

*mm de la Commission
Vulgarisation
1939-1940*

SÉNAT

INSTRUMENTS DE CONSTRUCTION

République Française

SOUS-COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE

Président : M. LANCIEN
Secrétaire : M. Albert OUVRE

Membres :

MM.	PELUEL	de DION
	de BERNY	James HENNESSY
	BRASSEAU	de KERGARIOU
	DEBESATTE	Leleuvre du Prey
	DELTHIL	LISSAR

7

Séance du Jeudi 5 octobre. 39

Présents: M. M. Paul Benazet, Lancien, Albert Oury, de Berny, de Dion, Delthil, Brasseur, de Kergarion, Edouard Roussel

Excusé: Lissac

Présidence de M. Lancien.

M. le Président déclare la séance ouverte à 9 h 30.

Il expose un plan de travail qui pourrait porter plus spécialement sur les points suivants:

1) éloignement des bases et dispersion des escadrilles

2) protection des aérodromes

3) ravitaillement en carburants et protection des dépôts.

Repondant à une question de M. de Dion il déclare qu'à son avis la protection ou plus exactement la mise à l'abri des machines, outils, presses, etc relève plus spécialement de la sous-commission du matériel.

M. Albert Oury indique qu'à son avis la sous-commission de l'infrastructure doit étudier non seulement les bases aériennes de réserve, les aérodromes, hangars mais aussi le ravitaillement en huiles et carburants.

M. le marquis de Dion ^{demande où en est} ~~la construction~~ la construction du pipeline commencé à Nantes.

M. Paul Benazet, président de la Commission de l'air annonce qu'il remettra à la sous-commission les résultats des travaux

de la ~~commission~~ - commission ministérielle d'infrastructure
nommée par un décret du Président de la République (décret du 27 juillet
1934, modifiée le 7 septembre) et qu'il avait l'honneur de présider.

Il rappelle qu'à l'époque il avait exprimé ses inquiétudes
au sujet du plan de desserrement. En effet l'Etat-major
voulait construire 210 terrains permettant aux avions de se déplacer
dès la déclaration de guerre. M. le Président Benazet signale
que s'étant mis alors en rapport avec le ministre de l'air
anglais il lui fut démontré ^{combien difficilement} la réalisation d'un tel projet dans
un pays aussi vallonné que le nôtre. C'est alors que fut créée
la commission précitée qui comprenait quatre sénateurs, quatre
députés, deux anciens ministres de la défense nationale, et les
chefs-majors de l'armée, de l'air et de la marine. Le général
Denain y a assisté. Il a promis de les faire connaître. L'Angleterre
avait d'ailleurs fait de nombreux abris souterrains, de même à Gibraltar.
Aussi en tant que Président de la Commission M. Benazet
avait-il fait voter une motion demandant au ministère de
faire autre chose que des terrains de desserrement.

Malheureusement le ministère qui ne voulait que des abris à
ciel ouvert fit de l'opposition. - M. le Président Benazet précise
qu'il ressort d'un rapport à lui remis par M. Debois que
chaque usine allemande a sa réplique souterraine.
Au surplus les Allemands ont construit des usines polygonales
souterraines réunies entre elles par des boyaux. Il est urgent
d'agir: avec la vitesse actuelle des avions la région de la
Basse-Seine où sont entassés des réservoirs d'essence est très
vulnérable. Ainsi à Bourdebeuf où travaille en outre Armet,
il serait très facile de mettre à l'abri des machines outils dans
les collines orangeuses.

M. Edouard Roussel... Que fait-on?

M. Paul Benazet. Depuis quelques jours un gros effort est fait.
Je suis allé voir M. Bagnat et lui ai exposé mes idées. La
carte des quotes a été demandée aux Travaux publics et des

dispositions ont déjà été prises pour que soit hâché des grottes des environs de Paris, de l'Yonne, de la Loire, du Rhône. Les Etats-majors demandent une ligne maîtresse de l'air.

Il faut établir trois citadelles dans la région du morvan qui est admirablement placée et à égale distance de la Lombardie et de la Rhénanie. Le projet qui avait paru chimérique en 1934 vient d'être repris. Autour d'une aie de 1 km² il suffit de tracer un canal de 3 km 200 ~~déjà~~ et de 10 ou 12 mètres de profondeur et de le revêtir de dalles, béton ou ciment. A Bourges des dalles et un système de cloutage spécial ont été essayés. D'autre part les avions sortiraient en étant catapultés.

En résumé, il suffirait d'établir trois citadelles en France, une en Corse, et une en Afrique du Nord.

N'oublions pas que l'Allemagne a des abris dans la Forêt-Noire pour 2000 appareils, l'Italie en Sicile et en Sardaigne.

L'œuvre de la sous-commission de l'infrastructure et son rôle s'annoncent des plus importants.

M. le Marquis de Dion. Au Mans la Maison Fenne et Rhône fait construire une immense usine. A-t-on eu moins prévu des abris souterrains pour les machines irremplaçables telles que certaines presses?

M. A. Ouvre. M. Stahl, qui est je crois plus spécialement chargé de la question des abris, a-t-il dans ses attributions la protection des carburants?

M. Paul Benazet. Oui. Quant à la protection du matériel des usines c'est une question qui est plutôt du ressort de la sous-commission du matériel. Je crois devoir apporter de nouvelles précisions à mon exposé: L'Allemagne a 600 terrains d'opérations et 300 secrets. Nos terrains que M.

4
Haguenau. Voulant installer de tous côtés ne sont pas
toujours utilisables, notamment quand il a plu, ainsi celui
de Bordeaux.

M. le Marquis de Dion regrette que l'on n'utilise pas davantage
les hydroaérons et les sacs pour les gros appareils.

M. Paul Beranger. La question a été envisagée. On a pensé
faire un sac artificiel près des Bourget, utiliser ceux
de Gerardmer, d'Aiguebelette, mais rien n'a été réalisé.

M. de Kergarion demande combien de terrains d'aviation ont
été inutilisables l'hiver dernier.

(Finalement, la sous-commission retenant les diverses
suggestions et critiques apportées par M. M. Paul Beranger, de Dion,
Oubre, de Kergarion donne mandat à son Président M. Lamerion
de s'entretenir de cette question avec M. le Ministre de l'Air
et de lui remettre son ordre du jour traduisant les préoccupations
de la sous-commission.)

La séance est levée à 10 h 30.

Prochaine séance envisagée pour le jeudi 19 octobre.

5

Séance du Jeudi 12 octobre 1939.

Présidence de M. Lanciau.

Présents: Lanciau, A. Ouvri, Beluel, de Berny, Brasseur, de Kergarion, Edouard Roussel.

adj: Lantade.

La séance est ouverte à 9^h 30.

