R

Ε

CROIX DE GUERRE ET VALEUR MILITAIRE



L'armée de l'Air française au début

Face à la montée des tensions internationales, la France se dote en 1933, par décret, d'une armée de l'Air qui deviendra indépendante de l'armée de Terre l'année suivante. Les responsables politiques et militaires tentent de forger un outil aérien moderne et performant, mais se heurtent à de multiples difficultés. En 1939, l'armée de l'Air est confrontée au déclenchement de la seconde guerre mondiale.

La première guerre mondiale permet à l'aéronautique militaire d'acquérir des principes, une doctrine d'emploi ainsi qu'une organisation. Dorénavant, il faut tenir compte de cette arme dans la conduite de la guerre, même si la notion de « puissance aérienne » n'est pas encore d'actualité. Le retour à la paix en 1919 nécessite une reconversion des personnels et des avions qui se comptent par dizaines de milliers. En France, des aviateurs militent pour une unité de l'action aérienne. C'est ainsi que

l'aéronautique est érigée au rang de cinquième arme de l'armée de Terre après l'infanterie, la cavalerie, l'artillerie et le génie par la loi du 8 décembre 1922. Six années plus tard, le 14 septembre 1928, est fondé le ministère de l'Air, qui permet d'unifier les politiques technique et industrielle et aussi de centraliser tous les services aéronautiques.

Une nouvelle armée

En 1933, après quatorze années de lutte entre partisans et opposants d'une aviation militaire indépendante, le ministre de l'Air Pierre Cot obtient du Haut-comité militaire l'accord visant à créer une « armée de l'Air ». C'est ainsi que, le 1er avril 1933, le président de la République Albert Lebrun signe le décret interministériel marquant l'acte de naissance de cette nouvelle armée. Ce document détermine les principes généraux d'emploi et d'organisation : « L'armée de l'Air doit être capable de participer aux opérations aériennes, aux opérations combinées avec les armées de Terre et de Mer, et à la défense aérienne du territoire. » La loi du 2 juillet 1934, votée par le Parlement, porte sur l'organisation de l'armée de l'Air qui est dotée de grands commandements opérationnels.

Les états-majors de l'armée de Terre et de la Marine ont accordé l'autonomie aux aviateurs, à condition que ces derniers continuent d'accomplir des missions de coopération pour soutenir les actions des unités de surface, qu'elles soient terrestres ou navales. Cependant, les aviateurs privilégient l'action aérienne et une aviation stratégique capable d'intervenir en



Aperçu du hall de montage d'une usine aéronautique française à la fin des années 1930. © Association aéronautique histoire de Méaulte

E



de la seconde guerre mondiale

masse. Ils sont partisans du stratège italien Julio Douhet, qui prône l'emploi d'une flotte d'appareils pour répandre la terreur à l'intérieur du pays ennemi et couper ses voies de communication. Le bombardier lourd, assurant sa propre défense, consiste en un croiseur aérien au grand rayon d'action. Il en découle le concept du « BCR », un appareil polyvalent capable d'effectuer trois missions : bombardement, combat, renseignement. Mais ce type d'appareil se révèle en fin de compte inopérant.

Tensions internationales

L'armée de l'Air est, dès sa naissance, confrontée aux grandes crises internationales et à la menace latente de l'arme aérienne. Des régimes totalitaires utilisent l'aviation comme un instrument de guerre et de propagande.

Adolf Hitler, chef du parti national-socialiste élu à la tête de l'Allemagne en 1933, lance le pays dans un réarmement massif et confie à Hermann Goering la création de la « Luftwaffe » en 1935.

En Italie, la « Regia Aeronautica » s'illustre notamment par des raids transocéaniques. En Union soviétique, l'aviation participe au culte de la personnalité du dirigeant suprême Joseph Staline, pendant que les opérations aéroportées font leur apparition. Plusieurs conflits servent de bancs d'essai aux opérations aériennes.

Durant la guerre civile d'Espagne, les nationalistes du général Francisco Franco bénéficient de l'intervention de l'Allemagne et de l'Italie, qui testent hommes, matériels et nouvelles méthodes de combat pendant que les républicains reçoivent l'aide soviétique et la livraison de quelques appareils français. L'Italie conquiert l'Abyssinie (actuelle Éthiopie), en partie grâce à l'arme aérochimique. Le Japon mène des bombardements de terreur sur la Chine.

