

N° 665 — Prix : 100 Frs

JUILLET 1952

Revue mensuelle

71, Champs-Élysées, PARIS

L'air



LE RAPPORT SUR

Présenté par M. Henri BOURET, Député, au nom de l'ASSEMBLÉE

NOUS sommes heureux de reproduire ci-dessous, le rapport qui a été présenté sur le Budget de l'Air, au nom de la Commission de la Défense Nationale, par M. Henri Bouret, député, Vice-Président de cette Commission. Nos lecteurs seront certainement extrêmement intéressés par ce rapport qui, très objectivement, fait le point de tous les grands problèmes actuels de l'Aviation militaire française.

En abordant l'étude des crédits de l'Air, la Commission de la défense nationale s'est posé deux questions qui lui paraissaient essentielles avant un examen plus approfondi :

— Ce total de 275 milliards permet-il à nos forces aériennes d'assurer leurs missions ?

— ces missions correspondent-elles aux besoins de notre défense nationale et de notre sécurité ?

Cette double interrogation nous a ainsi amenés successivement à examiner la définition des missions de l'armée de l'air, puis à rechercher dans quelle mesure nos forces aériennes étaient ou seraient demain en mesure de les accomplir.

LE BUDGET DE 1952

Un examen d'ensemble des crédits prévus pour l'Air fait apparaître que ceux-ci — non comprise la part française dans la mise en place de l'infrastructure interalliée — représentent 30 % du volume des crédits militaires demandés par la présente loi (830 milliards), mais un peu moins de 20 % de l'ensemble des dépenses militaires totales de la France (1.400 milliards), y comprises les dépenses d'Indochine et les Forces d'outre-mer. Dans le même temps, la Grande-Bretagne consacre 32 % de ses dépenses militaires à son aviation et les U. S. A. 40 %. Ainsi, malgré un accroissement de 144 milliards par rapport au chiffre du dernier exercice budgétaire, la France continue à consacrer à ses forces aériennes, dans l'ensemble de son effort de défense, une part très sensiblement moins forte que les deux grandes alliées anglo-saxonnes.

Que permettra l'ensemble de ces crédits dans lesquels 82 milliards représentent l'entretien et 64 milliards l'équipement, 30 milliards devant constituer la part française dans la construction des bases destinées aux formations interalliées ?

La réponse tient dans un triple examen intéressant respectivement :

— les effectifs, qui passent de 90.000 hommes à la fin de 1951 à 117.000 hommes à la fin de 1952 ;

— le nombre de nos formations de combat équipées de matériel moderne, qui passe dans le même temps de 19 à 27 escadrons ;

— le nombre de nos avions de ligne (pour la plupart chasseurs à réaction), qui passe de 308 à 554.

Il apparaît donc que notre armée de l'air va connaître cette année un accroissement sensible de son potentiel ; cet accroisse-

ment sera-t-il suffisant pour assurer une défense efficace dans les airs ? C'est ce qu'il convient maintenant d'examiner en fonction des missions prévues.

LES MISSIONS DE L'ARMÉE DE L'AIR

Il n'existe, à notre connaissance, aucun texte gouvernemental définissant, d'une manière précise, les missions particulières à l'armée de l'air française. En effet, le seul texte de référence reste le procès-verbal du 4 décembre 1948 définissant l'ensemble des missions générales de nos forces armées, à la suite de la réunion du Comité de la défense nationale en date du 21 octobre 1948. Les missions de l'armée de l'air ont été ultérieurement déduites de ce cadre général, puis adaptées aux obligations relevant des accords internationaux en ce qui concerne la contribution aérienne française dans la coalition de l'Atlantique Nord.

Dans l'attente de précisions formelles, on peut considérer de la manière suivante ces missions selon les différents théâtres d'opérations :

A. — En Europe occidentale. — Des missions traditionnelles que l'armée de l'air pourrait assurer, seules ont été retenues la défense aérienne du territoire et l'appui tactique des armées terrestres françaises.

En effet, le concours total des Alliés a été jugé nécessaire pour l'accomplissement des opérations aériennes de caractère spécialement offensif :

— missions stratégiques ;
— attaques du potentiel militaire ennemi.

Il est précisé que, dans l'état actuel de nos forces, l'aide des forces aériennes alliées serait indispensable pour compléter l'action des forces aériennes dans la bataille aéro-terrestre et pour assurer la maîtrise de l'air.

