

La formation des équipages de l'Armée de l'Air de 1939 à 1941

Jacques-Christian Ehrengardt (Aéro Journal, été 2004)

I - Les écoles de l'Air de septembre 1939 à juin 1940

La formation des effectifs navigants est une des problématiques majeures auxquelles l'Armée de l'Air est confrontée dès le début du conflit.

L'Armée de l'Air est alors déjà en déficit de personnels navigants. Les chiffres bruts ne doivent pas faire illusion, car ils cachent une situation inadaptée : ainsi, 2 000 des 5 200 officiers de l'Armée de l'Air sont des sédentaires (inaptes à des fonctions navigantes) ou des réservistes en manque de remise à nouveau avant de pouvoir voler à nouveau en unité combattante. De plus, rappelons-le, quand la guerre éclate, l'Armée de l'Air est en pleine expansion. Avec l'adoption en septembre 1939 du « plan V » ou « plan des 3 200 » (qui double sa taille et vise la mise en place d'une flotte de 3 200 avions de combat), ses écoles doivent former chaque année 500 officiers, 600 sous-officiers pilotes et 450 mitrailleurs (ainsi que 6 000 mécaniciens en deux ans) pour doter en effectifs les nouvelles unités et remplacer les pertes prévues sur la période.

L'organisation de la formation des navigants

A la mobilisation, sous la direction du général Mouchard, Inspecteur Général des Ecoles et des Effectifs, l'aviation française dispose d'un système de formation a priori proche de celui de ses homologues.

Un premier circuit concerne les officiers. Après l'Ecole de l'Air, les officiers futurs navigants intègrent une école d'application (Versailles, St-Cyr, Orly) avant de rejoindre un Centre d'Instruction (CI – voir ci-dessous). Les officiers réservistes mobilisés passent par l'école de Transformation de Romilly.

Un second circuit concerne les sous-officiers et hommes de troupes. Les personnels disponibles (engagés, professionnels issus des écoles de sous-officiers, conscrits, réservistes rappelés) identifiés comme pouvant devenir du personnel navigant (en fonction de critères physiques, d'âge et de niveau d'instruction scolaire) sont orientés vers les Ecoles Élémentaires de Pilotage (EEP) où ils reçoivent une instruction technique et militaire de base au vol et passent leur brevet de pilotage. A la sortie de l'EEP, les élèves les plus méritants (rarement plus de 20 à 30 % de chaque promotion) poursuivent leur apprentissage en tant que pilotes ; la majorité des élèves rejoignent les filières d'apprentissage des autres catégories de navigants (mitrailleurs, navigateurs, bombardiers, radios, etc.), tandis qu'une minorité est recalée et rejoint les filières de formation des personnels au sol de l'Armée de l'Air.

Après l'EEP, la seconde étape de la formation des pilotes est l'Ecole Auxiliaire de Pilotage (EAP) où les futurs pilotes perfectionnent leurs compétences. A l'issue de l'EAP, selon leur classement, les élèves peuvent choisir leur spécialité (chasse, bombardement, renseignement). La troisième étape de la formation des navigants est l'Ecole Principale de Pilotage (EPP) ; les EPP sont réparties par spécialités, et les élèves y poursuivent leur formation (vol aux instruments, découverte des avions modernes, etc.). En moyenne, les élèves-pilotes comptent 220 heures de vol (auxquelles s'ajouteront 75 à 90 heures en CI).

La dernière étape de la formation des pilotes est le Centre d'Instruction (CI)¹, par spécialité (CIC – Chasse ; CIB – bombardement ; CIR – renseignement). C'est à ce stade que les

¹ Il y a des exceptions : certaines EPP ont parfois formé aux techniques de combat, et leurs élèves ont ainsi directement rejoint des unités de combats sans passer par un CI.

navigants de l'Armée de l'Air découvrent leurs futurs avions d'armes, apprennent les tactiques de combat et que, pour les multiplaces, les équipages sont formés. Les CI assurent aussi la remise à niveau des réservistes ou sous-officiers changeant de spécialité ainsi que des navigants de l'aéronautique navale (dont l'instruction de base dépend de la Marine, mais dont la formation au pilotage est assurée par l'Armée de l'Air). Chaque CI compte en moyenne une promotion de 80 pilotes, pour une formation d'environ 2 mois.