M. le Président expose qu'au cours de l'entretien qu'il eut avec M. le ministre de l'air il lui remit le dossier de M. Paul Bénezet relatif à l'infrastructure et notamment aux abris souterrains. Le ministre n'avait pas été tenu au courant des travaux de la sous-commission instituée en 1934. A l'époque, des promesses avaient été faites et des travaux devaient être commencés notamment à Breteuil et à Ballancourt, mais le général Denain et M. Haguenauer ne les réalisaient pas. M. Lanciau ajoute qu'en cours de cette visite il eut l'occasion de s'entretenir avec M. Stahl. Celui-ci lui fit remarquer que la construction d'abris souterrains pour les gros avions dont certains ont une envergure de plus de 20 mètres entraînerait de gros frais car ou le terrain est mou et il faut le consolider, ou le terrain est trop dur et les travaux sont coûteux. D'autre part, la sortie des avions peut être rendue difficile au cas où le bombardement ennemi atteindrait non l'abri, mais le terrain. Enfin M. Lanciau précise qu'aucun des terrains d'avant-guerre n'est actuellement utilisé et il annonce qu'au 1^{er} octobre 1939 les terrains achevés étaient au nombre de 142, 68 étant en cours d'établissement. Un programme complémentaire prévoit la construction de 400 nouveaux terrains.

6 m. Le Président donne lecture de la note ci-dessous émanant du ministère de l'air et relative à l'infrastructure.

NOTE SUR L'INFRASTRUCTURE

Les Services d'infrastructure ont à remplir un double rôle, ils sont, d'une part, pourvoyeurs des armées et d'autre part, organisent l'intérieur.

- COMME POURVOYEURS DES ARMEES.

1° - Revêtements en grilles d'acier.

Le stock à la déclaration de guerre était de 100.000 mètres carrés environ.

Les besoins sont évalués à :

- 600.000 m² dans l'immédiat.
- 2.000.000 m² plus tard.

Actuellement on est assuré d'avoir les 600.000 m² pour le 1^{er} Février. Il les faudrait pour le 1^{er} Janvier.

2° - Matériel d'aménagement des terrains.

Les besoins en matériel semi-lourd sont égaux à plusieurs fois (3 à 4) ce qui existait en France en temps de paix. La réquisition permet d'équiper (avec du matériel pas toujours très adéquat) 8 Compagnies, 20 vont l'être avec du matériel neuf qui, par sa quasi totalité, est nécessairement acquis en USA. La commande va être placée.

3° - Matériel

7

3° - Matériel de camouflage.

Essentiellement constitué par des filets de coco auto-camouflants. Les besoins sont évalués à 1.600.000 m² dont 600.000 en première urgence.

Ils sortent actuellement à raison de 4.000 m² par jour. Ce nombre pourra être porté d'ici peu à 6.000 m².

- LE ROLE PROPRE DES SERVICES D'INFRASTRUCTURE.

Il y a à considérer :

1. - L'Armée de l'Air à l'intérieur soit essentiellement les Ecoles et Dépôts;
2. - Les Etablissements et Entrepôts de l'Armée de l'Air;
3. - L'industrie aéronautique.

1° - Les Ecoles et Dépôts.

Le programme de stationnement n'a rien de commun avec celui du temps de ^{cela} paix, parce que le Nord-Est, l'Est, le Sud-Est sont soit occupé par les Armées, soit repliés et par suite de la multiplication du nombre des Ecoles.

Il faut :

des terrains : Comme terrains principaux on emploie les terrains civils ou militaires du temps de paix. Mais chaque Ecole nécessite autour du ou des terrains principaux un certain nombre d'annexes

sommairement

8
sommairement aménagées : ce sont les pistes. Le nombre nouveau nécessaire est évalué à 100.

loger les hommes : Les casernements du temps de paix sont occupés au maximum. Cela ne suffit pas à beaucoup près.

La solution immédiate est le cantonnement.

Dans le proche avenir, seront établies des baraques du type E.C.M.B. Les besoins sont de l'ordre de 750. Actuellement on sort de 6 à 7 baraques par jour.

Pour, dans quelques mois, on continue, on mène, on entreprend les casernements de quelques Bases importantes : COGNAC, PAU, BLOIS, DINARD. Les types de bâtiments sont modifiés. On reste à de simples rez-de-chaussées, plus rapidement réalisables.

loger les appareils : Le programme métropolitain nécessitera la construction d'environ 200.000 m² de surfaces couvertes.

Les types ont été unifiés et revus dans le sens de la facilité d'usinage et de montage, c'est-à-dire de la rapidité de construction.

Malheureusement en ce qui concerne la construction métallique, les ateliers tournent, pour beaucoup, à plein à achever les commandes du temps de paix indispensables aux Armées : ce n'est guère que vers la fin de l'année que l'on verra leur capacité de production s'accroître.

Aussi, sera-t-il fait également usage des autres modes de construction.

Pour le

9.

Pour le plus pressé : le bois, mais les capacités du pays sont à cet égard bien limitées.

Pour un délai plus éloigné : le béton armé.

2° - Les Etablissements et Entrepôts de l'Armée de l'Air.

a) - Les ateliers de réparations.

Il s'agit essentiellement de la continuation des travaux du temps de paix : principalement aux ateliers de LIMOGES, CLERMONT - FERRAND, TOULOUSE, BORDEAUX.

Après une période de flottement prononcée, à la mobilisation, la marche des travaux a repris à peu près normalement, on envisage de la pousser au delà de la cadence du temps de paix.

b) - Les Entrepôts.

Le plus important est l'Entrepôt 301 avions, qui sera dispersé sur une vingtaine de terrains.

Les besoins en surface sont de 525.000 m².

- 35.000 existent.

- 210.000 sont en cours d'exécution : leur achèvement s'effectuera progressivement pour n'être achevé que dans les premiers mois de 1940.

Il reste à mettre en commande environ 280.000 m². Un recensement et une organisation sont en cours et on peut estimer qu'au moins 100.000 m² seront mis en commande en octobre avec un délai de 4 à 5 mois.

3° - L'industrie aéronautique.

Un important effort est à faire au triple point de vue de l'accroissement des moyens de production, de leur dispersion, de

10
leur protection.

L'idée de base est de réunir dans la zone d'un centre de production principale et cela par exemple dans un rayon de 30 à 50 Kms autour de ce centre, une série d'ateliers, où seront usinées les différentes pièces et où notamment s'installeront au fur et à mesure de leur développement les différents sous-traitants.

La surface couverte nécessaire est évaluée dans un premier programme à 300.000 m². Pour la réaliser dans les moindres délais, on fera usage d'ateliers standard d'une surface d'environ 1.80 m² correspondant pour un travail à deux équipes à environ 250 ouvriers. Plusieurs blocs pourront être groupés, mais l'ensemble restera relativement modeste de façon à en permettre l'installation de nombreux sans poser cependant des problèmes de logement ou de vie sociale difficiles à résoudre.

Le centre principal sera constitué par les usines existantes, ou par des halls de montage à créer de toute pièce.

Protection.

La dispersion est d'elle-même une première mesure de protection.

Le camouflage en est une autre : l'atténuation de la visibilité par des peintures des bâtiments a été presque partout réalisée dans le temps de paix. Aller plus loin est difficile en raison de l'importance des installations. Une étude, confiée à des spécialistes particulièrement qualifiés est en cours par une des usines les plus importantes : au vu de cette étude, il sera décidé s'il faut généraliser.

