

*République*

SOUS-COMMISSION DU PERSONNEL, DES EFFECTIFS, *G.*  
DU CONTROLE DES AFFECTATIONS, DES ECOLES, *ed*  
ET DU RAVITAILLEMENT. *my*

-----

Président : de COURTOIS

Secrétaire : MONSACRE

Membres :

MM.	BELUEL	Albert MAHIEU
	René BESNARD	MAULION
	GROS	MAROSELLI
	de LA GRANGE	Jean ODIN
	James HENNESSY	J.P. RAMBAUD
	LANCIEN	SCHRAMECK

-----





Séance du Jeudi 26 Octobre 1939

-----

Présents : M.M. René BESNARD, Président

de COURTOIS , MONSACRE, J.P. RAMBAUD, SENES.

-----

M. le PRESIDENT expose à ses Collègues qu'il a pris contact avec le Ministre et qu'il lui a demandé une note relative aux questions de personnel.

Il donne à ses Collègues communication de cette note et déclare que le programme ~~suivant~~ paraît bien établi. Notamment il approuve la création d'écoles en Afrique du Nord (Oran et Marakech), mais il regrette que cette note donne un peu trop l'impression d'un plan du temps de paix, car <sup>on y lit trop souvent</sup> ~~il~~ doit y lire, en face de certaines rubriques, l'indication : "à créer".

Il ne faudrait pas que les Services de l'Air oublient que nous sommes en temps de guerre et passent leur temps à faire des plans comme si le conflit n'avait pas éclaté.

D'autre part, il signale que la mobilisation de certains vieux officiers incapables a été infiniment regrettable et qu'il y aurait lieu de les renvoyer au plus tôt à leurs occupations civiles; la présence de ces gradés dans les diverses armes et notamment dans l'aviation où il ne peuvent rendre aucun service utile est éminemment fâcheuse pour le moral de la population de l'arrière.

...



2

Il ajoute que dans sa région, notamment au camp de Parçay, il y a, par ces officiers mobilisés, une utilisation scandaleuse de voitures automobiles. De même qu'il est regrettable qu'au Ministère de l'Air de jeunes sous-officiers de 25 ans soient occupés à remplir des fonctions d'huissier.

M. de COURTOIS signale que la Commission de Législation civile s'est émue de voir les postes d'officiers défenseurs remplis par de jeunes officiers de 25 à 35 ans et il ajoute que la Commission a demandé au Gouvernement de décider que seuls pourraient remplir les fonctions d'officiers défenseurs les anciens combattants. Il exprime le désir que l'un des rôles de la sous-commission soit de pourchasser les abus et les embusqués.

M. le PRESIDENT prie M. le Commandant Lanxade de transmettre les suggestions de la Sous-Commission au Ministre car il est incontestable qu'il y a, au sujet des effectifs, de véritables scandales dans l'armée de l'Air.

D'autre part, il regrette que les bureaux de recrutement fassent des difficultés aux jeunes gens qui demandent à entrer dans l'aviation.

M. le COMMANDANT LANXADE - Croit qu'il va être décidé de rechercher parmi les mobilisés ceux qui veulent opter pour l'armée de l'air.

M. le PRESIDENT demande que le Ministère lui fournisse la liste des écoles prémilitaires qui seraient au nombre de 30.



3

Il est désireux de savoir où en est la construction de l'école de Casablanca et des autres écoles de l'Afrique du Nord. Il demande que les services de l'air lui établissent sur ces divers sujets une note très détaillée car, si l'on prend les chiffres du Ministère de l'Air lui-même, il en ressort que les besoins en personnel se révéleront dans un délai très bref absolument formidables et M. le Président exprime la crainte que le problème des effectifs se pose prochainement de façon sérieuse.

Ainsi, si l'on s'en tient aux chiffres de l'administration, on prévoit comme besoins mensuels pour une flotte de 1.600 appareils :

225 officiers pilotes  
330 officiers observateurs  
500 pilotes  
300 mitrailleurs  
175 radios

et pour une flotte de 3.200 appareils que nous devrions avoir en octobre 1940 :

495 officiers pilotes  
630 officiers observateurs  
900 pilotes  
600 mitrailleurs  
350 radios

M. le PRÉSIDENT déclare qu'il y aurait lieu d'instruire 1.500 pilotes dans les trois mois d'octobre 1939 à janvier 1940 et il demande combien de pilotes ont été formés en octobre. De même il serait désireux d'avoir la statistique pour les diffé-

.....

4  
rentes catégories énumérées ci-dessus.

M. le PRESIDENT conclut en déclarant que la Sous-Commission ne discute pas pour l'instant les plans du Ministère mais qu'elle se déclare résolue à en surveiller l'exécution.

SUR LA PROPOSITION DE M. LE PRESIDENT :

M. SENES est chargé d'étudier plus spécialement les questions se rapportant au ravitaillement ;

M. MONSACRE est chargé d'étudier plus spécialement les questions se rapportant aux effectifs ;

M. de COURTOIS est chargé d'étudier plus spécialement les questions des écoles.

La séance est levée. La prochaine réunion aura lieu dans la deuxième quinzaine de novembre.

-----



SOUS-COMMISSION du PERSONNEL

-----

Séance du jeudi 21 décembre 1939.

-----

Présents : M. Paul BENAZET,  
MM. MONSACRE, MAROSELLI.

-----

M. le PRESIDENT <sup>en sa qualité de</sup> Paul BENAZET donne connaissance de la lettre de démission de M. René BESNARD de Président de la Sous-Commission du Personnel et d'une lettre de M. de COURTOIS s'excusant de ne pouvoir assister à la séance de ce jour.

La Sous-Commission désigne M. de COURTOIS comme Président de la Sous-Commission du Personnel.

6

SOUS-COMMISSION DU PERSONNEL.

-----

Présents : MM. Pierre de COURTOIS, Président,  
BELUEL, A. de LA GRANGE, SCHRAMECK, SENES.

M. le PRESIDENT remercie ses collègues d'avoir bien voulu le porter à la présidence de la Sous-Commission.

M. le PRESIDENT propose que les "observations" ou autres documents envoyés par le Président de la Commission de l'Air à ses collègues, ne soient pas mis à la poste mais retirés au bureau du Secrétaire de la Commission.

M. le PRESIDENT - Je prie le Commandant LANXADE de nous dire quelques mots sur l'organisation de l'Armée de l'Air.

Commandant LANXADE - L'Armée de l'Air comprend des officiers, des sous-officiers et des hommes de troupe. Les spécialistes sortent d'une école de l'Armée de l'Air et sont brevetés.

Les écoles d'officiers sont au nombre de 2 : à SALON se trouve l'école de l'Armée de l'Air qui forme des officiers de l'active (pilotes, navigants). A VERSAILLES, qui est le Saumur ou le Saint-Maixent de l'Armée de l'Air, sont formés pour être officiers, certains sous-officiers ou certains diplômés des Arts et Métiers ou de l'Ecole Centrale.

Quant aux officiers de réserve, ils ont le camp d'Avord. Les écoles de sous-officiers sont au nombre de 2 : ISTRES où se forment les pilotes, les navigateurs et les mitrailleurs, et ROCHEFORT qui éduque les mécaniciens photo-



7

graphes et les mécaniciens de l'armement. Il faut aussi compter le centre de tir de CAZAUX.

Le personnel de réserve est entraîné au cours de périodes normales que doivent accomplir tous les réservistes ; mais ils peuvent aussi faire des périodes volontaires.

Ainsi, par exemple, à Bordeaux où j'ai eu un commandement, chaque fois que le G.A.O. avait une mission à accomplir, il téléphonait au camarade officier de réserve et il lui demandait s'il était libre pour accomplir telle ou telle mission. Au cas où il acceptait, cette mission comptait sur son temps de période.

C'est ainsi que le personnel officiers de réserve est fort bien entraîné.

Il existe 82 écoles de pilotage élémentaire et le jeune homme reçoit là sa première éducation de pilote sur des Potez 25 ou des Morane 230. Quand il est breveté pilote, il est envoyé à Istres et après il va faire un stage à MARI-GNANE pour le tir. D'ailleurs ceux qui sont tenus de passer un concours avant l'école de pilotage sont divisés en deux catégories : les premiers deviennent des pilotes et les seconds des mitrailleurs et ceci indépendamment de leurs qualités physiques.

Pour les mécaniciens, en dehors de l'école de Rochefort, il existe des écoles à Royan, La Rochelle et Cazaux. Il faut 9 mois maintenant, seulement, pour former un mécanicien.

M. BELUEL - Il serait bon d'établir une situation des écoles pré-militaires.



4  
M. A. de LA GRANGE - Au moment de la mobilisation, on <sup>éduquait</sup> ~~faisait~~ 1.000 pilotes par an ; maintenant ce chiffre est monté à 6.000 et dans un an, il doit atteindre 12.000.

Il y a, à mon avis, une disproportion entre le débit des écoles pré-militaires et celui des écoles supérieures.