B. — Dans les autres territoires de l'Union française. — Ici, l'armée de l'air a reçu pour mission d'assurer en collaboration avec l'armée de terre et la marine :

— d'une part, la permanence de la présence française et la participation à toute action en cas de troubles locaux ;

— d'autre part, l'intervention rapide par une action puissante en cas de troubles généralisés.

C. — En Extrême-Orient. — En Extrême-Orient, les forces aériennes françaises ont reçu mission d'appuyer et de compléter l'action du corps expéditionnaire d'Indochine.

Il apparaît donc dès maintenant que, malgré l'abandon des missions stratégiques (reconnaissance ou bombardement) et des missions de bombardement à moyenne distance (attaques du potentiel militaire ennemi), nos forces aériennes ne seront pas, à la fin de cette année, en mesure d'assurer les missions qui leur sont confiées. C'est une observation importante sur les conséquences de laquelle nous aurons à revenir dans les conclusions du présent rapport.

LE PERSONNEL DE L'ARMÉE DE L'AIR

PLUSIEURS de nos collègues s'étant interrogés sur les raisons de l'augmentation des effectifs, il convient tout d'abord d'observer que l'accroissement de 27.000 hommes prévu correspond uniquement aux besoins des unités nouvelles, celles qui existent actuellement souffrant d'ailleurs d'un manque de cadres et de personnel spécialisé.

On peut prévoir dès maintenant que cet effectif va devenir rapidement très insuffisant si l'on considère qu'il doit être utilisé non seulement pour le service du matériel volant, mais encore pour la mise en œuvre du matériel de détection et de transmission, notamment dans les ensembles « maître-radar » de la défense aérienne du territoire.

À titre indicatif, on peut rappeler que la Royal Air Force a été amenée dès le mois d'avril dernier à porter à 270.000 hommes, ses effectifs qui deviennent ainsi près de trois fois supérieurs aux nôtres.

LES CADRES

En ce qui concerne les officiers, le vote des douzièmes provisoires a déjà permis une augmentation des effectifs à laquelle le complément prévu au présent budget permettra d'atteindre en fin d'année un accroissement total de 702 unités.

En partant du 1^{er} avril dernier où l'effectif en officiers était de 5.667, il a été prévu un complément dont l'origine est la suivante :

Sortie de l'Ecole de l'air (recrutement direct et E. O. A.)	218
Promotion de sous-officiers	175
Génie	64
Santé	44
Sous-lieutenants de réserve servant pendant la durée légale de service	160
Officiers de réserve servant en situation d'activité et officiers affectés à l'air sur leur demande par voie de changement d'arme	350
Total	6.678

Pertes (compte tenu du recul des limites d'âge 1951)	51
On arrive ainsi en fin d'année au total de	6.627

On arrive ainsi en fin d'année au total de 6.627.

Il apparaît ainsi que, pour le recrutement de ses officiers, l'armée de l'air doit recourir à des sources très diverses et l'on peut craindre « a priori » que cette hétérogénéité, quand on la compare à la situation des autres armes, soit un handicap. En réalité, l'expérience a montré que, d'une part, la communauté de formation des écoles, d'autre part, le brassage en unités font très rapidement disparaître cet inconvénient qui devient, au contraire, un élément d'enrichissement. Par ailleurs, la perspective de voir arriver bientôt en escadrille un matériel moderne dont une bonne partie est de fabrication française, contribue encore à augmenter le moral et la

qualité technique d'un corps qui continue à bien servir le prestige de nos ailes.

Quant aux sous-officiers, leurs effectifs passeront de 28.859 à la fin de 1951 à 31.200 en fin d'exercice.

LE PERSONNEL NAVIGANT

Pilotes. — La plus grande partie de nos pilotes est aujourd'hui formée dans les écoles d'Amérique du Nord, Etats-Unis et Canada ; cependant, certains rejoignent leur première instruction dans l'école française de Marrakech avant de poursuivre leur perfectionnement, soit à Meknès pour les chasseurs, soit à Avord pour les futurs pilotes de transport.

A leur retour en France, les pilotes formés à l'étranger sont « transformés » sur avion à réaction à Mont-de-Marsan, pour être ensuite envoyés en formation.