Les carrières assez nombreuses en France offrent pour la protection des ateliers des ressources importantes. De nombreux projets ou prospections sont en cours. Dès maintenant l'une des usines les plus importantes a commencé le transfert de machines précieuses, d'autres aménagements vont suivre à bref délai.

La fortification peu employable aux armées en ce qui concerne l'air, en raison des nécessités de la mobilité des Escadres et de leur dispersion, peut être employée à l'intérieur par les organes d'importance primordiale, telles les usines de moteurs et les centrales de montage. C'est d'ailleurs là qu'elle a le meilleur rendement : protéger les machines qui commandent la sortie des appareils pendant plusieurs mois, est, en raison des cadences de fabrication, plus efficient que celle des avions eux-mêmes.

Les réalisations sont commencées : l'une pour une usine de moteurs, l'autre pour une centrale de montage - les délais sont, au minimum, de l'ordre de six mois.

D'autres, en nombre, d'ailleurs limité, vont pouvoir être lancées.

M. le Président ajoute que des carrières sont en voie d'aménagement ~~notamment~~ notamment près de Blois pour Gnome et Rhône, d'Auxerre pour Lioré-Olivier, de Houilles pour Hispano-Suiza. D'autre part 4 usines blindées sont en cours de construction et l'on prévoit la construction d'un téléphérique pour relier l'usine blindée à l'usine carrières. En ce qui concerne les avions de chasse, l'éloignement de leurs bases les priverait de leur rayon d'action: leur autonomie de vol est en effet limitée à une heure et demie. M. le Président termine en déclarant qu'il sera souhaitable de visiter les usines-carrières et les usines blindées quand elles seront achevées.

M. Albert Ouvré regrette que l'on ait commencé à travailler si tardivement ces questions et signale que l'inconvénient des terrains ^{de campagne}, c'est, pour les avions lourds le mauvais état du sol, surtout par temps pluvieux.

M. Bellet après avoir déclaré qu'il fallait faire confiance à M. Stahl exprime des craintes au sujet des prévisions de sortie des avions Dewoitine ^(50 dans un mois) faite la veille à la commission de l'air par M. Guy la Chambre. En effet à Blagnac M. Dewoitine ne dispose pas d'un terrain en état et si M. Caquot a bien donné l'ordre de cimentier le terrain, cet ordre a été annulé par un sous-ordre qui a donné des instructions contraires. - Il demande que le nécessaire soit fait à ce sujet.

M. Albert Ouvré signale les excellents résultats obtenus avec les grilles qui laissent passer l'herbe, le cimentage rendant les pistes très visibles et le mélange ciment-sablier n'étant pas encore très au point.

M. le Président croit que pour atteindre la visibilité des pistes en ciment l'on pourrait les recouvrir de bitume.

M. Albert Ouvré signale le danger présenté par les dépôts d'essence de la Base. Serie et souligne l'impossibilité de déplacer les raffineries situées dans cette région. Il demande qu'une démarche ~~à ce sujet~~ soit faite auprès du Ministre des Travaux publics et suggère pour faciliter la dispersion des stocks l'utilisation des bateaux-cherns ou encore de chalands que l'on pourrait facilement aménager à l'aide de toiles ^{à armure continue}. Le procédé à son avis sera autrement plus facile que l'utilisation de cavernes dont l'aération soulèverait un délicat problème.

73

M. le Président appuie les observations de M. A. Ouéré dont l'application lui paraît facilitée par la variété de nos voies navigables et canaux.

M. Beluil s'étonne que l'atelier de réparations de Blagnac ne soit pas encore achevé et voudrait savoir à quel point l'aménagement des réservoirs pour l'irrigation des environs de Castelsarrasin commençés il y a deux ans et non terminés.

(M. le Président posera une question à ce sujet lors de sa prochaine visite à M. le Ministre des Travaux publics)

La séance est levée à 10 h 40.

Renvoi à quinzaine.

Séance du jeudi 26 octobre 1939.

Présents : M. LANCIEN, Président,
MM. Albert OUVRE, Paul BENAZET, BELUEL, BRASSEAU,
de KERGARIOU, Edouard ROUSSEL.

M. le PRESIDENT - Nous avons été, avec M. OUVRE, visiter au cours de la semaine précédente, des terrains de campagne et nous avons recueilli auprès du Colonel BERGERET des renseignements fort précieux.

Il nous a notamment exposé que l'on allait se livrer prochainement à des essais de camouflage en grand à Coulommiers, sur un terrain de 100 hectares.

Ce terrain sera camouflé avec une peinture spéciale, répandue à même le sol, et cette base d'aviation, une fois camouflée, donnera aux aviateurs qui la survoleront l'impression d'être un terrain de culture. C'est ainsi notamment que le hangar donnera l'illusion d'être une ferme.

Il est incontestable qu'en raison des pluies, beaucoup de terrains sont inutilisables, mais cet inconvénient est également supporté par les allemands. Pour y remédier, il n'y a guère que deux moyens : le cimentage et l'utilisation des grilles. Mais le cimentage est coûteux et, d'autre part, facilement repérable.

...

pour remédier à ce dernier inconvénient

Aussi j'ai suggéré de mélanger au ciment du bitume.

Quant aux grilles, les officiers aviateurs regrettent de n'en avoir pas assez. D'autre part, la grille présente un inconvénient : posée sur un terrain un peu mou, elle arrive à se creuser en berceau.

Quant au nombre de terrains, il s'est révélé insuffisant.

D'autre part, il sera indispensable de demander au Gouvernement de modifier la procédure d'expropriation par décret-loi. En effet, lorsque les autorités militaires ont choisi un terrain à leur convenance, et au moment même où elles commencent la procédure, le paysan laboure aussitôt ledit terrain, ce qui le rend inutilisable pendant un an.

Il y aurait lieu de permettre la réquisition aussitôt que choisi.

M. de KERGARIOU - Je pense que si les Commissions militaires se faisaient accompagner d'un représentant du préfet, la réquisition pourrait être immédiate. Il ne s'agit, je crois, que d'une cloison administrative à abattre.

M. le PRESIDENT donne lecture à ses Collègues d'une note de M. le Ministre des Travaux Publics, relative aux stocks de carburants. Il en ressort qu'au 1^{er} août, les stocks d'essence étaient de 2.850.000 tonnes, auxquels il y avait lieu d'ajouter 221.000 tonnes d'essence d'aviation et également les stocks prévus pour la marine, soit un total de carburants d'environ 4.000.000 de tonnes.

Près de la moitié de ces carburants se trouve entre-

...

posée dans la Basse-Seine et il y en a également sur les bords de la Loire ~~et dans le bassin de la Garonne.~~

Quant aux dépôts d'essence civils, ils sont aériens mais, par des murs en béton armé, on a réussi à réaliser une protection latérale en cas de bombardement.

D'autre part, il existe également des dépôts d'essence souterrains que certains raffineurs ont fait construire. ~~et~~ En compensation ils ont bénéficié de dégrèvements de droits de douane.

Des dépôts souterrains sont actuellement construits dans la vallée de la Garonne. Deux doivent être terminés en mars 1940.

En résumé, il apparaît qu'en pétrole et white spirit, nous avons des stocks pour un délai de 4 mois. Nous possédons également des stocks pour une consommation de 4 à 5 mois d'essence automobile et pour une même durée d'essence aviation.

