : « Les officiers aviateurs allemands reconnaissent au ton et au contenu de la communication qui a été jetée l'esprit chevaleresque, l'apprécient hautement et en remercient les aviateurs français. » Cité par René Martel, dans le magnifique monument qu'il a adressé à l'impérissable gloire de l'aviation de bombardement de la Grande-Guerre. (*L'Aviation française de bombardement. Des origines au 11 novembre 1918*. Paul Hartmann, éditeur, Paris, 1939.)



Mais il est certain que l'état-major du Reich ne laissera pas l'aviation française, même réduite à un sport, sortir de sa léthargie s'il peut croire que nous la transformerons en armure. Dans cette matière si délicate, une large zone de confiance réciproque serait donc à établir. Est-ce la mission du gouvernement ou la nôtre propre, après en avoir délibéré en quelque concile de la paix aérienne en Europe? Je ne sais. C'est en tout cas à nous, aviateurs français, de montrer que dans notre malheur l'esprit chevaleresque et de camaraderie ne nous a point abandonnés.

Il nous portait naguère à tendre une main secourable et amie à l'adversaire.

C'était, je crois, en 1930. On parlait alors du désarmement. Nos relations avec l'Allemagne n'étaient point ce qu'elles sont devenues depuis. Un certain internationalisme fleurissait dans les gazettes.

Mais ne convenait-il pas de donner des assises plus directement modernes et humaines aux idéologies effilochées dont les pontifes, nous battaient les oreilles? Nous le pensions dans notre monde d'aviateurs, parce que nous savions qu'une assise nouvelle, au moins, existait : c'était la nôtre. Nous vivions, en effet, une épo-

que supérieurement excitante. Sur les traces de Lindberg, des hommes d'acier, Français, Italiens, Américains, Allemands, toutes sortes de types extraordinaires, s'envolaient pour la grande découverte de l'espace planétaire. L'internationalisme, vrai et durable, c'était eux qui le créaient en rétrécissant notre terre.

Une enquête fut faite sur l'esprit chevaleresque des aviateurs. Or, les nôtres amarraient, me souvient-il, leurs arguments à plusieurs solides pontons :

— L'amour du vol, la technique de l'avion, les périls encourus, instituent entre les hommes une similitude de perception et une certaine façon de sentir;

— Un esprit chevaleresque est né du mariage de l'homme avec l'avion. Il permet de penser qu'entre gens de l'air, après le combat, les adversaires peuvent se serrer la main et devenir amis;

— La vie dans les vastes horizons de l'espace donne à l'homme une vue harmonieuse de la terre. De Brest à Vladivostok, il n'est qu'une étendue que le ciel recouvre. L'œil de l'aviateur n'y discerne pas de frontières, parce que la nature ne les y a pas inscrites elle-même.



Telles étaient nos raisons. Quelle belle espérance elles portaient ! Il suffisait de penser qu'un jour l'œil de l'aviateur « qui ne discerne pas de frontières », prendrait le commandement du cœur des hommes et, tout aussitôt, un nouvel âge du monde commencerait.

Si, comme je le crois, cette belle espérance est toujours vivante en notre âme, utilisons-la pour le bien de notre patrie meurtrie à établir des ponts de courtoisie et de mutuelle compréhension entre la France de demain et l'Allemagne.

Enfin, l'aviateur de 1940 ne lèguera rien du tout à la jeunesse dans la joie des pistes fleuries, il ne participera point à la conquête de l'Eurasie aérienne, sa noble compréhension du monde restera sans emploi si le Français dans sa nation ne retrouve pas le goût des actions fortes, si les chefs ne lui donnent point l'équivalent des puissantes impulsions d'un moteur arrachant l'avion du sol. Sommes-nous prêts à traîner les tristesses de notre défaite dans les déchirements et les haines de la politique ? Ou bien un grand souffle de contrition, d'espérance et de volonté enflammera-t-il l'âme collective de la France ?

Notre mission dépendra de la réponse. Mais

c'est nous-mêmes, en quelque mesure, qui allons la former dans notre secrète raison. La dernière pensée de notre chef vénéré, le général Vuillemin, nous soutiendra dans nos luttes.

« Après un mois de bataille », nous a-t-il dit, « contre un adversaire disposant de moyens très supérieurs aux nôtres, vous avez, en toutes circonstances, fait preuve des plus belles qualités militaires et accompli héroïquement votre devoir.

« Par votre courage, votre dévouement, votre esprit de sacrifice, votre foi dans les destinées de la Patrie, l'armée de l'air est devenue le symbole des plus belles qualités de l'âme française.

« Je suis fier d'avoir été à votre tête.

« Sans cesse en contact avec vous, partageant vos joies et vos peines de combattants, je savais qu'aux heures difficiles je pouvais entièrement compter sur vous. Je vous demande de rester pour tous un exemple. Souvenez-vous que vous n'avez pas été vaincus. »

Comme notre chef le demande, soyons un exemple.



\*  
\*\*

Mon message s'achève. Si les missions ont été clairement tracées, si des espérances luisent vraiment à notre horizon, je veux croire que la douce et lucide pensée que rien n'est perdu illuminera le cœur de mes camarades. Créer le cadre nouveau, puissant et désintéressé, dans lequel notre idéal d'aviateurs et notre commune volonté de servir la France pourront s'épanouir, est l'objectif. Unissons nos efforts pour l'atteindre. Le reste suivra.

« La joie de l'âme est dans l'action », disait Lyautéy.

FIN.

La Chapelle-la-Reine,  
Juin 1941.

## TABLE DES MATIERES

|                                                 |     |
|-------------------------------------------------|-----|
| Préface, de Jean de Granvilliers .....          | 7   |
| Avant-propos : Pourquoi ce livre .....          | 13  |
| I. — Promenade dans un désert....               | 17  |
| II. — La guerre des plans .....                 | 37  |
| III. — Les Anglais avec nous .....              | 55  |
| IV. — L'Esprit trahit .....                     | 79  |
| V. — Chez ceux qui ne se battent pas.           | 103 |
| VI. — L'odyssée des Groupes d'observation ..... | 131 |
| VII. — Les bombardiers dans l'action.           | 161 |
| VIII. — Gloire de la chasse.....                | 185 |
| IX. — Les Ailes se ferment.....                 | 211 |
| X. — Message d'espérance .....                  | 233 |



ACHEVÉ D'IMPRIMER SUR  
LES PRESSES MODERNES  
DE LA TECHNIQUE DU LIVRE  
29<sup>bis</sup>, R. DU MOULIN-VERT  
—— PARIS - XIV<sup>e</sup> ——