Au cours des visites effectuées dans deux de ces écoles, votre rapporteur a pu observer que la haute qualité du personnel d'encadrement permettait la progression de l'instruction dans les meilleures conditions techniques et morales.

Dans le courant de l'année 1951, 391 élèves ont été envoyés outre-Atlantique ; en 1952, les prévisions portent sur 1.556 jeunes gens, ce qui permet d'assurer le service du matériel devant arriver en formation en fin d'année ou l'année prochaine.

Certains de nos collègues sont étonnés du nombre important des élèves qui, envoyés outre-Atlantique, aux Etats-Unis notamment, n'ont pu terminer leur instruction de pilotage non pas tellement par insuffisance physique ou technique, mais principalement en raison d'un manque de connaissance de la langue anglaise. En effet le pourcentage d'éliminés a atteint à certains stades 35 à 40 %.

Votre Commission s'est préoccupée de l'avenir de ces jeunes gens et a pu obtenir l'assurance qu'ils trouveraient dans d'autres spécialités du personnel navigant ou du personnel spécialiste un emploi qui leur permettra d'accomplir leur vocation aéronautique.

Il n'en reste pas moins qu'un effort devra être fait afin de mettre les candidats à même de comprendre l'enseignement qui leur est donné.

Une des solutions proposées à M. le Secrétaire d'Etat à l'Air sur l'initiative de notre collègue, M. Loustaunau-Lacau, a été d'envoyer en Amérique, en même temps que les élèves, un certain nombre de leurs camarades possédant une connaissance étendue de la langue anglaise et pouvant leur servir d'interprète, aussi bien dans les cours à suivre que dans la préparation des missions en vol.

Navigateurs et radios. — Les navigateurs et radios, eux aussi, sont formés en Amérique du Nord ; les uns sont des élèves-pilotes éliminés pour inaptitude, les autres sont recrutés directement par concours.

Leur nombre est notoirement moins important que celui des élèves-pilotes du fait que les missions de notre armée de l'air, tant en ce

LE BUDGET DE L'AIR

et la Commission de la Défense Nationale de l'ÉCONOMIE

qui concerne l'interception que l'appui au sol, seront en majeure partie effectuées sur monoplaces.

LE PERSONNEL SPECIALISTE

Les besoins en personnel spécialiste se sont accrus d'une façon importante en fonction, d'une part, de la modernisation des matériels aériens, de l'augmentation du nombre des accessoires et de leur complexité croissante, d'autre part, de la mise en place de moyens de transmission et de détection de plus en plus nombreux faisant appel aux techniques les plus modernes.

L'armée de l'air aurait un intérêt évident à n'instruire dans ces domaines que du personnel appelé à servir longtemps sous les drapéaux. Elle s'y efforce en essayant d'attirer dans ses rangs tous les jeunes gens qui, par leur formation initiale, se sentent orientés vers ce genre de carrière. Elle leur ouvre d'abord, bien avant l'âge requis pour l'engagement, les portes de l'école des apprentis mécaniciens de Saintes : puis, celles de l'école de Rochefort, en ce qui concerne les spécialités avions, moteurs, équipement, armement, travail d'atelier et matériel roulant. C'est ainsi que cette année, le nombre des apprentis de première et deuxième année de l'école de Saintes s'élève à 1.200 et qu'environ 4.000 élèves seront brevetés à l'école de Rochefort. Ces nombres restent largement inférieurs à ceux des besoins.

Les techniques propres aux transmissions et aux appareils de détection sont inculquées aux jeunes engagés dans les écoles de Nîmes, d'Auxerre et de Chambéry ; les prévisions de sortie sont de 2.000 brevets environ alors que les besoins s'élèveraient à près de 6.000.

L'état-major a dû dans ces conditions admettre de pratiquer de plus en plus une instruction rapide et très spécialisée des jeunes du contingent, méthode qui, dans le cadre actuel du service de dix-huit mois, permet d'utiliser à plein, pendant un an ou six mois suivant les spécialités, les qualités des jeunes gens primitivement sélectionnés afin d'obtenir une orientation logique vers un plein emploi de leurs facultés.

C'est ainsi que, cette année, on estime à 6.000 environ le nombre des jeunes appelés qui pourront recevoir sur les bases aériennes une instruction complète.