M. Paul BENAZET - Les chiffres qui m'ont été donnés voici deux ans, et que j'ai communiqués à l'époque à la Commission, doivent être considérés à mon avis comme des minima. Le Général GAMELIN m'a dit que pour une guerre d'un an, il fallait prévoit une consommation de 10 à 12 millions de tonnes.

Je dois signaler à la Sous-Commission que j'ai reçu dernièrement la visite de M. Malcolm Berenger, administrateur de la Standard-Oil en Californie. Il m'a dit : "je suis francophile et je trouve incroyable que la France ne se soit pas d'ores et déjà assuré le fret dans des pays neutres, car nous accepterions de vous donner cash la marchandise, mais n'en assurerions pas le fret. Il me semble qu'il serait possible à votre

pays de trouver dans les pays neutres les bateaux nécessaires. D'autre part, je m'étonne que la France ne se soit pas assurée une option d'au moins 600.000 tonnes aux Etats-Unis. Si elle ne le fait pas dans un délai rapproché, il est très vraisemblable que la Russie passera commande et que ce pétrole sera ensuite acheminé vers l'Allemagne".

Il s'agit là en effet d'une précaution élémentaire et il serait intéressant de signaler cette offre au Ministre des Travaux Publics.

La séance est levée et renvoyée au mercredi 15 novembre, à 9 heures 30.

La séance du mercredi 15 novembre fut annulée.

Séance du 6 décembre 1939.

Présents: Lancien, Ouvre, Brasseur, Ouvre, de Kergarion.
Edouard Roussel.

Président: M. Lancien.

Au cours d'un échange de vues auquel prennent part les membres présents, M. le Président fait part à ses collègues d'une visite qu'il a reçue d'un ingénieur de la Société Gerni, filiale de Tichet. Cet ingénieur est venu lui présenter un appareil appelé le "sondeur aérien" qui se compose essentiellement d'un émetteur sonore à air comprimé et d'un récepteur d'écho. Le fonctionnement de l'appareil est basé sur la vitesse de propagation du son (335 mètres à la seconde). Il a pour but de donner la ~~véritable~~ hauteur de l'arc au-dessus du sol réel et non au-dessus du niveau de la mer. ^{ainsi que les points de réflexion} Par une lettre 254/9 le ministre de l'air signale que cet appareil est aux essais sur un Amiot. M. le Président demande au Commandant Lamps de demander au ministre de hâter les expériences afin que cet appareil soit mis en service le plus tôt possible. Il signale que les Anglais l'ont déjà essayé à Grosport et n'attendent que la décision de notre département ministériel pour le ^{commander} ~~mettre~~ à leur tour.

La séance ouverte à 9^h 45 est levée à 10^h 15.

Séance du jeudi 21 décembre 1939.

Présents : M. LANCIER, Président,
MM. Albert OUVRE, secrétaire, de DION, MAROSELLI,
Edouard ROUSSEL et Paul BENAZET, Président de
la Commission de l'Air.

M. le PRESIDENT - Je déclare la séance ouverte et je
donne la parole à notre collègue Monsieur Albert OUVRE qui va
vous donner lecture de son rapport sur la mission que nous
avons accomplie ensemble aux armées.

RAPPORT FAIT AU NOM DE LA SOUS-COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE DE LA COMMISSION DE L'AIR

par Monsieur Albert OUVRE, Sénateur

Désignés par la Commission de l'Air du Sénat pour nous
rendre auprès du Général Commandant les forces aériennes de la
zone de l'Est, en vue de nous documenter sur les questions con-
cernant l'infrastructure et en particulier sur l'organisation
des terrains et abris, Monsieur le Président LANCIEN et moi-
même, sommes arrivés à Toul le 14 décembre à 12 h. 30.

Accueillis à la descente du train par un Officier de l'Etat-Major de l'Air, nous nous sommes immédiatement rendus au groupe de chasse 2-5, que nous avons visité dans ses moindres détails, visite dont il ressort les constatations suivantes :

T E R R A I N :

Celui-ci, qui date du temps de paix, est bon dans son ensemble malgré les intempéries de ces derniers mois.

ABRIS DU MATERIEL :

Aucun abri n'existe pour le matériel. Deux hangars seulement sont utilisés pour les réparations et les appareils demeurant dispersés sur le terrain. Progressivement et au fur et à mesure de la réalisation des travaux en cours, ils seront dissimulés en bordure des bois et boqueteaux avoisinants distants de 400 à 500 mètres du terrain d'envol.

Les aménagements de ces garages en bordure des bois et boqueteaux sont en cours de réalisation, mais nécessitent d'importants travaux de cheminement en terrain la plupart du temps mouilleux pour permettre aux avions d'y accéder comme aussi de pouvoir rejoindre rapidement, en cas d'alerte, leur point de départ. Ces cheminements sont réalisés partie par des blocages de pierres et partie en utilisant des grilles métalliques.

Les cheminements aménagés par blocages de pierres, sans doute plus stables, nécessitent par contre des travaux beaucoup plus importants et sont forcément plus repérables. A remarquer toutefois, que les tracés sont conçus de telle manière qu'ils se confondent avec les routes habituelles de la région, ce qui, par conséquent, les rend moins facilement décelables par un observateur aérien.

Par contre, la réalisation des cheminement par application sur le sol de grilles métalliques est beaucoup plus rapide, moins visible et l'utilisation qui en a été déjà faite pour un certain nombre d'appareils, semble donner satisfaction.

C A R B U R A N T :

L'essence donne entière satisfaction, tant par sa qualité, que sa quantité et sa régularité d'approvisionnement mais se trouve stockée en deux soutes souterraines construites en ciment, auxquelles doivent obligatoirement venir s'approvisionner les appareils dès leur retour de mission, ce qui présente certains inconvénients.

En effet, les appareils, dès leur atterrissage, doivent obligatoirement venir ensemble se ravitailler à une soute afin de se trouver prêts de nouveau à répondre à une nouvelle alerte et ceci présente les inconvénients suivants :

- 1^{re} - Plusieurs appareils se trouvent rassemblés autour de la soute d'où risque collectif d'une concentration.
- 2^{re} - Les abords de la soute, surtout par temps humide, sont rapidement détériorés par les nombreuses allées et venues des avions autour de ce point fixe et les traces convergentes sur le sol sont au surplus repérables par un observateur aérien ou mieux encore par la photographie.
- 3^{re} - Les pilotes, à leur retour de mission, souvent même après combat à très haute altitude, sont astreints de conduire eux-mêmes leurs appareils au point de ravitaillement pour ensuite les piloter à leur point de garage, ce qui les force de rester à bord une heure et demie environ après leur atterrissage alors qu'il y aurait grand intérêt à ce qu'ils puissent aller immédiatement se reposer. Nous devons

22
en effet nous montrer particulièrement soucieux de la fatigue de nos pilotes et par conséquent particulièrement attentifs à tout ce qui concerne leur maintien dans le meilleur état physique possible.

