



CROIX DE GUERRE ET VALEUR MILITAIRE

DANS LES LIVRES

VIE ET DESTIN DES PILOTES DE GUERRE

par Claude Carlier

A l'occasion du 70ème anniversaire de la parution du célèbre livre « Pilote de guerre » d'Antoine de Saint-Exupéry, son éditeur, Gallimard, a coédité, avec la Direction de la mémoire, du patrimoine et des archives (DMPA), un ouvrage abondamment illustré sur ce que vécurent les pilotes de la « drôle de guerre » (3 septembre 1939-25 juin 1940).

L'armée de l'Air française dispose de 1.400 avions de combat, dont 440 de chasse et 50 de reconnaissance vraiment modernes, mais pas un seul moderne pour le bombardement ou le transport. Toutefois, elle bénéficie du concours de la Royal Air Force britannique basée en France, soit 290 avions, dont 150 de bombardement et 80 de renseignement dépassés technologiquement. En face, l'aviation allemande (Luftwaffe) se monte à 4.300 avions, dont 3.500 de combat et 800 de transport, tous modernes. Elle est renforcée par 1.600 appareils de l'armée de l'Air italienne (40 % modernes). En outre, la défense contre avions des forces françaises est très limitée, alors que chaque unité terrestre allemande possède la sienne propre, appelée la « Flak » et redoutablement efficace. Pourtant les avions français, quoique éparpillés sur la ligne de front, se battent avec acharnement. A l'armistice, l'armée de l'Air française a perdu 647 avions et 567 personnels navigants, mais a infligé à la Luftwaffe des pertes de 664 avions et 500 aviateurs. Quelques jours auparavant, la presque totalité des appareils modernes français restants ont été envoyés en Afrique du Nord, afin d'éviter leur destruction ou leur capture et de continuer la lutte à partir de là. Que s'est-il donc passé pendant cette « drôle de guerre », au niveau aérien ? Les

constructions aéronautiques sont déclarées prioritaires : 250.000 personnes y travaillent en juin 1940. Mais, 30 % des avions livrés sont insuffisamment équipés. En outre, les escadrilles rencontrent

de graves problèmes d'approvisionnement en pièces de rechange, équipements radio et armement, sans compter la mauvaise coordination entre les dépôts où des avions signalés disponibles ... sont introuvables ! La machine de guerre allemande est bien mieux organisée. Par ailleurs, il faut du temps pour former et entraîner les équipages et les personnels au sol. Leurs unités d'affectation sont alors inopérantes. Et puis, il n'y a pas eu que les glorieux combats tournoyants. Des équipages ont ainsi risqué leur vie, non pas pour larguer des bombes, mais des tracts de propagande au-dessus de l'Allemagne. Saint-Exupéry, écrivain déjà connu et pilote de l'Aéropostale, est mobilisé comme capitaine de réserve dès septembre 1939... comme instructeur de navigation. Se sentant inutile, il fait jouer toutes ses relations pour finalement obtenir une affectation au groupe II/33 de grande reconnaissance à 200 km à l'est de Paris. Il s'agit de repérer et photographier, à basse altitude, les mouvements, concentrations et infrastructures ennemies, en vue de déceler les intentions du haut commandement allemand : « *Sur nos épaules repose toute la stratégie de l'armée française !* »

Loïc Salmon

Editions Gallimard/DMPA
144 pages/150 illustrations/35€