LE SERVICE GENERAL

En ce qui concerne le service général, l'armée de l'air possède des besoins comparables à ceux des autres armées. Il faut cependant faire mention spéciale d'une catégorie de personnel que l'on peut considérer comme hautement spécialisé et dont le besoin se fait particulièrement sentir dans cette armée : celle des exploitants de transmissions. Deux écoles seulement leur sont réservées : Toulouse et Fez, et leur débit s'avère insuffisant puisque 4.000 sorties seulement sont prévues pour 1952, alors que les besoins peuvent être chiffrés à près de 6.000 exploitants.

La encore, l'appel au contingent

instruit sur les bases s'impose pour satisfaire aux besoins mais il est hors de doute que la discontinuité du service due au rythme des incorporations et des libérations nuit au développement harmonieux des unités nouvellement mises sur pied.

Seules, des améliorations dans la répartition des différentes catégories de personnel à l'intérieur des échelles de solde seraient peut-être à même de conduire plus de jeunes gens vers la carrière militaire et de permettre par là même la réduction des frais généraux d'une instruction coûteuse.

LES RESERVES

Effectuant des périodes d'instruction volontaires ou obligatoires, fournissant un service actif dans les unités de « réserve active », suivant les cours d'état-major, le personnel des réserves doit participer activement à la préparation des unités mobilisées du temps de guerre.

En 1951, 3.300 réservistes, dont 165 membres du personnel navigant et 488 spécialistes ont été convoqués pour effectuer des périodes. De plus, quatre centres d'entraînement des réserves ordinaires (C.E.R.O.) ont fonctionné, permettant l'entraînement de 243 membres du personnel navigant et de 277 spécialistes.

Enfin, le principe des unités de « réserve active », appliqué jusqu'ici uniquement au personnel des unités volantes, va être étendu, grâce aux propositions qui vous sont soumises par le présent projet, aux formations de détection des avions ennemis et de conduite aux opérations relevant de la défense aérienne du territoire.

Votre Commission pense que l'effort entrepris dans ce sens devra être largement amplifié si l'on mesure l'importance des spécialistes nécessaires dans tous les domaines et si on le compare à titre indicatif à celui qui a été fourni par la Royal Air France dans laquelle au cours de l'année 1951, plus de 7.000 réservistes ont effectué des périodes de quinze jours et où près de 20 escadrons sont constitués entièrement par du personnel de réserve.

OBSERVATIONS DIVERSES

Une difficulté a été évoquée concernant le recrutement des officiers d'active. Il apparaît que, grâce à l'action de la propagande entreprise dans les établissements de l'Education Nationale, une amélioration a été observée dont on peut espérer le maintien par l'attribution de bourses d'études, l'extension du nombre des grandes écoles à l'admission directe du cadre actif, et la revalorisation de la fonction de l'officier.

En ce qui concerne le recrutement général, l'action de la propagande entreprise dans chaque région par les sections « cadre-air » paraît susceptible dans l'avenir de drainer vers l'armée de l'air un nombre plus considérable de jeunes gens permettant au commandement un choix plus étendu et par là l'augmentation du niveau intellectuel de l'ensemble. Le pilotage d'un avion moderne exige en

effet non seulement des aptitudes physiques caractérisées mais encore des connaissances techniques et scientifiques auxquelles, dans la conjoncture présente, la connaissance de la langue anglaise est un complément à peu près indispensable.

A ces catégories de personnels masculins, l'armée de l'air ajoute l'ensemble des formations féminines de l'air pour lesquelles une augmentation d'effectif notable est demandée au budget de cette année. L'appel au personnel féminin n'est, d'ailleurs, pas spécial à la France et nos alliés d'outre-Manche, qui l'ont pratiqué avant nous, continuent de maintenir dans les cadres un nombreux personnel féminin.

Il nous apparaît que l'armée de l'air française a tout avantage à imiter sa camarade d'outre-Manche en formant un cadre suffisamment nombreux de ces techniciennes féminines.

LE MATERIEL AERONAUTIQUE

DANS l'état actuel des missions principales de l'armée de l'air (interception des bombardiers et appui des troupes au sol), il est évident que c'est essentiellement d'appareils monoplace de chasse que nous nous avons besoin. C'est la raison pour laquelle votre Commission s'attardant assez peu à l'examen des différents types d'appareils de transport, de liaison et d'école actuellement en dotation, s'est préoccupée en première urgence de connaître en quantité et en qualité la valeur du matériel affecté à nos escadrons de combat et de celui qui doit le compléter ou le remplacer dans les deux ou trois prochaines années.