Il nous est donc apparu que ces trois inconvénients pourraient aisément être supprimés en dotant simplement chaque groupe important de petites citernes-remorques attelées à des petits tracteurs de préférence à chenilles, qui s'approvisionnant elles-mêmes aux soutes de réserve, pourraient ensuite aller ravitailler chaque appareil à son point de garage. Ainsi les inconvénients signalés pourraient facilement être évités. Cette solution peu onéreuse à réaliser éviterait au surplus, lors de l'aménagement de nouveaux terrains l'obligation de construire des soutes souterraines directement sur le terrain. Les petites-citernes-remorques pouvant commodément aller s'approvisionner en carburant à des dépôts eux-mêmes établis à quelque distance de celui-ci et en lien qui serait en même temps plus aisé d'accès aux gros camions-citernes du ravitaillement général. En cas de bombardement, les risques seraient également diminués.

Monsieur Paul BENAZET. - Pour la voiture-citerne qui avait été prévue, on pense la monter sur des chenilles et l'appareil à compresseur devait faciliter le ravitaillement en essence. Malheureusement cet appareil coûte très cher.

M. le COMMANDANT LANXADE. - Ces appareils étaient prévus pour les terrains de l'arrière. Mais, au front, on établit des Bowsers qui contiennent cinq mille litres d'essence.

23

M. Albert OUVRE. - Dans les unités que nous avons visitées, il n'en existe pas.

CANTONNEMENTS :

Pour le groupe de chasse que nous avons visité, les cantonnements ont pu être réalisés dans des constructions en dur existant déjà avant la guerre et l'effectif de 170 hommes et Officiers y est installé d'heureuse façon, comparativement surtout à ce que peuvent être les cantonnements de groupe qui n'ont pas eu la bonne fortune de trouver à leur arrivée, de semblables casernements.

Toutefois, le chauffage est défectueux et le combustible en quantité notoirement insuffisant non seulement pour le personnel mais aussi pour l'entretien du petit matériel et des magasins. Nos unités de l'air sont en effet dotées réglementairement des mêmes allocations de combustible (0 K^g 600 de charbon par jour et par homme) que toutes les autres formations militaires, alors que leur effectif est relativement peu important et que les besoins de chauffage de toute nature sont beaucoup plus grands.

C'est ainsi que pour un effectif de 170 hommes et Officiers, le groupe en question reçoit journallement une dotation de seulement 102 K^g de charbon pour assurer le chauffage de la salle des pilotes, de la salle de renseignements, des bureaux, des dortoirs, de l'armurerie, de l'atelier de réparation des appareils de bord, de la salle de pliage des parachutes, de l'infirmerie, etc...etc... L'ensemble des feux que nous avons constatés étant de 25, dont plusieurs inactifs faute de combustible, il apparaît tout évidemment que les 102 K^g de dotation sont ridiculement insuffisants à cette période de l'année.

Très certainement, il y aurait lieu d'allouer pour un personnel et un matériel qui ont besoin d'être maintenus dans une atmosphère exempte d'humidité, et l'hiver à une température au dessus de zéro, une dotation de combustible plus importante. Cette observation s'appliquant à toutes les unités combattantes de l'air, qu'elles soient de chasse, d'observation ou de bombardement.

ABRIS POUR LE PERSONNEL DE GARDE DES APPAREILS :

La sécurité des appareils à terre ayant été recherchée dans la dispersion, il s'ensuit que la garde de ceux-ci le jour et surtout la nuit, oblige à l'établissement de petits postes, mais nous n'avons trouvé pour ceux-ci, aucun abri si ce n'est quelques petits abris de fortune alors qu'il serait simple de les leur procurer par quelques petits baraquements en planches, camouflés au besoin et dans lesquels ils pourraient avoir un poêle et venir s'y réchauffer tour à tour.

M. le PRESIDENT. - Pour les postes de garde, on pourrait certainement prévoir un abri.

M. le COMMANDANT LANXADE. - Je crois qu'il ^{serait} ~~serait~~ ~~très de bon intérêt~~ de revenir aux baraques ADRIAN.

M. Albert OUVRE. - Les Allemands savent très bien que nos avions sont dissimulés près des bois et une baraque Adrian ne serait pas plus repérable que ne l'est une simple tente.

M. le COMMANDANT LANXADE. - Pour les avions à béquille, la grille offre des inconvénients, car la béquille résiste peu de temps au contact avec les grilles. Mais il faut reconnaître qu'il n'y a plus maintenant que bien peu d'avions à béquille en service.

~~M. Paul BENAZET. - Le Général TETU m'a dit que le problème des terrains était d'une importance capitale et que d'autre part il lui fallait une aviation de chasse nombreuse et rapide.~~

FETS DE VOL ET DE CAMOUFLAGES :

Deux remarques sont à faire aussi au passage, concernant d'une part les effets de vol qui sont en quantités insuffisantes et d'autre part les camouflages artificiels en raphia teint, qui présentent l'inconvénient de détériorer très rapidement la peinture et même d'attaquer le métal des appareils sur lesquels ils sont employés.

o

o o

Et nous tenons à noter que malgré tous ces inconvénients nous avons trouvé un matériel en parfait état et le personnel, Officiers et soldats de l'air, animé d'un grand désir d'action.

o

o o

De retour à Nancy, nous avons pris contact avec Monsieur le Général commandant les forces aériennes de la zone de l'Est et poursuivant notre documentation, nous avons visité le lendemain 16 décembre plusieurs autres formations où nous avons eu l'occasion de faire les mêmes constatations que celles que nous venons de détailler.

Nous avons visité en particulier, un G.A.O. installé sur un terrain très mouilleux que des appareils "MUREAUX" constituant ce groupe pouvaient cependant utiliser grâce à leurs qualités d'envol mais qui serait certainement très difficilement utilisable en cette saison dans son état actuel par des appareils plus lourds et moins maniables au sol. Il devait du reste recevoir prochainement des Potez 63.

Sur ce terrain, une application de grilles métalliques pour piste d'envol avait été réalisée sur une longueur de 70 m. et une largeur d'une dizaine de mètres, bien que les piquets de fixation aient été rendus tout à fait inserviables du fait de l'état même du sol, l'ensemble de cette armature donnait satisfaction et présentait pour l'envol des appareils, une rigidité d'ensemble rendue suffisante par le seul assemblage entre elles des différentes parties la constituant.

o

o o

Notre sentiment personnel ainsi que les échos qu'il nous a été donné de recueillir à notre passage, nous incitent donc à indiquer que dans l'heure présente, vu l'état généralement mauvais des terrains de cette sône de l'Est et les nécessités qui en découlent de faciliter l'envol, l'atterrissage et le roulage au sol des avions, l'usage des grilles métalliques semble être le seul moyen pratique d'y parer et qu'il est non seulement à recommander, mais aussi à développer le plus rapidement possible.

.../...

Une observation est à faire cependant en ce qui concerne les moyens de fixation au sol, constitués jusqu'alors par de simples piquets métalliques rectilignes, insuffisamment adhérents lesquels devraient être remplacés par des accrochages genre "tire-bouchons" comme il en est fait usage par ailleurs dans l'armée, par exemple pour la fixation des réseaux de barbelés.

o

o o

Lors de cette dernière visite, nous avons également pu constater l'effet corrosif, non seulement sur la peinture mais sur le métal même par les camouflages de raphia ou de coco teints. Cet effet corrosif s'atténue, du reste au fur et à mesure que la teinture de ce camouflage disparaît sous l'effet de la pluie et du soleil, il faut en déduire que c'est la teinture qui doit être incriminée.