La durée moyenne du parcours complet de formation d'un pilote est de onze mois pour les « bleus », et de six mois pour les titulaires d'un brevet de tourisme (temps de formation réel non compris les périodes d'attente ou de transfert entre deux écoles : au final, ce sont plutôt respectivement 15 et 9 mois).

Face à des difficultés structurelles et conjoncturelles

Malgré les efforts du général Mouchard depuis 1938, ce système de formation n'est pas en phase avec l'expansion de l'Armée de l'Air et connaît de sérieux problèmes.

Le processus de mobilisation est en effet très difficile, avec des plans de militarisation des infrastructures civiles incomplets ou inadéquats, un matériel insuffisant, la mobilisation dans les unités combattantes des cadres nécessaires au bon fonctionnement des écoles (là comme dans les usines d'armement), etc. Prévu pour durer 20 jours, le processus de mobilisation prend en réalité trois mois.

Le premier problème auquel se heurte le système de formation est un manque d'infrastructures, car la question de la formation du personnel ne reçoit l'attention nécessaire qu'en 1938. A ce moment, l'Armée de l'Air ne compte que trois écoles de navigants (1 720 élèves à l'instruction) : malgré la mobilisation des infrastructures civiles (la plupart des EEP sont issues de la mobilisation des aéroclubs civils, certains d'entre eux ayant déjà été intégrés à l'aviation paramilitaire à travers le programme d'Aviation Populaire mis en place dès 1936 par Pierre Cot), la progression est lente pour arriver à 15 écoles en septembre 1939 (6 070 élèves) et 37 écoles en mars 1940 (10 490 élèves).

D'autres problèmes sont liées aux matériels : les modèles d'avions utilisés pour la formation sont divers et variés, souvent périmés et usagés. Il s'agit principalement d'avions à trains fixe et de faible puissance : le gros écart de puissance avec les avions de combat complique la fin de la formation.

Enfin, les écoles de l'Air se heurtent à une pénurie de moniteurs : l'Armée de l'Air dispose de 500 moniteurs en septembre 1939 (et seulement après prélèvement de 300 d'entre eux dans les unités combattantes !) alors qu'il en faudrait 1 100 pour atteindre les objectifs du plan V. Afin de pallier ce problème, l'Ecole des Moniteurs de Pilotage de Salon-de-Provence est mise en place.

Qui plus est, les écoles de l'Armée de l'Air doivent fournir entre septembre 1939 et juin 1940 un effort important, non seulement pour former de nouveaux pilotes, mais aussi pour accompagner la mise en service de nouveaux appareils modernes en formant les équipages (habités à de vieux appareils de renseignement – Potez 27 et 39, Mureaux 115 ou 117 – ou de bombardement – Bloch 210, Amiot 143, etc.) au pilotage d'avions modernes (Glenn Martin 167, LeO 451, Amiot 354, Potez 63.11, Bloch 174, etc.). Cet accompagnement se fait, pour le renseignement, au Groupe de Transformation de GAO de Toulouse, puis aux Groupes de Transformation 521 et 522 (Romilly) et 523 (St Etienne de St Geoirs). Pour le bombardement, il a lieu au Groupe d'Instruction de l'Aviation de Bombardement du Sud-Est (GIABSE).

Le système se grippe

Toutes ces difficultés provoquant plusieurs crises de croissance au cours desquelles le système se grippe ou se bloque.

La première crise intervient lors de la mobilisation. Les raisons évoquées ci-dessus provoquent une désorganisation complète du faible nombre d'écoles déjà opérationnelles avant l'entrée en guerre. En pratique, les écoles mobilisées ne fonctionnent vraiment qu'à partir de janvier 1940.