Je crois qu'il serait intéressant qu'un de nos collègues veuille bien se charger de l'étude de l'organisation de l'Armée de l'Air.

Sur la proposition de M. le PRESIDENT, M. BELUEL est chargé de l'étude de l'organisation de l'Armée de l'Air.

M. le PRESIDENT donne lecture des réponses adressées par M. le Ministre aux questions qui lui avaient été posées à l'issue de la précédente séance de la Sous-Commission.

En ce qui concerne les écoles établies en Afrique du Nord, il existe 5 écoles : 3 formant des pilotes, une des observateurs et une des mitrailleurs. Elles ont dû être ouvertes en Janvier 1940 et sont établies à Marrakech, Fez, Blida, Meknès et Rabat.

Pour les états-majors pléthoriques, le Ministre déclare que le Général en chef est seul juge. Cependant certaines mesures ont déjà été prises. Le G.Q.G. a réduit son état-major de 90 officiers, 100 sous-officiers et 42 hommes de troupe. De même à la première armée l'état-major a été diminué de 14 officiers et 6 sous-officiers.

Enfin au sujet de la nécessité de renvoyer dans leurs foyers les officiers âgés, le Ministre déclare que



9

certains de ces officiers ont été démobilisés, mais qu'une mesure générale ne saurait être prise car il existe dans l'Armée de l'Air des officiers qui, bien qu'âgés, rendent de très grands services.

M. le PRESIDENT charge le Commandant LANXADE de demander au Ministère des réponses plus précises notamment au sujet des écoles et de leur fonctionnement.

M. BELUEL - En effet, il serait intéressant de savoir si les 5 écoles sont bien ouvertes.

La séance est levée  
et renvoyée au Jeudi 1er Février.



10

SOUS-COMMISSION du PERSONNEL

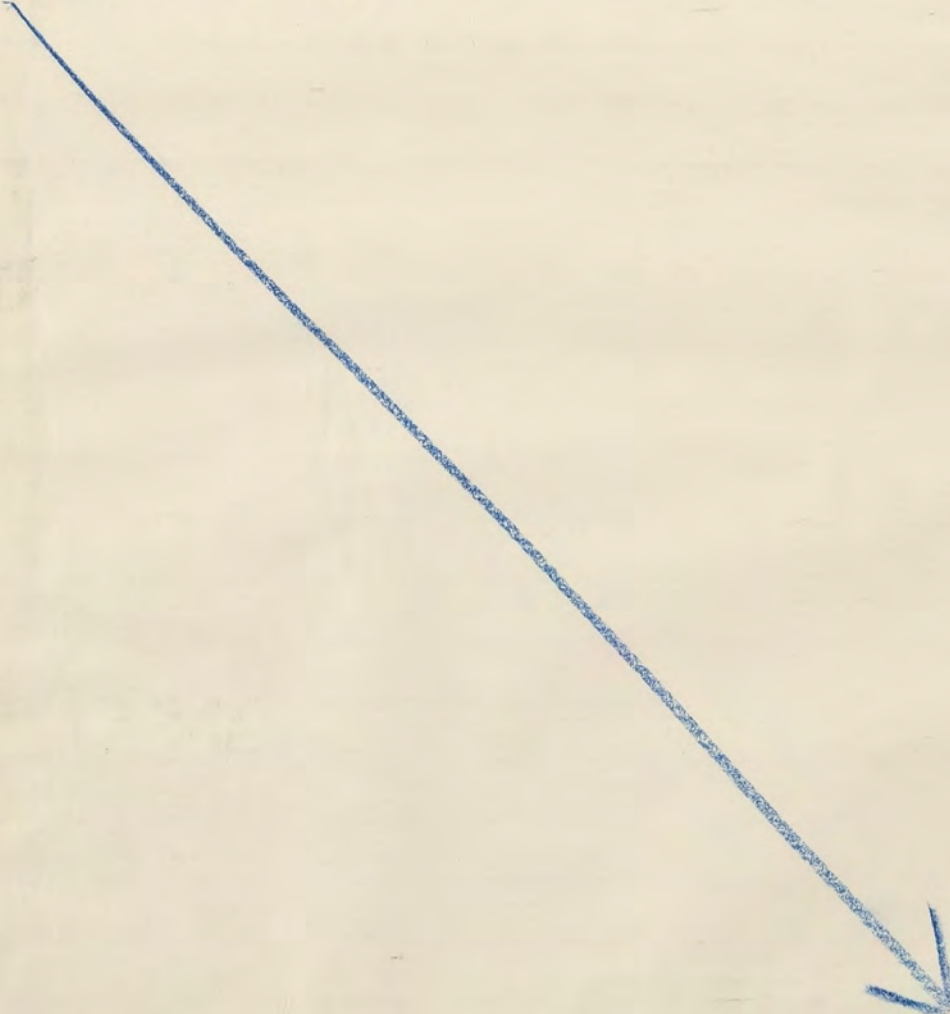
-----

Séance du jeudi 1er Février 1940.

Présents : MM. de COURTOIS, Président,  
BELUEL - DELTHIL - James HENNESSY -  
de LA GRANGE - MAULION.

---

M. le PRESIDENT donne la parole à M. BELUEL qui va  
faire devant la sous-commission un exposé sur l'organisation  
de l'Armée de l'Air.





77  
M. Beluel.

En raison de l'ampleur du sujet et des nombreuses modifications successives qui ont pu être apportées dans l'organisation de notre Armée de l'Air en temps de paix, il n'est pas possible de faire un exposé clair de la question, sans laisser volontairement à l'écart certains points de détail qui touchent à cette organisation.

Pour faciliter l'exposé qui va suivre j'ai donc jugé préférable de le diviser en 4 parties qui m'ont apparues pouvoir chacune être traitée isolément, à savoir :

- 1° - Organisation de l'Armée de l'Air en temps de paix ,
- 2° - Organisation de l'Armée de l'Air en temps de guerre ,
- 3° - Organisation des écoles en temps de paix ,
- 4° - Organisation des écoles en temps de guerre.

Toutefois, en raison de l'énorme documentation à grouper pour faire une mise au point de ces 4 parties, vous ne permettrez aujourd'hui de n'aborder devant vous que les deux premières, qui sont d'ailleurs les principales, puisqu'elles traitent de l'ensemble de l'organisation de l'Armée de l'Air en temps de paix et en temps de guerre.

..

#### I° PARTIE. - ORGANISATION de l'ARMÉE de l'AIR en TEMPS de PAIX.

L'organisation de l'Armée de l'Air en temps de paix est fixée par la loi du 2 juillet 1934 et par le Décret du



2 Septembre 1938.

Cette organisation est basée sur le principe universellement admis de la subordination des services au Commandement. Elle permet de donner aux Chefs, à tous les échelons, les moyens de Commandement nécessaires pour assurer à la fois le commandement des Troupes et la direction des services chargés de pourvoir à leurs besoins.

En temps de paix, l'organisation générale de l'Armée de l'Air est caractérisée par la division territoriale en Régions aériennes (Métropole et Afrique du Nord) et en Commandements de l'Air dans les pays d'Outre-mer d'allégeance française.

Chaque des Régions aériennes est commandée par un Général relevant directement du Ministre. Cet officier général exerce à la fois le Commandement des grandes unités aériennes (Divisions et Brigades aériennes), des troupes et des services de l'Air stationnées sur son territoire et le commandement territorial conformément aux dispositions des articles 6, 10, 11 et 12 de la loi du 2 juillet 1934.

Toutefois, certains établissements et certaines Ecoles dépendent directement du Ministre de l'Air (cf : Article 7 de la loi susvisée). Dans ce cas, l'autorité des Commandants de régions aériennes ne s'applique qu'aux questions d'ordre territorial.

La Subdivision aérienne est commandée par un officier général qui assure en même temps le commandement de la grande Unité (Division ou Brigade aérienne), stationnée sur son territoire. Son autorité en tant que Commandant des troupes s'exerce également sur tous les autres éléments stationnés sur ce même territoire.

Par déléation du Général Commandant la Région aérienne, le Général Commandant la Subdivision aérienne exerce le Commandement Territorial dans la zone de la Subdivision.

La réunion sur un même terrain de formations volantes, d'unités et de services divers constitue une "Base Aérienne".

Tous les éléments, formations et services stationnés dans une "Base Aérienne" sont placés sous l'autorité d'un Chef unique qui prend le titre de "Commandant de la Base Aérienne de .....".

Ce Commandant de Base est lui-même placé sous l'autorité du Général Commandant la Subdivision.

..



CONSTITUTION DES FORCES ARMÉES

Les forces aériennes comprennent :

- des formations d'aviation de chasse,
- - - - - de bombardement
- - - - - de renseignement { reconnaissance  
                                  observation
- des formations d'aérostation ,
- des formations d'Infanterie de l'Air.

La plus petite unité tactique d'aviation est l'escadrille.

La réunion de deux ou trois escadrilles forme un groupe  
sérieux.

La réunion de deux ou trois groupes aériens forme une escadre aérienne.

