

## De l'indépendance à l'épreuve de la guerre

### *Armée de l'Air*

**Née au début du XXe siècle, l'aéronautique militaire acquiert ses lettres de noblesse pendant la Grande Guerre avant d'être érigée au rang de cinquième arme par la loi du 8 décembre 1922. Il faut cependant attendre le décret du 1er avril 1933, complété par la loi du 2 juillet 1934, pour que l'existence de l'armée de l'air soit définitivement reconnue. Si les responsables politiques et militaires français tentent aussitôt de forger un outil aérien moderne et performant, ils se heurtent aux difficultés économiques dues à la crise de 1929 et à la montée des tensions internationales.**

Lorsque le conflit éclate en septembre 1939, l'armée de l'air, en dépit de tous ses efforts et du courage de ses équipages, est insuffisamment préparée pour endiguer le flot des armées allemandes. Pour autant, l'armistice signé le 22 juin 1940 ne marque pas la fin des combats pour les aviateurs dont certains rejoignent Londres pour former les Forces aériennes françaises libres. Ces dernières s'illustrent sur tous les fronts tandis que le débarquement allié en Afrique du Nord de novembre 1942 permet leur réunification avec les unités aériennes stationnées sur place. C'est une armée de l'air unie et renaissante qui participe à la libération du territoire national et aux derniers affrontements contre l'Allemagne nazie.

### **1934 Organisation de l'armée de l'air**



L'armée de l'air, créée par un décret du 1<sup>er</sup> avril 1933 qui définit ses missions, est officiellement organisée par la loi du 2 juillet 1934. Son commandement revient provisoirement au général de division aérienne Joseph-Édouard Barès, un des pionniers de l'aéronautique militaire, premier officier d'état-major à obtenir un brevet de pilote en 1911. Après avoir exercé de nombreux commandements, dont celui d'inspecteur général de l'aéronautique en 1929, le général Barès dirige la nouvelle armée de l'air pendant quelques mois, jusqu'à sa limite d'âge, en septembre 1934. Le commandement revient alors au général Victor Denain, qui cumule les fonctions de ministre de l'air et de chef d'état-major général de l'armée de l'air.

### **1935 Création de l'école de l'air**



La création de l'École de l'air, dont les bâtiments sortent de terre à Salon-de-Provence en 1935, marque la volonté de l'état-major de l'armée de l'air de former ses propres cadres, dont les missions ne correspondent plus à l'enseignement des prestigieuses écoles de Saint-Cyr et de Polytechnique. Les élèves des promotions de 1935-1936 sont toujours accueillis aux Petites Écuries à Versailles. L'instruction en vol débute après l'édification des premiers baraquements à Salon-de-Provence : ici, des élèves pilotes prennent connaissance des conditions météorologiques avant un vol local.

### **1936 De la patrouille d'Étampes à la PAF**



Impeccablement groupés après une ressource, les cinq Morane-Saulnier 225 de la patrouille d'Étampes filent dans le grondement de leur moteur Gnôme-Rhône de 500 ch devant une foule admirative lors d'un meeting, en 1936. Le lieutenant Pierre Fleurquin écrit en 1938 dans la revue de l'armée de l'air : « *La voltige, en affrontant tous les cas de vol, en exploitant toutes les conditions, même mauvaises, donne à celui qui la pratique un sens de l'air et des possibilités de l'avion que tout autre pilote, aussi expérimenté soit-il, n'acquerra jamais.* »