Une deuxième crise intervient à la sortie de l'hiver. L'accompagnement du plan V s'est traduit dans un premier temps par un accroissement des ensembles de formation initiale (un ensemble regroupe en général 1EAP et 2 à 3 EEP). La cible initiale (octobre 1939) était de trente ensembles à mettre en place ; en pratique, dix-huit ensembles fonctionnent en mars 1940², mais tous ces EAP n'alimentent « que » 2 EPP, provoquant un engorgement de ces dernières ! En réponse à cette situation, le général Mouchard décide de ralentir temporairement la formation en EAP le temps de mettre en place de nouveaux EPP...

Enfin, une troisième crise intervient au début des opérations actives, en mai 1940 : face à la dégradation de la situation, très vite, l'aviation est vue comme le seul moyen d'arrêter l'ennemi et l'Armée de l'Air fait flèche de tout bois pour maximiser le nombre d'appareils déployés au front : tous les avions de combats modernes présents dans les écoles sont mis à disposition des armées et des patrouilles DAT (défense aérienne du territoire), soit 109 avions de chasse et 79 bombardiers, tandis que de nombreux moniteurs (354 pilotes) rejoignent les unités de combat, stoppant ainsi complètement le processus de formation...

Entre ces différentes crises, le système de formation des navigants de l'Armée de l'Air n'a fonctionné efficacement que sur de courtes périodes. Il ne faut donc pas s'étonner qu'il affiche in fine des performances très insuffisantes. L'élément le plus révélateur de ses lacunes est le fait qu'à la fin de la campagne de France, l'Armée de l'Air n'a formé aucun nouveau pilote de guerre : tous les nouveaux personnels navigants arrivés en unité de combat étaient des personnels issus d'une reconversion (réservistes qui savaient déjà voler, étrangers aguerris, équipages « transformés » sur avions modernes, etc.) ; aucun « bleu » n'a achevé sa formation à temps pour participer à la campagne de France...

II - Le Grand Déménagement des écoles : anticipé puis subi et enfin maîtrisé !

En réalité, le Grand Déménagement des écoles de l'Armée de l'Air a commencé bien avant juin 1940.

Dès octobre 1939, l'analyse des infrastructures disponibles montre qu'il ne sera pas possible de mettre en place en métropole les 30 ensembles (EAP-EEP) voulus par le plan d'expansion : l'Armée de l'Air se tourne donc vers le sud et décide d'installer 10 groupements écoles (EAP-EEP) en Afrique Française du Nord (AFN). Une école d'application pour officiers est ainsi créée à Meknès, ainsi que 4 ensembles EAP-EEP pour sous-officiers (respectivement à Marrakech, Fez, Tafaraoui et Boufarik) : toutes ces écoles sont finalement opérationnelles en mars ou avril 1940. Ce même programme d'octobre 1939 prévoit la mise en place à partir de juin 1940 d'un nouvel ensemble en AFN tous les deux mois jusqu'à atteindre les 10 ensembles, prévus fin 1940 ; les actions correspondantes sont lancées sans attendre.

A la fin de l'hiver 1939-1940, le général Mouchard fait le constat que les mauvaises conditions météorologiques en France ont limité le nombre d'heures de vol des élèves-pilotes et ralenti leur cycle de formation. Il décide alors le transfert vers l'AFN de plusieurs écoles, pour y bénéficier d'une meilleure météo : cette décision, couplée avec la réorganisation des CI

² Quatre ensembles pour officiers en métropole, 1 ensemble pour officiers en AFN ; 9 ensembles pour sous-officiers en Métropole, 4 ensembles pour sous-officiers en AFN, dont 2 n'entrent en service qu'en avril...

intervenue début mai 1940, permet le transfert progressif vers l'AFN en avril et mai 1940 d'un nouveau groupement écoles (EAP-EEP), d'un EPP et d'un CIC (ce dernier à Meknès).