La réunion de deux ou trois escadres aériennes forme une Brigade aérienne.

La division aérienne comprend au moins deux Brigades aériennes.

Escadrilles, groupes aériens, escadres aériennes, Brigades et Divisions aériennes constituent les formations de combat qui, à la mobilisation, quittent leur "Base Aérienne" du temps de paix et rejoignent les terrains d'opérations. Ces formations trouvent sur ces terrains tous les moyens nécessaires à leur mise en oeuvre. La mise sur pied et la mise en place de ces moyens sont précisément l'oeuvre des bases aériennes du temps de paix qui, sous la responsabilité des Commandants de Régions et de Subdivision aériennes, réalisent toutes les opérations de mobilisation.



## II<sup>e</sup> PARTIE. - ORGANISATION de l'ARMÉE de l'AIR en TEMPS de GUERRE.

La concentration des Formations de combat vers les frontières du Nord, Nord-est, et Sud-Est de la Métropole entraîne obligatoirement un changement dans la physionomie des bases aériennes du temps de paix. Ces bases abandonnées par les Formations qu'elles font vivre en temps de Paix demeurent avec leur plate-forme d'atterrissage et leurs installations techniques. Elles peuvent ainsi être utilisées comme Ecoles ou comme Centres d'instruction lorsque leur situation en arrière de la zone des Armées les met relativement à l'abri des coups de l'aviation de bombardement ennemie.

Par ailleurs, les formations de combat concentrées dans la zone des Armées aériennes étant placées sous l'autorité du Général Commandant en Chef les Forces aériennes, il en résulte que les attributions des Généraux commandant les régions aériennes possédant des frontières terrestres sont considérablement réduites.

Ces différentes remarques avaient fait apparaître dès le temps de paix la nécessité de procéder à un nouveau tracé des Régions aériennes d'après lequel la répartition des charges de commandement entre les Commandants de Régions eut été mieux équilibrée.

La solution idéale consistait schématiquement pour chacune des 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> régions aériennes à découper dans le Territoire une bande rectangulaire profonde axée perpendiculairement à la frontière.

Cette forme de tracé aurait eu en outre l'avantage de permettre à l'autorité territoriale, donc au Général Commandant la Région aérienne, d'avoir dans sa zone les Bases aériennes du temps de paix chargées de la mise sur pied et de la mise en place à la mobilisation des moyens nécessaires aux Formations aériennes de chaque armée aérienne.

Le Ministre de l'Air avait envisagé cette modification pour octobre 1938, lorsque survint en septembre 1938 la tension politique internationale au sujet de l'affaire des Sudètes.

Il fut dès lors jugé plus sage de remettre à plus tard une réforme qui, par les modifications qu'elle appelait, risquait d'être inachevée au moment d'une mobilisation générale.



Au printemps 1939 elle ne put pas davantage être entreprise en raison de la nouvelle période de tension politique extérieure créée par l'invasion de la Tchécoslovaquie. Sa réalisation fut encore différée et reportée à octobre 1939.

La mobilisation intervint entre temps et l'Armée de l'Air mobilisée ne put recevoir l'organisation envisagée.

Ce n'est qu'en octobre 1939, qu'en accord avec le Ministre de l'Air et le Général Commandant en Chef les Forces aériennes, l'organisation prévue put progressivement être mise sur pied, et cela, sans heurt et sans aucune difficulté.

A l'heure actuelle, l'organisation de l'Armée de l'Air est la suivante :

1 - Les ARMÉES AÉRIENNES,

sous la haute autorité du Général Commandant en Chef les Forces aériennes comprennent :

- les formations de combat ;
- les services chargés de pourvoir aux besoins des formations de combat.

Ces formations et services sont groupés en Armées Aériennes pouvant être divisées elles-mêmes en zone d'opérations aériennes.

Le Commandant de l'Armée Aérienne, et le cas échéant, le Commandant de la zone d'opérations aériennes, ont sous leur autorité les Formations de combat et les services.

Il est à noter que contrairement à ce qui se passait pendant la guerre de 1914-1918, l'Armée de l'Air assure la totalité de ses services d'exploitation, d'entretien et de ravitaillement technique avec ses moyens propres. Elle peut ainsi agir avec une grande souplesse sur la totalité du Territoire, sans être liée aux éléments correspondants des Armées Terrestres concentrées dans la zone de l'avant.

2 - A l'INTERIEUR,

sous la haute autorité du Ministre de l'Air fonctionnent:



- des Commandements de Régions Aériennes s'exerçant sur toutes les Bases Aériennes, Etablissements, Ecoles et Services. (En raison de leur multiplicité, les Ecoles ne relèvent pas directement du Ministre de l'Air comme en temps de paix, mais sont placés sous l'autorité des Généraux Commandant les Régions Aériennes).

- des Commandements de Subdivisions Aériennes formant Groupements d'Instruction, placés sous l'autorité des Généraux Commandant les Régions Aériennes.

La Subdivision Aérienne - Groupement d'Instruction comporte :

- des Ecoles chargées de la Formation du personnel navigant ou spécialiste récemment recruté ;

- des Centres d'Instruction dans lesquels le personnel est rééduqué, transformé ou perfectionné sur avions ou sur matériel de guerre avant d'être envoyé en renfort aux armées aériennes. (Ce sont les "Dépôts d'Instruction" pour l'Armée de l'Air).

Enfin, à l'Intérieur, restent directement sous l'autorité du Ministre de l'Air :

- des Entrepôts chargés de stocker le matériel de toute nature destiné au ravitaillement des Armées Aériennes et des bases Ecoles ou Centres d'Instruction de l'Intérieur;

- des Ateliers de réparations chargés de la réparation du Matériel de toute nature ;

- des Centres d'Essais et d'Expériences Aériennes chargés de l'expérimentation technique et tactique des matériels nouveaux.

Ces organismes relèvent toutefois des Commandants de Régions et de Subdivisions Aériennes en ce qui concerne les questions d'ordre territorial.



47

M. BELUEL - Au cours de la prochaine réunion je continuerai mon exposé et traiterai la question des écoles.

M. le PRESIDENT - Notre Collègue, M. SCHRAMECK avait suggéré à la dernière réunion de nous répartir les différentes écoles existant sur notre territoire et de les visiter. Je crois qu'il serait intéressant de commencer sans plus tarder ces visites et je demande au Commandant LANXADE s'il il n'y a pas à l'administration de l'Air trop de barrières empêchant les jeunes gens désireux d'entrer dans ces écoles de réaliser leurs désirs.

Commandant LANXADE - Si l'on fait attendre les postulants, c'est que nos écoles actuellement sont pleines.

M. le PRESIDENT - Celles du Maroc sont-elles en pleine activité ?

Commandant LANXADE - Les écoles du Maroc fonctionnent en ce moment.

M. BELUEL - D'après la liste des écoles qui nous est communiquée par le Ministère de l'Air, nous pouvons entreprendre la visite des écoles suivant les régions auxquelles nous appartenons.

M. DELTHIL - Je crains qu'on ne forme pas assez de mécaniciens.

Commandant LANXADE - En ce qui concerne les mécaniciens, 1200 vont sortir de Rochefort. N'oublions pas qu'il faut 8 mois pour former un bon mécanicien.

M. BELUEL - Je voudrais avoir connaissance du règlement des écoles.

Commandant LANXADE - Les programmes peuvent varier suivant les écoles car ils sont fixés par le Commandement de l'école.



19  
Sur la proposition de M. le PRESIDENT

MM. BELUEL et DELTHIL visiteront les écoles du Sud-Ouest.

M. MAULION celles de l'Ouest.

M. James HENNESSY celles de Rochefort, Royan et Angoulême.

M. le PRESIDENT - Une des tâches de notre Sous-Commission sera de faire la guerre aux embusqués et aux inutiles.

M. BELUEL - Il faut reconnaître que la population civile ne se rend pas toujours compte de certaines nécessités. C'est ainsi qu'à Toulouse, il y a de jeunes pilotes capitaines qui habitent la banlieue et circulent dans la région en automobile. Cela crée une effervescence dans la population civile ; mais leur présence est cependant indispensable à Toulouse.

M. le PRESIDENT - Peut être cependant serait-il bon de signaler au Ministre le désir de la Sous-Commission de voir une discipline plus stricte appliquée aux officiers car il faut tenir compte du moral des populations de l'intérieur.

M. DELTHIL - Est-ce vrai que dans l'aéronautique il n'y a pas d'officiers d'active ?

Commandant LANXADE - Monsieur le Sénateur, je puis vous affirmer qu'il y a des officiers d'active dans l'aéronautique.

D'autre part, en ce qui concerne l'emploi des voitures, le chef de garage ne peut sortir une voiture que s'il lui est présenté un ordre de mission signé par le Commandant adjoint de la Base.

M. DELTHIL - N'oublions pas que le moral de l'avant est souvent détruit par celui de l'arrière.



19

M. James HENNESSY - Il faut cependant reconnaître que la guerre actuelle nécessite la présence de plus d'hommes à l'arrière qu'à l'avant et que hélas, nous supportons encore les pertes de l'autre guerre.