Si donc de ce côté encore, nous voulons ménager nos appareils, il est indispensable qu'immédiatement le nécessaire soit fait auprès des fournisseurs pour que les teintures en général vertes ou marrons soient d'une qualité qui évite ces détériorations.

o

o o

Il nous est apparu enfin d'une manière générale, que des baraquements, genre baraques Adrian, camouflés par des peintures adaptées, seraient précieuses pour le personnel et le matériel de réserve, sans devoir présenter plus d'inconvénients au repérage de l'observation ennemie que les tentes ou les voitures désavantageusement employées actuellement comme abris indispensables.

o

o o

Lors de cette dernière visite, comme partout ailleurs, nous avons trouvé un personnel d'un haut état moral, malgré les conditions particulièrement défectueuses dans lesquelles il était appelé à agir.

o

o o

Notre conclusion est que si l'on veut ménager personnel et matériel de l'air, il est indispensable que les groupes en campagne puissent recevoir rapidement un matériel de campement plus complet, du combustible en quantité plus importante, des petites remorques-citernes dans les groupes importants et aussi qu'il soit procédé d'urgence à l'aménagement des terrains, en particulier par le développement des grilles métalliques munies de moyens de fixation au sol, mieux adaptées.

Nous pensons en effet que faire un effort pour produire du matériel, le faire également pour avoir du personnel en suffisance, serait chose vaine si par ailleurs les terrains qui sont les bases de travail des groupes ne sont pas au même titre l'objet de toute notre attention.

L'infrastructure comprenant, notamment dans la zone des opérations, la prospection, l'aménagement; l'équipement et la réparation des terrains, est de ce fait, une des branches d'activité de l'armée de l'Air qui doit, en ce moment, nécessiter une attention exceptionnelle afin de rattraper dans toute la mesure du possible, le temps si malheureusement perdu avant-guerre. Dans cette région de l'Est que nous venons de visiter, il ne se trouve pour ainsi dire aucun terrain qui n'ait besoin de gros efforts pour le mettre en état et bien que pour la presque totalité de ceux utilisés, il s'agisse de terrains établis durant le temps de paix.

C'est, à notre sens, une impérieuse nécessité.

M. Paul BENAZET. - Le Général TETU m'a dit que le problème des terrains était d'une importance capitale et que d'autre part il lui fallait une aviation de chasse nombreuse et rapide.

M. Albert OUVRE. - Les grilles sont parfaitement utilisables par les avions de chasse.

M. Paul BENAZET. - On a du renvoyer à l'arrière les avions de bombardement par suite du manque de terrain.

M. Albert OUVRE. - Les terrains de l'Est sont argileux et il faut les armer en les grillageant.

M. le PRESIDENT. - Il y a cinq ans, les plans de dessèchement de l'état-major étaient de 210 terrains. Malheureusement ils n'ont pas été réalisés.

M. Albert OUVRE. - Pour beaucoup de terrains un drainage a été mal fait. D'autre part, il y a des terrains qu'on ne peut arriver à drainer complètement. Aussi je crois qu'il serait bon de persuader le Commandant, qui jusqu'ici s'est montré hésitant - car il craignait que les grilles se soulèvent et provoquent ainsi des accidents - d'armer les terrains en les grillageant.

M. le Président remercie M. Albert Ouvre ^{de} ~~pour~~ son remarquable exposé dont les conclusions sont adoptées.

La séance est levée.

SOUS-COMMISSION de l'INFRASTRUCTURE.

Séance du jeudi 7 Mars 1940.

Présents : M. LANCIEN, Président.

MM. de BERNY, DELTHIL, James HENNESSY,
de KERGARIOU, OUVRE.

M. le PRESIDENT - Au cours de la semaine s'étendant du 17 au 24 Mars, M. OUVRE et moi avons l'intention de revoir les formations ~~de nos avions déjà~~ ^{par nous} vues lors de notre première mission et de visiter les terrains de TOUL, NANCY et VERDUN.

M. le PRESIDENT donne la parole à M. OUVRE qui va donner à la Sous-Commission lecture d'une communication de M. le Ministre de l'Air en réponse à un rapport présenté par la Sous-Commission.

M. OUVRE - Du rapport de M. le Ministre de l'Air il ressort tout d'abord que plusieurs suggestions de la Sous-Commission de l'Infrastructure ont été retenues par le Haut Commandement.

Je vais examiner les différents points qui avaient soulevé les remarques de votre Sous-Commission :

"Abris. - Il a été décidé de placer à proximité de chaque plate-forme d'opérations deux hangars pour abriter les mécaniciens. 40 hangars étaient prévus pour les terrains de chasse pour le mois de janvier - 40 nouveaux seront installés en Mars et 600 ont été commandés. Les acheminements seront réalisés à l'aide de grilles d'acier dont la fixation a été améliorée à l'aide de piquets renforcés.

En ce qui concerne les carburants, le Ministère de l'Air

82
a fait savoir que le stockage en soute sur les bases d'opérations a été décidé pour les raisons suivantes : 1°) nécessité d'avoir un stockage de 500 litres sur tous les terrains pour alimenter les escadrilles susceptibles de venir s'y poser. 2°) une méthode d'économie a aussi présidé à cette décision, puisque grâce aux réservoirs en soute il n'y a plus besoin de se procurer des remorques-citernes ou des ^{coûture} moyens de pompage - 3°) enfin sécurité pour les stocks d'essence qui sont souterrains.

J'ajoute que chaque soute est équipée pour ravitailler trois avions à la fois ^{sout} et neuf avions au total.

Enfin le Ministère reconnaît que dans certains cas des remorques conditionnées peuvent être utilisées.

" Cantonnements. - A ce sujet le Ministre reconnaît que les allocations de combustibles sont insuffisantes, mais que les parcs peuvent fournir du combustible supplémentaire pour les locaux techniques.

En ce qui concerne les abris pour le personnel de garde, le Commandant du terrain a les moyens techniques de les réaliser.

Relativement aux effets de vol et de camouflage, le Ministère déclare avoir fait un gros effort en ce qui concerne les effets de vol et pour le camouflage il a été décidé d'éviter de mettre en contact le raphia et les parties métalliques des avions.

Le problème des grilles est également examiné ^{dans} les réponses du Ministère de l'Air qui déclarent que toutes mesures ont été prises pour faciliter leurs achats. 985.000 m² sont en commande, mais le prix est élevé et on essaie de trouver un matériel moins cher. Le Haut Commandement qui au début des hostilités avaient éprouvé certaines craintes quant à l'emploi des grilles semble moins réticent, l'expérience ayant prouvé leur grande utilité.

M. le PRESIDENT - C'est devant notre insistance que le Général TETU a donné l'ordre de faire un essai total avec des grilles sur un certain terrain, car auparavant il n'en était pas partisan.