### **1937 Naissance du parachutisme militaire et de l'infanterie de l'air**



Frédéric Geille intègre l'aéronautique militaire en 1917 où il se distingue rapidement. Nommé capitaine en 1927, il est envoyé en Union Soviétique en 1935 pour suivre un stage de

parachutisme. De retour en France en 1935, il convainc l'état-major de l'utilité d'un corps de parachutistes de combat pour neutraliser des points névralgiques en cas de conflit et forme son premier centre d'instruction en Avignon. Des résultats encourageants entraînent la création à Reims, le 1<sup>er</sup> avril 1937, du 601<sup>e</sup> groupement d'infanterie de l'air, première unité française du genre. Une seconde unité, le 602<sup>e</sup> GIA, est constituée en Algérie. Du fait de sa qualification de chasseur, le commandant Geille participe à la Bataille de France en 1940 avant d'être abattu et grièvement brûlé le 13 juin 1940. À peine rétabli, il est affecté au GC III/6 pendant les combats sur la Syrie en 1941, puis prend le commandement du 1<sup>er</sup> régiment de parachutistes à Fez le 1<sup>er</sup> juillet 1943. La tactique qu'il développe pendant la guerre fait de lui l'inventeur des actuels chuteurs opérationnels.

### **1938 Des plans d'armement pour l'armée de l'air**



En 1938, alors que les usines aéronautiques redoublent d'activité pour produire les avions de chasse et de bombardement modernes définis par le plan V, les 32<sup>e</sup>, 34<sup>e</sup> et 38<sup>e</sup> escadres de bombardement utilisent encore les rustiques bimoteurs Amiot 143. Cet avion, commandé en novembre 1933, résulte du programme de multiplaces de combat BCR (bombardement, combat, reconnaissance). Il peut emporter de 900 à 1 600 kg de bombes à 600 km de son aérodrome de départ. Ses réservoirs mal protégés, sa lenteur – 270 km/h – et son armement défensif trop faible, incitent l'état-major de l'armée de l'air à procéder au retrait progressif des 138 Amiot 143 livrés aux unités de première ligne. Lors de la percée allemande sur Sedan en mai 1940, les derniers groupes de bombardement équipés de cet avion sont brièvement engagés dans de périlleuses missions diurnes. La Flak et la chasse allemande leur infligent de lourdes pertes.

## 1939 La « Drôle de guerre »



Durant les huit mois séparant la déclaration de guerre de la percée soudaine du front par les troupes allemandes traversant les Ardennes belges le 10 mai 1940, les troupes massées dans les lignes fortifiées sur les frontières s'observent. Pendant cette « drôle de guerre », le conflit est pourtant bien réel dans le ciel. Les chasseurs allemands tentent souvent d'intercepter les avions de reconnaissance de l'armée de l'air et se heurtent à leur chasse d'escorte. Le premier grand combat aérien entre chasseurs se déroule le dimanche 6 novembre 1939. Mis en alerte sur le terrain de Toul-Croix-de-Metz, les pilotes de Curtiss H-75 du GC II/5 sont appelés à assurer la protection d'un Potez 63-11 de reconnaissance du GR II/22 à 6 000 mètres d'altitude au-dessus de la Sarre. Sur l'ultime photo avant le décollage, de gauche à droite : les sergents-chefs Édouard Salès, Georges Lefol et Henri Angiolini, l'adjudant Georges Gras et le sous-lieutenant Pierre Houzé, qui commande le dispositif.

## 1940 La campagne de France



Il est juste midi, ce 10 mai 1940, lorsque le capitaine Adrien Astier, commandant la 2<sup>e</sup> escadrille du GCI/8 s'installe aux commandes de son Bloch 152 pour une mission de protection d'un Potez 63-11. Sa patrouille de trois avions attaque, vingt minutes plus tard, des bombardiers Dornier 17 escortés par douze Messerschmitt 109 au sud de Chambley (Meurthe-et-Moselle). Après avoir annoncé par radio la destruction d'un Dornier, Adrien Astier ne parvient pas à échapper aux nombreux chasseurs d'escorte et périt dans l'écrasement de son Bloch 152 à Jaulny. Lorsque l'armistice entre en vigueur, le 25 juin 1940, 567 aviateurs français ont perdu leur vie au combat depuis septembre 1939, 470 autres sont blessés, mais 640 avions allemands de tous types ont été abattus.