La séance est renvoyée à quinzaine.



20

SOUS-COMMISSION du PERSONNEL

-----

Séance du jeudi 15 Février 1940

-----

Présents : M. de COURTOIS, Président,  
MM. BELUEL, DELTHIL, James HENNESSY.

-----

M. le PRESIDENT déclare la séance ouverte.

M. BELUEL - Il ne nous a pas été possible, mon cher Président, de visiter les écoles du Sud-Ouest ainsi que nous avions l'intention, en raison du mauvais temps.

M. le PRESIDENT donne lecture de projets de missions.

MM. BELUEL et DELTHIL sont désignés pour visiter les écoles du Sud-Ouest (Bordeaux.- Houlin.- Cazaux.- Agen.- Toulouse - Francazals.- Toulouse-Perignon.)

M. le PRESIDENT - La Sous-Commission du Personnel avait demandé à M. le Ministre de l'Air de rendre à leur activité civile les officiers trop âgés, qui avaient été mobilisés.

Le Ministre m'a répondu par lettre, que je m'excuse d'avoir oubliée, et si mes souvenirs sont exacts, il m'a déclaré que 7 ou 8 Colonels - 15 Commandants - 20 Capitaines - 30 Lieutenants - et un Sous-Lieutenant avaient été renvoyés dans leurs foyers.

Toutefois, je me demande si la mesure prise est <sup>juste</sup> ~~bonne~~

<sup>bonne</sup>  
faite.



21

M. BELUEL - Je désirerais connaître le rôle exact des ingénieurs de l'aéronautique que le Ministre a placé dans les usines nationalisées.

Commandant LANXADE - Le Ministre de l'Air ayant éprouvé des déceptions dans les sorties réalisées par certaines usines, a tenu à avoir sur place un officier qui peut donner au directeur les directives du Ministre de l'Air.

Ces officiers après un stage d'un mois au Cabinet du Ministre ont été envoyés dans les usines et ils sont là pour renseigner le Ministre et insuffler des directives à l'usine. Ils donnent des ordres au directeur et rendent compte directement au Ministre.

M. BELUEL - Peuvent-ils ordonner dans le travail du personnel ?

COMMANDANT LANXADE - Parfaitement.

M. BELUEL - Je crois que cette initiative est intéressante et je serais heureux de savoir si des officiers chargés de cette mission ont été également envoyés chez Dewoitine et surtout chez Bréguet.

M. le PRESIDENT - En raison de l'heure tardive, je crois qu'il est préférable de remettre à quinzaine la suite de l'exposé de notre collègue BELUEL.

La séance est levée.



22

SOUS-COMMISSION du PERSONNEL.

Séance du 29 Février 1940.

-----

Présents : M. de COURTOIS, Président.

MM. DELTHIL, James HENNESSY, MAROSELLI, VIELLARD.

-----

M. le PRESIDENT - Notre collègue BELUEL qui devait continuer aujourd'hui son exposé sur l'organisation de l'Armée de l'Air m'a fait connaître qu'il ne pouvait se rendre à la convocation de la Sous-Commission.

Je crois devoir attirer l'attention de la Sous-Commission sur le fait suivant : Dans ma région (4e région aérienne) le général commandant me disait, parlant de l'accident d'Istres : "A la suite de ce malheur on a pris des sanctions contre tel ou tel officier supérieur, mais étant donné les bulletins météorologiques, j'estime que n'importe quel autre officier aurait donné l'ordre de départ.

Il ajoutait : "Nous courons les mêmes dangers que les gens de mer et il peut nous arriver d'être victime d'un geste de mauvaise humeur de nos supérieurs. Il serait bon que tout comme les marins, nous fussions jugés par nos pairs." J'avoue que cette idée me paraît juste.

M. MAROSELLI - Je crois que l'on <sup>ne</sup> pourrait établir une assimilation totale entre le marin et l'aviateur. En effet, le marin est maître de son vaisseau et il est normal que celui-là en cas d'accident soit jugé par ses Pairs. -- Par contre l'Amiral



lui reste soumis à l'autorité du Ministre ou encore est susceptible de passer devant un conseil de guerre. A mon sens, tout officier de l'Air ne peut être comparé à un commandant de bateau.

M. le PRESIDENT - Peut-être pourrait-il y avoir auprès du Ministre un comité consultatif ?

Commandant LANXADE - Si vous le permettez, M. le Président, je vais donner à la Sous-Commission quelques renseignements au sujet de l'accident d'Istres.

L'école d'Istres avait été au début de la guerre repliée sur Avord. Par la suite est venu un ordre du Ministre enjoignant à l'école de regagner sa base d'origine le premier jour volable. Le commandant de l'école est parti d'abord à Istres et a passé le commandement au commandant en second. C'est là une faute bien que son départ ait été provoqué par son seul désir d'être rendu plus tôt à Istres.

J'estime qu'il aurait dû au contraire y envoyer son second et lui-même assurer le déplacement de l'école.

Quoiqu'il en soit, le second a donné l'ordre de départ. Le bulletin météorologique était le suivant :  
"Plafond réduit sur la vallée du Rhône et n'excédent pas 1500 m.)"

Vers 11 h. du matin, deux avions qui étaient partis revenaient déclarant que le temps était bouché. Le commandant en second a alors redemandé des renseignements météorologiques. Ils furent les mêmes sauf que l'on précisait que le plafond ne devait pas dépasser 800 m. et verbalement le centre de mété-



24  
rologie faisait savoir que l'on risquait de ne plus passer avant peu.

Le Commandant en second a alors quand même fait continuer le départ et l'accident que vous connaissez est arrivé.

Je le regrette pour lui car c'était un officier de grande valeur.

Si la Commission le permet, je vais exprimer l'opinion suivante : "Il serait souhaitable que les officiers fussent jugés par leurs Pairs, mais dans le seul cas de fautes professionnelles."

M. MAROSELLI - Eh effet, car je crois que seul le commandant d'un grand hydravion transatlantique, tel un <sup>le pilote d'un Clipper</sup> ~~Piqueur~~ peut réellement être assimilé à un officier de marine.

M. DELTHIL - Mais je crains que si ce système était appliqué à l'aviation, il ne rappelle un peu trop l'organisation des soviets!

M. le PRESIDENT - Je m'étais simplement fait l'écho d'une remarque d'un officier commandant une région aérienne, mais devant les <sup>objections</sup> ~~conclusions~~ précédentes, je retire volontiers ma proposition.

Commandant LANXADE - D'ailleurs pratiquement, dans des cas de ce genre, des sanctions ne sont jamais prises sans qu'il y ait eu enquête, et dans le cas particulier de l'accident d'Istres, l'enquête avait été faite par un général.

M. le PRESIDENT - Je désirerais poser la question suivante au Commandant LANXADE : "Pour quelles raisons un



25

pilote qui a déjà fait 200 heures de vol, qui est propriétaire d'un avion de tourisme et ne se trouvant âgé que de 32 ans, ne peut-il pas passer dans l'aviation ?

Commandant LANXADE - Du moment qu'il n'est pas breveté militaire, il ne le peut pas puisqu'il a dépassé la limite de 30 ans. Mais d'autre part, je reconnais que le Ministère de la Guerre fait les plus grandes difficultés pour transmettre les demandes de passage dans l'aviation.

M. MAROSELLI - J'estime que celui qui connaît l'avion doit être utilisé dans l'aviation.

M. DELTHIL - Certes, car nous manquons de moniteurs et les écoles de personnel.

Commandant LANXADE - Je crois savoir que le Ministère de la Guerre prépare une circulaire pour faciliter le passage d'une arme dans une autre.

Si la limite d'âge a été fixée à 30 ans, c'est en raison des vols à hautes altitudes qui sont actuellement de plus en plus fréquents.

En outre, n'oublions pas que n'est pas moniteur qui veut et qu'un bon pilote lui-même peut être un fort mauvais moniteur.

M. James HENNESSY - Mon fils, qui pilote depuis de nombreuses années, a pris part à plusieurs meetings aériens et qui est mobilisé dans l'aviation depuis le début de la guerre, m'a dit être étonné de ce qu'on lui avait appris à l'école de Salon .



M. DELTHIL - A ce propos, je pense qu'il est indispensable que le professeur ait une culture générale au moins égale à celle de leurs élèves.

M. MAROSELLI - Cette remarque de notre collègue DELTHIL est tout à fait pertinente, car les élèves des grandes écoles sont groupés dans un centre. Aussi doit-on leur donner des professeurs ayant une culture générale correspondante.

Je désirerais poser une question au sujet du voyage qui avait été envisagé par la Sous-Commission au Maroc.

M. le PRESIDENT - J'en ai parlé à M. LAURENT-EYNAC qui doit me donner une réponse.

Commandant LANXADE - Je crois savoir que M. LAURENT-EYNAC ne pourra pas se rendre au Maroc.