M. de KERGARIOU - Circulant en voiture dans la région de MANTES, j'ai vu, il y a fort peu de temps, un grand nombre de grilles sur la bordure de la route.

M. OUVRE - Les grilles ~~devaient~~^{doivent} être rassemblées toutes ensemble, au moyen d'un boulonnage approprié, car il en est des grilles comme des voies de chemin de fer dont la rigidité est due au nombre de traverses, à la fixation et à l'ensemble que représente la voie ferrée.

J'ajoute que la rigidité de la voie ferrée est en outre régulièrement contrôlée.

M. le PRESIDENT - Nous avons vu des grilles rendre les plus grands services, même sur un terrain marécageux, néanmoins il est incontestable que pour des avions lourds il faut une surface plus grande de grilles.

M. le Commandant LANXADE - Lors de notre dernier voyage, nous avons ^{vu} des grilles aider l'avion à sortir des nouvelles alvéoles en S.

M. James HENNESSY - Les grilles peuvent-elles être utilisées pour l'atterrissage ?

M. le PRESIDENT - Dans ce cas leur emploi est peut-être moins utile, mais elles peuvent cependant rendre des services à la fin d'un atterrissage.

M. OUVRE - Je continue donc le commentaire du rapport de M. le Ministre de l'Air !

Baraques - Il est difficile de se les procurer, car la demande est actuellement beaucoup plus grande que l'offre. Néanmoins on essaie d'en acheter dans le commerce et des listes ont été dressées et communiquées aux Aers Régionaux.

Infrastructure en général. - Il existe 218 terrains de

34

grande dimension dans le NORD-EST. Il y aura 212 terrains supplémentaires au printemps. En outre 20 pistes d'envol en grilles d'acier sont prévues en Lorraine, mais il faut reconnaître que les propriétaires ont fait ~~des~~ difficultés pour céder leurs terrains et que dès le temps de paix des syndicats de défense avaient été créés, tandis que ~~d'autres~~ ^{d'autres} prévoyant la prochaine réquisition de leurs terrains les avaient rendu inutilisables en y faisant passer la charrue.

M. James HENNESSY - Pour être juste il faut reconnaître qu'il est arrivé que des terrains réquisitionnés ont été ensuite abandonnés par ceux qui les avaient choisis.

M. DELTHIL - Il arrive aussi que l'on réquisitionne des terrains de cultures ménagères ou de luxe, alors que quelques kilomètres plus loin on aurait pu disposer d'un autre terrain rendant les mêmes services. D'autre part un trop long délai s'écoule entre la réquisition et le paiement.

M. OUVRE - Certaines autos réquisitionnées au début de septembre n'ont pas encore été payées à leur propriétaire!

M. DELTHIL - Il est certain que si on dépouille un propriétaire de 20 vaches à lait de sa prairie, cet homme est complètement ruiné.

M. le PRESIDENT - Je remercie M. OUVRE de la remarquable communication et je crois que la Sous-Commission pourra être utilement convoquée lorsque nous aurons accompli notre nouvelle mission aux Armées.

La séance est levée.

35

Annexe

Compte-rendu de la visite effectuée aux Armées

les 1er, 2 et 3 Mai 1940

par M.M. LANCIEN et OUVRE, Sénateurs,

Membres de la Commission de l'Air.

La visite aux Armées de M.M. LANCIEN et OUVRE avait pour but :

1°) - de juger sur place des installations qui devaient être réalisées sur le terrain de Dhelme.

2°) - de se rendre compte des améliorations apportées à l'état des terrains de la zone d'opérations Est depuis leur visite de novembre 1939.

3°) - de juger, le cas échéant, des travaux exécutés sur les terrains et touchant au camouflage, aux abris, à la défense des terrains.

A cet effet, le voyage projeté devait comprendre :

- a) la visite du terrain de REIMS.
- b) la visite de 2 ou 3 terrains de la 3ème Armée.
- c) la visite du terrain de Dehlme
- d) la visite de 2 ou 3 terrains de la 4ème Armée.

Conformément au programme ci-dessus, les membres de la Commission de l'Air sont arrivés à Reims le 1er Mai à 9 h.30.

Ils ont été reçus par le Colonel CRESSOLLE Commandant le Secteur de l'Air de REIMS qui les a accompagné au terrain de cette ville. Là, le Commandant de la Base Aérienne leur a fait un rapide historique du terrain qui existant depuis 1913 a vu ses constructions définitives édifiées en 1928.

Ce terrain mesure 1.500 mètres de long sur 1.300 mètres de large.

Le sol à fond marneux est très bon et de ce fait le terrain est utilisable en toute saison.

Avant la guerre, ce terrain abritait environ l'effectif de 5 escadres.

Depuis la guerre, il héberge :

un groupe de bombardement léger anglais

une escadre aérienne lourde

une escadrille géographique

un parc

plusieurs détachements qui groupent des sections de transmissions, des sections spécialisées, des compagnies de l'Air.

Depuis plusieurs mois déjà le Commandement se préoccupe de la question du camouflage du terrain et de ses installations.

A cet effet d'ailleurs, un crédit a été accordé par le Ministère de l'Air et a permis de camoufler les installations du groupe central et du groupe sud qui ont été passés au noir vert foncé, ce qui constitue une atténuation très nette de l'ensemble des bâtiments.

Mais le travail n'est pas achevé. Il reste encore à exécuter le camouflage des hangars du groupe nord qui sont actuellement occupés par les Anglais.

En outre il est nécessaire de réduire la visibilité de la cour du casernement et des différentes plate-formes situées devant les hangars.

A cet effet, le Commandant de la Base Aérienne de Reims a fait, le 9 Mars 1940, une nouvelle demande de crédits se montant à 500.000 francs, mais à ce jour rien n'a encore été accordé et de ce fait le travail de camouflage du terrain est arrêté.

Après avoir quitté REIMS, M.M. LANCIEN et OUVRE sont allés au terrain de BUZY où est situé l'aéronautique du 11e Corps d'Armée.

Ce terrain comme tous ceux de la Wèvre est à sol argileux. En période de pluie, l'eau ne s'écoule pas, aussi le Commandant du Groupe a-t-il utilisé les grilles afin de réaliser des plateformes tant pour aborder le terrain que les routes d'essence.

Malheureusement cet emploi des grilles a été arrêté faute de crampons qui permettent de les fixer au sol.

A cet effet, il y a lieu de signaler qu'il n'existe aucune correspondance en nombre entre les grilles et les crampons livrés aux unités. Partout on constate que les crampons font défaut.

Dans un même ordre d'idée le Commandant du groupe a signalé qu'il avait bien reçu des sirènes d'alerte, mais qu'il était dans l'impossibilité de les monter faute d'appareillages.

Profitant de leur passage MM. LANCIEN et OUVRE ont interrogé le Commandant de groupe sur le nouveau matériel qu'il avait touché. Il a déclaré avoir maintenant 4 Potez 63-11, mais il déplore qu'en ait livré ces avions sans trousse d'outillage. De ce fait les mécaniciens n'ont rien pour parer à la plus petite panne. Le même fait est d'ailleurs signalé dans tous les G.A.O.