## 1941 L'année sombre



Pour les aviateurs chargés de défendre l'empire colonial français sous toutes les latitudes, le répit de l'armistice est de courte durée. Le 27 mai 1941, la France autorise les avions allemands à utiliser ses terrains pour prêter main-forte à l'Irak, soulevé contre la Grande-Bretagne qui craint alors de perdre son approvisionnement en pétrole. L'armée de l'air d'armistice est contrainte de défendre ses positions et ses bases aériennes au Levant. De violents combats opposent des aviateurs français numériquement inférieurs aux Anglais et aux Australiens jusqu'à la perte de cette désastreuse campagne. Le 17 juin, le Potez 662 N°1 emmène en Syrie le général Jean Bergeret, secrétaire d'État au Levant, pour une rapide inspection des escadrilles. À son retour vers Vichy-Rhue, l'avion du général Bergeret est escorté par des Bloch 152 du GC I/8. Les chasseurs portent presque tous les marques distinctives de l'aviation d'armistice : de larges bandes rouge et jaune sur le capot moteur et le bloc d'empennage. Le Potez 662 ramène 10 248 livres-or turques destinées à la Banque de France à Clermont-Ferrand, que l'on soustrait ainsi aux Britanniques. La signature d'un cessez-le-feu en Syrie intervient le 12 juillet 1941.

## 1942 L'espoir renaît



Décollage en alerte pour les pilotes du 340 Squadron « Île-de-France » sur le terrain anglais de Tangmere-Westhampnett, en mai 1942. Cette unité mixte, composée d'aviateurs français libres provenant de la Marine et de l'armée de l'air, subit de lourdes pertes sur le front de la Manche, car ses Spitfire Mk.V sont souvent surclassés par les Focke-Wulf 190 allemands. Le capitaine de corvette Philippe de Scitivaux de Greische, abattu et fait prisonnier lors de la première mission sur le Pas-de-Calais, le 10 avril 1942, est remplacé par le commandant Bernard Dupérier. Jusqu'à son transfert en Écosse pour une première période de repos fin

mars 1943, ce groupe remporte 31 victoires au prix de 20 pilotes tués ou disparus et quatre prisonniers.

### **1943 L'armée de l'air reconstituée**



Ancien ouvrier métallurgiste chez Renault à Boulogne-Billancourt, Marcel Albert intègre l'armée de l'air grâce à une bourse d'État. Sergent et pilote de chasse au GC I/3 pendant la Bataille de France de 1940, il gagne l'Angleterre un an plus tard. Il est affecté au Squadron « Île-de-France » avant de se porter volontaire pour combattre avec le GC 3 « Normandie » sur le front russe, en 1943. Le sous-lieutenant Marcel Albert accumule les victoires aériennes – cinq pendant la seule bataille d'Orel – et prend le commandement de la première escadrille du régiment « Normandie », le 4 septembre 1943. Il est ici aux commandes de son Yakovlev Yak-9, à Toula. Nommé capitaine, élevé à la dignité de « héros de l'Union Soviétique » par Joseph Staline, Marcel Albert quitte le régiment « Normandie-Niemen » le 12 décembre 1944 pour une période de repos, après avoir revendiqué 23 victoires aériennes.

### **1944 Engagement sur tous les fronts**



L'un des plus célèbres pilotes engagés dans les combats de libération de la France en 1944, le commandant Antoine de Saint-Exupéry use de toute son influence pour reprendre, malgré son âge, les opérations de guerre dans son unité d'origine, le GR II/33. Ce groupe, équipé de rapides bimoteurs Lockheed F-5 Lightning cédés par l'USAAF, est basé au printemps 1944 en Corse à Borgo, près de Bastia. Le 31 juillet 1944, Saint-Exupéry disparaît lors d'un vol de reconnaissance photographique sur la Savoie. Bien que les débris de son appareil aient été récemment retrouvés près de l'île de Riou, non loin de Marseille, les circonstances réelles de sa mort demeurent inconnues.