M. le PRESIDENT - Pour l'instant, et avant d'envisager ce déplacement, je crois qu'il y a lieu de visiter Istres, Montpellier et les écoles du Sud-Est.

Commandant LANXADE - Si vous le permettez, je suggérerai d'abord à la Sous-Commission de visiter Rochefort et Royan.

M. DELTHIL - Il est en effet de toute urgence de former de nombreux mécaniciens.

Commandant LANXADE - Il serait également intéressant de visiter le Centre d'Orléans où est installée une soufflerie modèle qui permet de se rendre compte du rendement des moteurs à une altitude de 1.500 mètres.



27

Les moteurs sont placés dans une cage où l'air est raréfié. Cette soufflerie a été établie par un officier de la marine qui s'est inspiré de la soufflerie qui existe aux établissements Fiat.

La Sous-Commission désigne MM. de COURTOIS, James HENNESSY et VIELLARD pour visiter les centres de Rochefort, Royan et La Rochelle.

La séance est levée et renvoyée à huitaine.



SOUS-COMMISSION du PERSONNEL.

Séance du Jeudi 7 Mars 1940.

-----

Présents : M. de COURTOIS, Président.

MM. BELUEL, Paul BENAZET, DELTHIL, A. de LA GRANGE,  
James HENNESSY, MAROSELLI, VIELLARD.

-----

M. le PRESIDENT - Je demande à mes Collègues qui désirent faire partie du voyage de la Sous-Commission en Afrique du Nord de vouloir bien me communiquer leur décision dès maintenant.

(S'inscrivent MM. Paul BENAZET, BELMONT, BELUEL, de COURTOIS, A. de LA GRANGE, MAROSELLI, VIELLARD).

M. le PRESIDENT - Je donne la parole à notre Collègue M. BELUEL qui va continuer son exposé sur l'organisation de l'Armée de l'Air.

M. BELUEL - Faisant suite à l'exposé que je vous ai fait lors de notre dernière réunion, je vais traiter aujourd'hui l'organisation des écoles de l'Air.

Mon exposé comprendra :

- 1°) - L'organisation des écoles à la mobilisation
- 2°) - L'organisation des écoles depuis la mobilisation
- 3°) - L'organisation future.



I - Organisation des écoles à la mobilisation.

A) - Organisation prévue.-

L'organisation prévue par le Plan de mobilisation comprenait essentiellement :

a) - Une instruction de formation donnée

- soit dans les écoles

- ( Ecoles de pilotage Troupe
- ) Ecoles d'Officiers Pilotes Observateurs
- ( de l'Armée de l'Air
- ) Ecoles de spécialités : Mécaniciens et
- ( Radio-navigants.

- soit dans les Centres d'Instruction

- ( Mitrailleurs
- ) Observateurs détachés de la Guerre
- ( Personnel des réserves de toute nature
- ) à reprendre.

b) - Une instruction de perfectionnement tactique donné

dans les Centres d'Instruction.

Tout le personnel sans exception passe au Centre d'Instruction où, travaillant en équipage constitué sur du matériel de guerre, dans des escadrilles à l'image de celles du front, il est préparé à son rôle futur et constitue les dépôts des disponibles pour les armées.

L'implantation de ces diverses écoles avait été prévue en tenant compte :

- de ce qui existait réellement comme infrastructure :  
Terrains, hangars, cantonnements :

- existant réellement en temps de paix
- en cours de construction,
- en cours de préparation d'exécution ;

- du fait que les besoins des armées en terrains d'opérations et la possibilité d'entrée en guerre de l'ITALIE



70  
aux côtés de l'ALLEMAGNE contraignait à l'évacuation dans la zone de l'intérieur, d'écoles situées trop près des frontières directement ou indirectement menacées.

## II. - ORGANISATION DES ECOLES depuis la mobilisation

Au début des hostilités, les Ecoles disposaient uniquement de leurs moyens du temps de paix diminués d'ailleurs de quelques individualités prélevées par les armées.

Une augmentation du débit des Ecoles ne reposait donc en grande partie que sur une diminution de l'ampleur des programmes et de la durée de la scolarité et sur un aménagement des moyens d'instruction.

Il fallait donc :

- étudier et établir les différents types d'écoles à créer.

- organiser le commandement

c'est ce à quoi répond l'aménagement actuel.

### a) Situation actuelle des Ecoles.-

Les écoles comprennent :

- des Ecoles ( d'officiers pilotes  
                  ) d'officiers observateurs en avion  
                  ( et en ballon.

- des Ecoles ( de sous-officiers pilotes  
                  ) de sous-officiers Mitrailleurs  
                  ( de sous-officiers radio-navigants

- des Ecoles de Mécaniciens.



Ecoles de Pilotes.-

=====

La conduite de l'instruction des pilotes comporte quatre stades distincts et successifs, mentionnés ci-après dans l'ordre chronologique :

-Début, Transformation, Perfectionnement,  
Spécialisation.

Le meilleur rendement est atteint lorsqu'une même école assure la formation complète mais il fallait

- modifier le moins possible le stationnement actuel des Ecoles ;

- utiliser les plateformes suivant les possibilités résultant de leurs caractéristiques (terrains lourds).

Aussi deux formes d'Ecoles coexistent actuellement :

- l'une, appelée "ensemble" parce que toutes les pistes annexes sont groupés autour d'une Base centrale ;

- l'autre composée d'une série d'Ecoles pouvant être très éloignées les unes des autres appelées respectivement :

- Ecole principale : Stade de la spécialisation  
et du perfectionnement ;

- Ecole auxiliaire : Stade de la transformation ;

± Ecole Elementaire: Stade du Début.

Entre ces deux types, les Ecoles existantes se répartissent de la manière suivante :

Ecoles dites "Ensemble" -

Ecoles de pilotage officiers

VERSAILLES

BORDEAUX

MEKNES (Afrique du Nord)



# Ecoles de Pilotage Troupe

FEZ  
MARRAKECH.

## Ecoles spécialisées suivant le stade d'instruction -

Trois écoles principales

ETAMPES  
AVORD  
ISTRES.

Neuf écoles auxiliaires.

Trente Ecoles élémentaires.

## Les Ecoles d'Observateurs sont de deux sortes :

- Les écoles instruisant du personnel ayant déjà reçu une formation militaire. Provisoirement ces écoles sont accolées aux Escadres d'instruction des Centres d'Instruction ; le manque d'installations n'a pas permis d'autres réalisations.

TOURS	-	Observateurs Guerre détachés
RENNES	-	" " "
CHATEAUROUX	-	" " affectés air.

- Les écoles instruisant du personnel recruté directement dans le civil. Ces écoles sont accolées actuellement aux Ecoles de Pilotage d'Officiers. Elles sont au nombre effectifs de 500 élèves par promotion :

Ecole de VERSAILLES  
Ecole de BORDEAUX  
Ecole de RABAT (accolée à MEKNES à partir du 1<sup>o</sup> Janvier).

## Les Ecoles de mitrailleurs -

- Les écoles de mitrailleurs n'ont pas pu être multipliées comme il eut été nécessaire. Provisoirement, les mitrailleurs sont formés dans les centres d'instruction de CAEN, CLERMONT-FERRAND, PAU ; ils vont ensuite à l'Ecole de CAZAUX existant dès le temps de paix et parfaitement aménagée où ils se spécialisent dans l'exécution des tirs réels à la bombe et à la mitrailleuse. Ils reviennent ensuite dans les centres d'instruction où ils sont préparés à leur rôle technique dans l'équipage.

Ultérieurement des écoles de mitrailleurs seront créées parallèlement au développement des champs de tir,



Dès le début de 1940, une école de mitrailleurs sera organisée à BLIDA.

L'école de Radio-navigants et les Ecoles de Mécaniciens  
ont gardé leur forme du temps de paix.

Les programmes de ces écoles avaient déjà été très sérieusement comprimés pour permettre avant les hostilités l'accroissement de l'Armée de l'Air qui était en voie de réalisation.

Le principe de ces écoles ne pose aucun problème : il s'agit de les adapter au rendement demandé.

#### b) situation des Centres d'Instruction

Dans la métropole, 9 Centres d'Instruction d'Aviation ont été organisés, comprenant :

- 2 Centres de Chasse
- 3 Centres de Renseignement
- 4 Centres de Bombardement.

### III. - Organisation Future.

L'organisation future présentera avec l'organisation actuelle la grande différence suivante :

- Les Ecoles et les Centres d'Instruction seront nettement séparés. Les Centres d'Instruction allégés des cours de formation du personnel qu'ils doivent assurer actuellement. Ils pourront alors se consacrer entièrement au perfectionnement des équipages pour les rendre "Bons de Guerre".

- Le volume d'un organe d'instruction sera strictement limité aux capacités de commandement d'un seul chef. C'est ainsi que le nombre d'élèves par école sera de l'ordre de

-Ecoles de pilotage troupe et Officiers	: 300
-Ecole d'observateurs officiers	: 500
-Ecoles de mitrailleurs	: 400
-Ecole de radio-navigants	: 400.