La journée du 1er Mai s'est achevée par la visite du G.A.O. du 42e Corps de forteresse à DONCOURT.

Sur ce terrain on a relevé les mêmes difficultés qu'au terrain de BUZY en ce qui concerne les crampons pour les grilles et l'outillage inexistant pour les Potez 63-11.

En outre en ce qui concerne l'utilisation de cet appareil, le Commandant de groupe a signalé l'appréhension réelle des observateurs qui placés à l'avant ne dispose d'aucun moyen de défense. Il s'en suit que si l'avion est attaqué l'observateur reste passif à son poste, sans pouvoir agir.

Après avoir quitté le terrain de DONCOURT, MM. LANCIEN et OUVRE se sont dirigés sur METZ où le même soir ils ont été les hôtes du Général de BOYSSON Commandant les forces aériennes de la 3e Armée.

Le 2 Mai au matin ces Messieurs se sont rendus directement sur le terrain de CHAMBLEY où se trouve le G.A.O. de la région fortifiée de METZ.

Sur ce terrain ils ont constaté avec plaisir l'utilisation rationnelle des grilles, qui ont été très judicieusement posées et permettent aux avions de pouvoir accéder très aisément aux différentes soutes d'essence. En outre la bande

de grilles déjà posées peut permettre le cas échéant de servir de bande d'envol pour les avions légers. La pose de ces grilles pourrait d'ailleurs être poursuivie, mais comme sur les autres terrains les utilisations manquent de crampons.

MM. LANCIEN et OUVRE ont visité les installations souterraines réalisées par le G.A.O. pour abriter le personnel chargé d'assurer la défense du terrain. Ils ont vivement conseillé au Commandant du Groupe d'utiliser comme camouflage des emplacements de batteries, un système analogue à celui réalisé sur le terrain de Soulommiers.

Le Commandant du G.A.O. a également signalé qu'il disposait de 6 Potez 63-11, il n'avait touché aucune trousse d'outillage.

Après avoir quitté CHAMBLEY, les Membres de la Commission de l'Air ont visité le terrain du groupe BARADEZ.

Là encore on leur a signalé le manque de crampons pour les grilles. En outre le Commandant du Groupe s'est plaint de ce que l'on n'ait pas songé à achever les constructions commencées sur le terrain avant la guerre. Ces constructions entreprises avant guerre par l'aéronautique civile (aéro-club local) si elles étaient achevées permettraient au G.A.O. de disposer de locaux indispensables sur le terrain (salle de renseignements, abris du personnel de garde, etc.)

Le Commandant du G.A.O. a ajouté d'autre part qu'il était à craindre que si on laissait les choses en état, le bâtiment construit finisse par s'effondrer, les pluies envahissant les caves.

De là; les membres de la Commission de l'Air se sont allés voir le terrain de GIRONVILLE qui leur avait été signalé comme un terrain en voie de réalisation.

Que dire de cette visite ! si ce n'est la surprise qu'en ne manque pas d'avoir en constatant qu'en a entrepris là des travaux qui sont voués à ne rien donner. L'officier du génie chargé de l'entreprise et qui était sur place a déclaré qu'en avait déjà englouti 5 millions et que pour achever le terrain il fallait compter encore environ 30 millions. Il a ajouté qu'au plus tôt les travaux seraient achevés en printemps 1941, et qu'à cette époque il ne garantissait pas que le terrain soit utilisable.

On le comprend aisément quand on voit la qualité du sol et le marécage de l'ensemble de la surface.

Ile est certain qu'on n'arrive pas à comprendre qu'en ait entrepris de tels travaux surtout lorsque les techniciens eux-mêmes déclarent que malgré tout ce qu'en pourra faire on n'aura jamais à cet emplacement un terrain utilisable en période de pluie. La logique serait donc qu'en ne s'acharne pas et qu'en suspende les travaux entrepris dans le minimum de temps.

En quittant ce terrain MM. LANCIEN et OUVRE se sont dirigés sur NANCY.

Ils sont allés rendre visite au Général BOUSCAT, mais ce dernier étant absent, ils ont été reçus par le Colonel CARAYON Chef d'Etat-Major et l'ont informé de leur désir d'aller voir le terrain de DEHLME.

Après l'avoir quitté, ils se sont donc rendus à DEHLME. Avant d'aller au terrain, ils se sont arrêtés à l'E.M. des forces aériennes du 9e Corps. Là, le Commandant PALANGIER

leur a signalé que si les grilles avaient bien été amenées sur le terrain, aucun travail n'avait encore été entrepris pour la confection de la piste d'envol.

Il a ajouté qu'il avait reçu des ordres stricts pour ne rien faire, le travail devant être assuré directement par un officier du G.Q.G.

Or, les membres de la Commission de l'Air étaient venus uniquement là pour voir ce terrain qu'on leur avait dit déjà aménagé. Ils ont donc marqué leur mécontentement qu'on leur ait fait faire le voyage alors que rien n'était encore fait.

Ils ont donc renoncé à se rendre jusqu'au terrain et sur les conseils du Commandant PALANGIER, ils sont allés voir le terrain de DIEUZE, nouveau terrain réalisé par les Forces Aériennes de la 4e Armée pour les besoins de l'aéronautique du 20e Corps.

Avant tout il y a lieu d'adresser un éloge tout particulier au Commandant ERPINE et au Lieutenant MARQUIS son adjoint qui l'un comme l'autre ont fait preuve dans la réalisation de ce terrain, d'un esprit de méthode et d'organisation qui mérite que des félicitations officielles leur soient adressées.

Le premier a trouvé le terrain, ex terrain de manoeuvres de la garnison de DIEUZE.

On ne s'explique d'ailleurs pas pourquoi ce terrain était resté ignoré de l'Armée de l'Air !! Une fois que le Commandant ERPINE a eu trouvé le terrain il s'est attelé à son aménagement. Dans un délai de 5 mois il l'a rendu utilisable, baraquements construits, routes d'accès faites, pistes d'envol

réalisées, et dans un délai très rapproché (15 jours environ) tout un Etat-Major de forces aériennes de Corps d'Armée et son G.A.O. vont pouvoir occuper l'emplacement.

Ce terrain par la conception des aménagements réalisés par le Commandant Erpine constitue un terrain type de ce que devraient être tous les terrains d'aviation du front.

M.M. LANCIEN et OUVRE ont chaudement félicité le Commandant ERPINE et son adjoint le Lieutenant MARQUIS.

Après cette visite les Membres de la Commission de l'Air sont rentrés à NANCY.

Enfin le lendemain matin 3 Mai ils se sont rendus sur le terrain de Toul.

Ils ont pu juger sur place des travaux importants entrepris par le Commandant du Groupe de chasse qui pour abriter son personnel a aménagé son P.C. dans un fort avoisinant et a relié ce fort au terrain par une route à travers la forêt. C'est en bordure de cette route et en lisière de la forêt qu'il a construit des alvéoles pour abriter les avions.

Le Commandant du groupe a insisté sur la nécessité de pouvoir disposer dans les groupes de petites chenillettes permettant d'effectuer sur place le ravitaillement des avions et le cas échéant devant servir au dépannage des avions sur le terrain.