Le « Plan quinquennal ». — Les bases de principe sur lesquelles sont actuellement calculés les programmes de matériels prévus, ont été définis successivement par la loi n° 50-1005 du 19 août 1950 portant prévision d'un plan quinquennal de fabrications aéronautiques et par celle n° 51-29 du 8 janvier 1951 définissant le programme de réarmement. La première avait été étudiée et votée avant la guerre de Corée et la seconde, qui s'était traduite, pour l'armée de l'air, par une tranche supplémentaire de 210 chasseurs d'interception, indiquait les préoccupations interalliées devant le nouveau conflit allumé en Extrême-Orient.

Depuis lors, de nouvelles définitions ont été établies en février dernier lors de la réunion du Conseil Atlantique à Lisbonne ; elles se traduisent en fait par un étalement sensible de nos fabrications qui ne comporte, pour cette année, aucune répercussion directe sur le nombre des avions prévus et celui des formations nouvelles, mais qui est très inquiétant pour l'avenir. On se souvient en effet des conditions internationales existant au moment du vote du plan quinquennal, lequel était d'ailleurs apparu à l'époque, à plusieurs de nos collègues, très modeste par rapport aux besoins à couvrir.

Les commandes « off shore ». — Les considérations précédentes relatives aux prévisions contenues dans le plan quinquennal augmentées par la loi de réarmement et diminuées à la Conférence de Lisbonne, ne prendront d'ailleurs effet que dans la mesure où le gouvernement des Etats-Unis, dans le cadre des achats « off shore », passera aux usines de construction aéronautique françaises des commandes dont le montant total doit atteindre environ 27 milliards.

Malheureusement, à notre connaissance, seul l'espérance est encore permis en ce domaine, étant donné l'état des conversations avec nos alliés et nombreux sont les membres de votre Commission à avoir exprimé aux représentants du Gouvernement leurs inquiétudes en la matière. Il apparaît en effet que si ces commandes ne sont pas passées à notre industrie, la loi votée par le Parlement n'aura pas été respectée, et notre armée de l'air restera, dans les années futures, incapable de faire face à ses missions ; enfin, la plupart de nos usines aéronautiques verront leur existence définitivement compromise.

En effet, en ce qui concerne les cellules, les sociétés qui travaillent à la construction d'intercepteurs financés par le budget français : (S.N.C.A.S.E., S.N.C.A.S.O., Dassault), voient leurs commandes s'achever en 1953 ou au plus tard au début de 1954. Dans ces conditions, la commande en série des M. D. 452 « Mystère » est indispensable au plus tard au début de 1953 pour assurer leur plan de charge. Il en va de même en ce qui concerne l'usine de Marignane de la S.N.C.A.S.E. où la commande des « Sea Venom » (chasseurs embarqués pour la marine) est nécessaire dans les mêmes conditions. Quant à la S.N.C.A.N. qui, dès maintenant, a pour charge principale la fabrication des cargos « Nord 2.500 », elle devrait immédiatement cesser toute activité en cas d'annulation de la commande.

En ce qui concerne les moteurs, les usines Hispano achèveront en fin de 1953 la fabrication des turboréacteurs « Nene » prévus pour le Mistral et l'Ouragan. L'arrêt de la fabrication des réacteurs « Tay », prévus sur une bonne partie des intercepteurs « Mystère », réduirait dès maintenant la charge de la Société et l'obligerait à fermer à partir de 1953 au cas où elle ne recevrait pas de commande.

Quant à la S.N.E.C.M.A., l'arrêt simultané du moteur « Bristol Hercules » prévu sur le « Nord 2.500 » et du réacteur « Atar » destiné à l'intercepteur « Mystère » et à ses dérivés, compromettrait immédiatement l'existence de la Société dont il faut souligner cependant le redressement financier.

Telles sont les incertitudes juridiques, militaires, économiques et sociales sur lesquelles repose notre défense aérienne. Votre Commission en a tiré certaines réflexions que le rapporteur s'est efforcé de dégager dans ses conclusions.

(A suivre)