Le nombre total d'écoles et de Centres d'Instruction s'élèvera au stade définitif au chiffre suivant :

- 34 écoles de pilotage
- 4 écoles de mitrailleurs
- 4 écoles d'observateurs
- 3 écoles de radio-navigants,
- 12 centres d'instruction.



34  
M. le PRESIDENT - Je remercie M. BELUEL de son remarquable exposé et je donne la parole à M. DELTHIL, retour d'une mission dans les Ecoles du Sud-Ouest.

M. DELTHIL - Nous avons visité l'école de BORDEAUX qui est un grand centre. C'est ainsi que nous avons vu l'aérodrome de MARIGNANE. Je dois dire à la Sous-Commission toute notre admiration pour le personnel. <sup>L</sup> Lors de notre première visite, il manquait beaucoup de costumes et nous en avons fait l'observation. Actuellement <sup>élèves</sup> ~~les~~ en sont pourvus. Notre première visite n'aura donc pas été inutile. Mais il manque encore des avions et d'autre part les pistes ne sont pas construites. Si dans l'Armée de l'Air on a pu dire que l'Etat-Major était parfois pléthorique, dans les écoles on paraît manquer d'officiers ayant une culture générale étendue. N'oublions pas que les élèves rassemblés à BORDEAUX sont des candidats aux grandes écoles, <sup>jeunes</sup> pourvus d'une culture générale ~~importante~~ et qu'il serait déplorable de les mettre sous les ordres d'officiers ayant un bagage inférieur au leur.

Nos élèves ne sont pas ~~très~~ mal logés, mais je le répète; ce qui manque ce sont les pistes.

D'autre part le manque de mécaniciens se fait également sentir à l'école de BORDEAUX. Il y a eu parmi les élèves trois morts, <sup>ces accidents furent</sup> mais dûs, je dois le dire à l'imprudence des jeunes élèves pilotes.

En outre les avions volent sans arrêt de 6H. du matin à 19H., aussi ont-ils besoin souvent de révisions et c'est à ce moment que le manque de mécaniciens que j'ai déjà signalé se fait lourdement sentir, aussi je crois qu'il serait



35

sage de la part de la Sous-Commission de nommer un membre chargé d'étudier plus spécialement le problème de la formation des mécaniciens d'aviation.

Mais ce qui manque d'une façon générale ce sont les matériels d'instruction. Je crois en outre qu'il faudrait envoyer dans ces écoles un plus grand nombre d'officiers d'active.

M. A. de LA GRANGE - Dans toutes les écoles on relève le manque de matériel. Il serait intéressant de savoir école par école le matériel existant, qui en général n'est pas de très bonne qualité car il provient soit d'anciens clubs de l'aviation populaire, soit d'aéro-clubs, c'est-à-dire du matériel de qualité quelconque ou ayant beaucoup servi. Je crois savoir que l'on a procédé à un travail de reclassement du matériel école.

Je désirerai savoir : 1°) quelle est la cadence de remplacement de ce matériel. 2°) quel est le programme de constructions 3°) quel est le programme d'achats à l'étranger - et j'attache un grand prix à ces deux dernières questions car autant il peut être encore indispensable à l'heure présente d'acheter des avions de combat à l'étranger autant je trouve détestable d'acheter du matériel école dans des pays à change élevé.

M. DELTHIL - Je dois signaler à mes Collègues qu'au cours de notre voyage il y a eu un petit incident. Lorsque je suis arrivé à BORDEAUX, pour rendre visite au Colonel Commandant l'école, nous avons vu surgir un jeune commandant venant de Paris et envoyé pour contrôler les réponses du Colonel.



A CAZEAUX, incident du même ordre. Je trouve ce procédé infiniment désobligeant vis-à-vis des officiers que nous allons voir. Je n'ai pas voulu rapporter cet incident dans mon rapport mais je dis tout de même à mes Collègues qu'une pareille manière de faire ne saurait se prolonger.

Nous avons également visité CAZEAUX où est installée une école de tir.

M. JAMES HENNESSY - Je me demande pourquoi un homme qui a fait son service comme mécaniciens d'aviation est-il reversé ensuite dans l'artillerie?

M. DELTHIL - L'école de Montauban a déjà formé 16 pilotes. Elle comprend 73 élèves. Il y a des officiers très bien, mais l'école manque de terrains.

TOULOUSE est appelé à devenir le centre d'instruction du bombardement. Elle s'intéresse également au pilotage sans visibilité. D'une façon générale l'opinion que nous rapportons de cette visite aux écoles est qu'il y a eu un effort petit mais cependant réel du Ministère de l'Air et que d'une façon générale il manque des terrains, des avions, du matériel et des mécaniciens.

M. BELUEL - Je crois devoir tenir mes Collègues de la Sous-Commission au courant du fait suivant :

A la suite d'une visite du Général d'HARCOURT aux établissements DEWOITINE, voici un mois, le Général a exigé que des modifications soient apportées au DEWOITINE 520. Ces modifications exigent un mois aux dires des techniciens. J'en prévois quant à moi deux. Jusqu'ici il est sorti 63 Dewoitine. Or s'ils sont donnés aux centres d'instruction, combien en restera-t-il aux Armées.



87

M. BENAZET - Il m'a été dit en effet, que le Dewoitine 520 avait tendance à vibrer, qu'il n'atteignait pas les hautes altitudes prévues et ne faisait que 520 au plus.

M. BELUEL - Je trouve légitime que des modifications soient demandées par le Général d'HARCOURT, mais je m'inquiète néanmoins des retards qu'elles vont apporter dans la livraison des appareils.

M. MAROSELLI - De même on a apporté des modifications aux AMIOT, et maintenant ils ne <sup>"</sup>se~~nt~~nt plus.

M. BENAZET - Le BLOCH I52 a donné des déboires. Il devait faire du 510, mais ne réalise que 480. Des sanctions ont été prises. On a modifié son train d'atterrissage et il va réaliser 520. C'est ainsi que 150 "BLOCH I52" vont entrer en service. Quant au 174 on s'accorde d'une façon générale à dire que c'est un appareil réussi. Les 51 premiers vont sortir très prochainement. C'est un avion qui réalisera le 500.

La séance est levée.



88

SOUS-COMMISSION du PERSONNEL.

Séance du jeudi 21 Mars 1940.

-----

Présents : M. de COURTOIS, Président.

MM. BELUEL, James HENNESSY, VIELLARD.

----

Un échange de vue a eu lieu au sujet du prochain déplacement que doit effectuer, en Afrique du Nord, la Sous-Commission.

MM. de COURTOIS et MAROSELLI se rendront les premiers en Algérie et au Maroc, afin de préparer le voyage.

Une réunion de la Commission aura lieu le Jeudi 4 Avril au cours de laquelle M.M. de COURTOIS et MAROSELLI rendront compte à leurs Collègues de leur voyage.

-----



SOUS-COMMISSION du PERSONNEL

Séance du jeudi 4 Avril 1940.

-----

Présents : M. de COURTOIS, Président.

MM. James HENNESSY, MAULION, VIELLARD.

-----

M. de COURTOIS :

Messieurs,

Laissant à notre collègue Maroselli, indiscutablement plus technicien que moi, le soin de vous apporter ultérieurement un rapport plus complet, je vous demande la permission de me borner, quant à moi, à vous indiquer quelles furent les étapes de notre voyage et les constatations d'ordre général qu'il nous fût donné de faire :

Partis de Marseille le mardi 26 Mars, nous visitons le mercredi, dans la banlieue d'Alger, l'Ecole de Pilotes de Maison-Blanche et, immédiatement après, l'A.R.M.A., établi sur le même terrain.

Le lendemain, nous nous rendons à Tunis, où nous visitons la base d'El Auouina et avons une conférence avec le Général Commandant les Forces Aériennes de Tunisie et ses Collaborateurs.

Nous étions, le vendredi, revenus à Alger et nous rendons, dès la fin de l'après-midi, à l'Ecole de Mitrailleurs de Blida.

Sur quoi, nous partions, le lendemain, pour Casablanca, où nous arrivions dans le courant de l'après-midi. Grâce à



l'initiative du Général Noguès, il nous était donné d'arriver juste à point pour assister à la présentation au Sultan des avions américains dont je parlerai tout à l'heure.

Le lendemain dimanche, nous nous rendions à Marrakech, où nous visitons l'Ecole de pilotes, et nous pouvions, le soir, visiter l'Ecole d'Observateurs de Rabat.

Puis, le lundi, nous étions à l'Ecole de Pilotes "Officiers" de Meknès, d'où nous nous rendions, l'après-midi, à l'Ecole de Pilotes de Fez.

Je suis personnellement parti de Rabat mardi, afin de répondre au rendez-vous que je vous avais donné.

Notre itinéraire ayant été ainsi rappelé, voici, Messieurs, les renseignements, constatations et observations sur lesquelles je voudrais appeler votre attention :

Vers le milieu de septembre 1939, le Ministre de l'Air indiquait son intention générale d'utiliser les ressources offertes par le Maroc et l'Oranie pour y transférer ou y créer des Ecoles de formation d'observateurs, de pilotes et de mitrailleurs, et décidait de réaliser, en première urgence, le transfert de l'Ecole d'Etampes à Meknès.