Or, l'industrie aéronautique française accuse un retard conséquent sur les meilleures réalisations étrangères, qui mettent à profit les progrès dans la conception des cellules, le recours à l'acier et le gain en puissance motrice. Par conséquent, le gouvernement français lance, en 1934, un premier plan de réarmement aérien. Le Front populaire nationalise en 1937 les principales usines d'aviation, afin de réorganiser l'industrie. Si la production de masse s'accroît, les performances des avions français restent toujours en decà.

Ainsi, au cours d'une visite en Allemagne en août 1938, le général Joseph Vuillemin, chef d'état-major général de l'armée de l'Air, ne peut que constater le retard français.

Le dernier plan de réarmement français prévoit la construction en série de 8.000 appareils pour 1940, mais ceux-ci sont déjà souvent périmés



Cérémonie au drapeau de la 36ème Escadre aérienne devant un Potez 63 triplace servant aux missions de reconnaissance. © Service historique de la Défense

CROIX DE GUERRE ET VALEUR MILITAIRE





Deux bombardiers bimoteurs métalliques Bloch MB 200 volant de concert.

© Service historique de la Défense

lorsqu'ils arrivent en unités. Aveu d'impuissance, des commandes sont passées aux États-Unis.

Vers la défaite

Le 1er septembre 1939, les troupes allemandes attaquent et envahissent la Pologne. Deux jours plus tard, la France et la Grande-Bretagne déclarent la guerre à l'Allemagne. La Wehrmacht ne frappant pas à l'Ouest, les belligérants s'installent dans la « drôle de guerre ».

L'aviation française est répartie en quatre zones d'opérations aériennes, adaptées chacune à un groupe d'armées terrestres. Cette organisation rend impossible la conduite d'une manœuvre aérienne d'ensemble, d'autant que l'approvisionnement en matériel pose un problème majeur.

Le chasseur monoplace le plus répandu en dotation est le moderne Morane-Saulnier 406. Les trois versions de Potez 63 assurent des missions de reconnaissance, de bombardement et de chasse. L'armée de l'Air dispose d'un nombre insuffisant de bombardiers tel le Bloch MB 200.

Le 10 mai 1940, les forces allemandes déclenchent une offensive générale sur le front Ouest. La « Blitzkrieg » (guerre-éclair) rompt le front ennemi par une attaque foudroyante puis par l'encerclement des troupes adverses. Une étroite combinaison des moyens terrestres (chars et unités motorisées) et aériens (notamment des bombardiers d'attaque en piqué) permet de rompre puis de percer le front. Aux 3.500 appareils de la Luftwaffe mis en œuvre par des personnels supérieurement équipés et entraînés, l'armée de l'Air française, mal préparée et mal employée, ne peut opposer que 1.375 avions.

Durant la bataille de France, les équipages français font preuve de courage et des pilotes s'illustrent. Ainsi, Edmond Marin-la-Meslée remporte 16 victoires, et Pierre Le Gloan abat cinq avions italiens le 15 juin 1940. Mais ils ne parviennent pas à obtenir la supériorité aérienne.

Le 17 juin 1940, le maréchal Philippe Pétain demande aux Français de cesser le combat. Le lendemain, le général Charles de Gaulle lance, sur la radio britannique, un appel à venir le rejoindre pour continuer la lutte.

L'armistice, signé le 22 juin, suspend toute activité aérienne et contraint les équipages à se réfugier dans le Sud du pays, en Angleterre ou en Afrique du Nord. Le 25 juin marque la cessation des hostilités. La France a été vaincue militairement en seulement six semaines, à cause d'une faillite à la fois organisationnelle, doctrinale et industrielle. Le poids de la défaite est reporté en partie sur l'armée de l'Air, qui a pourtant abattu environ 800 avions allemands et perdu un nombre similaire d'appareils.

Le matériel aérien français doit être livré à l'Allemagne et l'armée de l'Air démantelée. Les forces aériennes françaises se divisent alors. La majorité des aviateurs reste en métropole et prête allégeance au maréchal Pétain, au sein de « l'armée de l'Air d'armistice ». Une minorité poursuit le combat avec les Alliés aux côtés du général de Gaulle dans les Forces aériennes françaises libres, créées en juillet 1940.

Capitaine (Air) Sylvain Champonnois Service historique de la Défense

16