Deux mois après, le 16 Novembre 1939, le Ministre de l'Air précisait ses instructions en vue de la création des Ecoles de Pilotage de Marrakech et de Fez, en même temps qu'il prenait toutes mesures nécessaires pour la réalisation, à partir du début de décembre 1939, du déplacement sur Meknès de l'Ecole d'Etampes.

Le 23 Novembre, il traçait un plan d'ensemble pour



l'installation au Maroc de 10 Ecoles et donnait toutes directives pour la préparation et la réalisation des installations à effectuer.

Ce plan d'ensemble fut à peu près complété et remanié au cours du mois de décembre 1939, par échange de correspondance entre le Ministre de l'Air et la 5<sup>e</sup> Région aérienne, compte étant tenu des études faites sur place et des possibilités qu'offraient encore les ressources en terrains et installations reconnues en Algérie.

Le plan finalement adopté et dont la mise au point est actuellement en cours, avec l'appoint d'un premier contingent de ressources supplémentaires fournies par la Métropole en matériel et personnel d'encadrement, a abouti aux réalisations effectuées actuellement, qui se résument comme suit, d'après les chiffres et renseignements qui nous ont été fournis à notre Collègue M. Maroselli et à moi-même par l'Autorité Militaire :



ECOLES	Spécialité	Nombre d'élèves	Date probable de sortie
<u>R A B A T</u>	Observateurs (Officiers)	192	31 juillet 1940
<u>M E K N E S</u>	Pilotes (Officiers)	16 51 75 83	31 Mai 1940 1 Octobre 1940 1 Décembre 1940 1 Février 1941
<u>MARRAKECH</u>	Pilotes (Troupe)	58 50 60 80	30 Juin 1940 1 Août 1940 1 Octobre 1940 1 Décembre 1940
(MAISON En- ) <u>BLANCHE</u> semble( et ) <u>F E Z</u>	Pilotes (Troupe)	55 35 90 60	15 Juillet 1940 15 Août 1940 15 Octobre 1940 15 Décembre 1940
<u>B L I D A</u>	Mitrailleurs :-vision)	317 300 (pré- vision)	30 Juin 1940 15 Octobre 1940

En outre des réalisations effectuées selon le tableau ci-dessus, les Ecoles suivantes sont en cours de préparation au point de vue infrastructure :

Ecoles de pilotage Troupe	( TAFARAOUI - a déjà fonctionné, à rouvrir selon moyens ultérieurs.
	( RELIZANE -
	( NOUVION -
	( AFFREVILLE -
	( OUDJDA -
	( MEDIOUNA -
	( PORT LIAUTEY -
	( KASBA TADLA -

Ecole de mécaniciens de CASABLANCA en préparation  
à ouvrir le 1er Mai 1940.



Les Ecoles actuellement existantes fonctionnent encore avec des moyens très insuffisants.

Les moyens complémentaires à recevoir de la METROPOLE sont les suivants : ( demandés au MINISTRE par lettre 86/S du 23 Mars 1940 )

- 20 avions modernes pour l'instruction de spécialisation
- 10 Officiers du cadre sédentaire
- 10 Officiers mécaniciens
- 20 Sous-Officiers pilotes non moniteurs
- 25 Sous-Officiers pilotes moniteurs
- 150 Sous-Officiers mécaniciens d'avion et moteurs
- 20 Sous-Officiers mécaniciens d'armement
- 30 Sous-Officiers mitrailleurs
- 10 Sous-Officiers radio navigants

En ce qui concerne les Ecoles nouvelles du programme de 2ème urgence (celles énumérées au paragraphe ci-dessus), aucune d'entre elles ne pourra être ouverte sans que l'AFRIQUE DU NORD ne reçoive de la METROPOLE la totalité des moyens nécessaires à son fonctionnement.

Pour chacune de ces écoles, ces moyens ( pour ne citer que les éléments principaux seront les suivants) :

- 110 avions
- 30 Officiers
- 35 Sous-Officiers moniteurs
- 200 Sous-Officiers mécaniciens

Il convient d'autre part, d'observer que le fonctionnement régulier de l'ensemble des Ecoles déjà ouvertes et <sup>de</sup>celles encore à ouvrir en AFRIQUE DU NORD exige l'existence, à leur profit, de puissants organismes de réparations, Magasins



Généraux, Ateliers de réparations, Parcs et Ateliers annexes.

Ces organismes ont été prévus. Ils sont constitués comme cadres et installations. Le matériel de réparation et l'outillage ont été commandés.

Ces organismes, cependant, ne disposent pas de la main-d'oeuvre spécialisée qui leur est nécessaire et ne peuvent la recruter en AFRIQUE DU NORD.

Faute de recevoir de la METROPOLE, dans un délai assez court, un effectif minimum de 600 ouvriers spécialisés, il sera impossible de faire fonctionner, au profit des Ecoles, ces différents Parcs et le matériel aérien des Ecoles ne pourra être réparé.

Pour ce qui concerne le montage et la mise en service des avions américains, nous avons eu l'occasion de voir un très grand nombre d'appareils, lors de la présentation qui en a été faite au Sultan du Maroc, et nous avons visité, en détail, les ateliers de montage.

Voici, au surplus, les renseignements qui nous ont été fournis à cet égard.

Fin novembre dernier, les premières mesures ont été prises en vue d'organiser à CASABLANCA un centre de montage des avions américains.

Des hangars ont été mis en chantier et ont été construits avec une diligence telle, malgré des conditions atmosphériques exceptionnellement défavorables, que le 2 Janvier le montage des premiers avions était entrepris.

Le premier convoi maritime était arrivé au Port de CASABLANCA le 25 Décembre.



Les deux premières chaînes de montage ont commencé à fonctionner au début de Février avec un personnel de fortune composé d'un petit noyau de spécialistes français et américains, de militaires de l'aviation du Maroc et d'une masse d'ouvriers de qualité moyenne ainsi que de manoeuvres embauchés à la hâte dans tous les milieux de CASABLANCA.

Une organisation aussi hâtivement conduite et l'effort qui a été fait sur l'accélération à tout prix du montage ont abouti, dès la fin de Février, à une accumulation d'avions non en état de vol, et nécessitant un travail de mise au point extrêmement important.

Un premier appel à l'aide s'est fait entendre au début de Mars, à la suite duquel une très forte équipe de militaires supplémentaire a été mise à la disposition de la S.N.C.A.N. pour la mise en état de vol de ces avions.

Cette mesure suivie le 15 Mars de mesures radicales prises par LA S.N.C.A.N. ont permis le déblocage du Centre, l'écoulement régulier des avions, et leur distribution dans les formations.

Jusqu'au 20 Mars, les avions sortaient des chaînes à raison de 4 à 5 par jour, mais n'étaient mis en état de vol et livrés qu'à raison de 1 par jour.

Actuellement, il en sort des chaînes deux par jour et il en est livré quatre.

Parallèlement au montage des avions, et dès le 29 Janvier ont été constitués et rassemblés à CASABLANCA des Escadrilles d'Expérimentation, et des stages d'instruction de



personnel des Escadres à transformer.

Dès la fin de février, les stages d'instruction ayant achevé leur travail ont pu rentrer dans leurs Escadres et commencer la transformation de celles-ci.

Cette transformation a été rapidement menée et est en voie d'achèvement actuellement, en ce qui concerne le pilotage.

Elle n'a, cependant, pas pu commencer encore, en ce qui concerne l'instruction complète des équipages, Commandants d'Avion, radios et mitrailleurs, faute de disposer d'avions équipés et armés.

Un retard important dans l'équipement et l'armement dû à des causes diverses est actuellement le point critique et risque de retarder la date à laquelle les Formations nouvellement dotées seront utilisables.

Il nous a été donné l'assurance que les mesures nécessaires avaient été prises en conséquence, et, aussi bien, le jour où j'ai quitté RABAT, c'est-à-dire avant-hier, m'a-t-il été indiqué que le port venait de recevoir de nombreuses caisses d'armement et de pièces de rechange.

La situation des avions est actuellement la suivante :

G. MARTIN

	En caisse .....	17
	En montage .....	36
	En attente de réparation .....	6
	En contrôle après montage .....	28
	En piste pour mise au point ..	39
	En cours de réception .....	4
(1)	Livrés . . . . .	44
		<u>174</u>

---

(1) Le nombre d'avions équipés et armés n'est encore à l'heure actuelle que de six.



DOUGLAS

En caisse .....	8
En montage .....	9
En attente de réparation ...	3
En contrôle après montage ..	1
En piste pour mise au point.	2
En cours de réception .....	1
(1) Livrés . . . . .	9
	<hr/> 33

NORTH AMERICAN

En caisse .....	0
En montage .....	0
En attente de réparation ...	1
En contrôle après montage ..	0
En piste pour mise au point.	2
En cours de réception .....	10
(1) Livrés . . . . .	27
	<hr/> 40

J'en arrive maintenant à mes conclusions, laissant à notre collègue le soin d'examiner dans le détail la situation de chaque école, et notamment les remarques particulières que nous avons pu faire à l'occasion de chacune de ces écoles.

Il vous dira que telle et telle école n'est pas à même faute de professeurs, et faute de matériel, de former tous les élèves qu'elle a reçus, du fait qu'elle a dû prendre en charge un certain nombre d'entre eux bien avant la date qui était prévue pour leur arrivée.

Il vous dira, surtout, que les deux difficultés capitales qui nous ont été partout signalées, proviennent, d'une part, du manque d'officiers et de sous-officiers qualifiés, tant pour l'encadrement que pour l'instruction, et, d'autre part, du manque de mécaniciens.



Manque d'Officiers d'encadrement et d'instruction -

On avait pu, jusqu'ici, donner aux Ecoles des Officiers prélevés dans des Escadres, mais ces Officiers, qui ont, d'ailleurs, été toujours en nombre <sup>m</sup>suffisant, doivent actuellement rejoindre leur formation.

Il faut donc aviser sans délai, non seulement à les remplacer, mais à en augmenter très considérablement le nombre, en ayant soin de s'assurer que les sujets désignés auront tout l'ascendant nécessaire sur leurs élèves, lesquels ont souvent une vaste culture générale, ainsi qu'il est courant aux Ecoles d'Officiers de MEKNES et de RABAT.

Manque de Mécaniciens -

Il est indispensable, si l'on ne veut pas décliner au lieu d'avancer à cadence accélérée, comme il est nécessaire, il est indispensable que l'on satisfasse aux besoins.

Or, partout on manque de mécaniciens.

C'est souvent le 50% qui manque, et quelquefois le 75%.

On a parfois les appareils d'instruction, mais les appareils sont indisponibles, faute de techniciens pour les réparer, et on arrive à avoir, comme à MARRAKECH, ces jours derniers, 70 appareils indisponibles sur 110. (A MEKNES, il y a 27 mécaniciens au lieu de 99).

En résumé, la solution qu'il importe de donner sans retard est une solution non point purement AFRIQUE DU NORD, mais une solution METROPOLE AFRIQUE DU NORD.

Ceci ayant été exposé, je crois pouvoir, maintenant



vous demander de faire confiance à ceux qui ont personnellement la responsabilité de nos Ecoles.

Remarquons, Messieurs, que les difficultés ont été énormes.

En réalité, on n'a pu démarrer qu'à partir du 3 Janvier dernier. Si, au bout de trois mois, il apparaît bien des imperfections, voire même bien des lacunes, qui peuvent, évidemment, être génératrices de déceptions, nous devons tout de même nous attacher à des considérations particulièrement décisives.

Considération : Que le Maroc présente annuellement la possibilité de 320 à 330 jours de vol.  
C'est ainsi que, au cours du dernier mois de Mars, il n'y a eu que deux jours durant lesquels le vol a été difficile.

Considération : Que l'on peut très rapidement et très facilement établir toutes les infrastructures qu'il peut être nécessaire et même simplement utile, de prévoir, et je fais passer sous vos yeux toute une série de tableaux qui vous démontrent que le très actif Directeur des Forces Aériennes n'y a pas manqué.



Considération : Que la coopération des Escadres qui ont fourni des cadres et du matériel, comme aussi tous les services du Protectorat, a été donnée sans jamais compter et sans vaine paperasserie.

Considération : Qu'il existe là-bas, dans tous les services, un dynamisme que l'on voudrait pouvoir constater partout.

Aidons donc l'AFRIQUE DU NORD,

Et elle ne tardera pas de nous <sup>le</sup> rendre à profusion.



57

D'autre part, je puis donner à la Sous-Commission quelques renseignements sur les Ecoles que nous avons visitées.

Il y a d'abord deux écoles d'Officiers réunies sous un même commandement celui du Colonel DASQUE qui dirigeait l'Ecole d'ETAMPES, et qui s'est transporté ici avec du matériel et du personnel.

Ces deux écoles d'Officiers sont l'une à MEKNES pour les Officiers Pilotes, l'autre à RABAT pour les observateurs. Cette dernière instruit 192 élèves dont 128 viennent de l'Armée de l'Air et 64 des groupements spéciaux de l'Armée de Terre.

Ces deux écoles ne sont pas pleines. L'Ecole de MEKNES qui doit fonctionner comme centre de pilotage, prend les gens au début et les transforme.

L'instruction dure 8 mois et comprend 4 stages successifs :

#### ECOLE de MEKNES

1° Stage de début : 2 mois - sur de vieux avions de tourisme ou militaires. A la fin de ce stage, les élèves obtiennent leur certificat préparatoire aux fonctions de pilotes militaires, qui correspond au brevet de pilote civil.

2° Stage de transformation : 2 mois - accompli sur des Potez 25 et Morane 230. Les élèves obtiennent le brevet militaire avec épreuves en vol et instruction au sol.

3° Stage de perfectionnement : 2 mois - sur Caudron-Simoun et Caudron Goéland. Ces appareils possèdent l'hélice à pas variable, le train rentrant (pour les Simoun) et les volets intrados.

4° Stage de spécialisation : 2 mois - Les élèves conti-



nuent leur spécialisation sur des avions de guerre et sont orientés soit vers la chasse, le bombardement ou l'observation.

Le Simoun permet la préparation à la chasse et le Goéland prépare au bombardement et à l'observation.

Ces stages terminés, les élèves sont envoyés dans un centre d'instruction où ils sont réunis avec des mitrailleurs et des observateurs. Là on leur apprend à utiliser l'ensemble de leurs connaissances nécessaires à une campagne.

En résumé, la formation d'un pilote demande 10 mois : 8 pour les 4 stages de pilote, 2 mois pour terminer leur instruction.

MEKNES doit fournir 45 Officiers et 180 aspirants E.O.R. soit 225.

Pour la promotion A - 16 Officiers arrivés fin janvier pour un stage de perfectionnement, auront terminés fin mai, si les avions modernes arrivent. On attend en effet des Bloch 200, 210 et 131.

Pour la promotion B - 3 Officiers, 2 aspirants et 46 E.O.R. ont commencé le 15 Janvier et seront disponibles le 15 Septembre.

Pour la promotion C - 2 Officiers, 74 E.O.R. ont été pris en charge par l'Ecole le 15 Janvier, mais faute d'avions cette promotion n'a pu commencer son instruction aérienne et espère débiter enfin le 15 Avril.

L'encadrement pour l'instruction aérienne comprend 6 Officiers au lieu de 19, chiffre théorique (15 paraîtraient suffisants).

Il y a 25 moniteurs au lieu de 38.

Mais le manque le plus important porte sur les méca-



nicieus, car le centre ne comprend que 27 mécaniciens brevetés au lieu de 99. Il faut donc donner à cette école les moyens suffisants si l'on veut exiger d'elle une cadence régulière de formation d'élèves.

#### ECOLE de RABAT.

Sans stages. - C'est une école pour la formation de 192 élèves. Elle devrait en comprendre 500, mais elle a commencé sans moyens aériens et le Colonel JEANNIN a dû employer la J.A.O.

La durée de l'instruction est prévue pour 6 mois. Il faudrait doter cette école de moyens considérables pour qu'elle puisse former les 500 élèves annoncés.

#### ECOLE de PILOTAGE TROUPE. /-

Deux centres de pilotage fonctionnent : l'un à MARRAKECH, l'autre à MAISON-BLANCHE et FEZ.

Le premier fonctionne entièrement à MARRAKECH. C'est le type de l'ensemble des 4 stages, de pilotage. Il a 4 branches d'élèves dont la dernière n'a pas encore débuté.

MAISON-BLANCHE et TAFARAOUI seront associés le 15 Avril et auront 95 élèves en transformation et 60 qui commenceront à cette date leur instruction de début.

FEZ aura au 15 Avril, 50 élèves en spécialisation et 35 en perfectionnement.

#### ECOLE de MITRAILLEURS de BLIDA.

Cette école fonctionne depuis le milieu de Janvier. 300 élèves y sont prévus, ce qui est un maximum, l'école ne



64  
pouvant en prendre plus.

#### CENTRE d'ACCUEIL

L'Armée de l'Air a recruté des jeunes gens qui ont été admis comme élèves-pilotes. Ils ont été mis pour l'instant dans des centres d'accueil. 400 sont à BLIDA. Tous les 2 mois ils seront versés à la suite dans les écoles de pilotage.

#### LES ECOLES en vue.

Des travaux d'école en construction sont commencés à NOUVION - RELIZANE - AFFREVILLE, et au Maroc à PORT-LIAUTEY-KASBA TADLA - OUDJDA - MEDIOUNA.

Aucune des écoles de pilotage n'est pleine. Cela provient surtout du manque de matériel et du manque de moniteurs.

La séance est levée.