A partir de mai 1940, ce mouvement vers l'AFN, jusque là organisé et anticipé, devient subi et beaucoup plus chaotique. Avec le début des opérations terrestres sur le front nord-est puis l'avance rapide des forces allemandes, les écoles situées dans le nord de la France et en région parisienne sont repliées mi-mai au sud de la Loire (et directement vers l'AFN pour les écoles d'officiers) ; début juin, ce mouvement s'accroît encore pour gagner la Provence et le sud de la Dordogne. Ces opérations de repli sont soudaines, désordonnées et souvent mal conduites (matériel en partie abandonné ou détruit au lieu d'être replié) et provoquent des embouteillages importants sur les terrains du sud du pays.

Mi juin, une fois actée la décision du gouvernement de poursuivre la lutte dans l'Empire, le général Mouchard ordonne le transfert systématique des écoles en AFN : si de nombreux avions-écoles n'ont pas l'autonomie pour traverser la Méditerranée et doivent être détruits, la quasi-totalité des élèves et des personnels des écoles de l'Air réussissent à gagner l'AFN en juin et juillet 1940.

Fin juillet, la plupart des personnels sont désormais sauvés mais les encombrements sur les terrains d'aviation d'AFN, la pénurie de matériels et la désorganisation liée à ce repli massif ne permettent pas à l'ensemble des écoles de reprendre immédiatement leurs programmes de formation. Néanmoins, les actions anticipées ont déjà permis de disposer à cette date d'un nombre non négligeable d'écoles complètement opérationnelles³, bientôt rejointes par d'autres ensembles⁴. Le système de formation des navigants de l'Armée de l'Air n'est pas mort, même si son rendement reste évidemment très en deçà des besoins.

III - Une reprise en main énergique et pragmatique

Une fois repliée en AFN, l'Armée de l'Air vit une profonde réorganisation. Le général Mouchard appelé à de plus hautes fonctions, c'est le général de brigade aérienne René Chambe⁵ qui le remplace comme Inspecteur Général des Ecoles. Fort de l'expérience des ratés de la première année de guerre, il prend rapidement une série de mesures énergiques et pragmatiques qui permettent de résoudre une partie des problèmes.

Les combats aériens de juin et juillet en France ont permis de démontrer par les faits la qualité des pilotes étrangers (Polonais en particulier). L'état-major de l'Armée de l'Air décide donc à

³ Ecole d'application pour officiers-pilotes à Meknès ; 6 groupements EAP-EEP pour sous-officiers à Marrakech, Fez, Tafaraoui, Boufarik, Alger et Oran ; 2 EPP à Casablanca et Rabat ; CIC à Meknès ; CIB à Casablanca ; école de mitrailleurs à Blida ; école d'observateurs à Rabat ; école de mécaniciens et école technique / atelier industriel de l'Air à Casablanca.

⁴ Deux groupements EAP-EEP à Affreville et Kasba Tadla ; 3 EPP à Oran, Affreville et Marrakech ; CIR à Blida ; CIC à Tunis - El Aouina (il sera replié à Alger pendant le blitz Malte-Tunis) ; école d'application pour officiers à Relizane ; école de mitrailleurs à Biskra ; école d'observateurs à Alger Maison-Blanche ; école de radio-navigateurs à Mediouna ; auxquelles il faut ajouter l'école de pilotage d'hydravion (dépendant de la Marine), en cours de réouverture à la BAN Bizerte-Karouba (du blitz Malte-Tunis jusqu'à 1942, elle sera repliée à Port-Lyautey), l'école de l'aéronautique belge à Oujda et le dépôt d'instruction de l'aviation polonaise à Mediouna.

⁵ Colonel et commandant des forces aériennes de la 7^e armée en mai 1940, il alerte ses pairs sur la menace que la Luftwaffe fait peser sur le mouvement de son armée en Hollande ; il seconde efficacement Giraud puis Frère en protégeant au mieux leur armée dans ses mouvements en retraite. Nommé général de brigade aérienne le 14 juillet 1940 et rappelé en AFN, il profite du « Waterloo des étoiles » et du rajeunissement des cadres pour obtenir un poste jusque-là réservé aux quatre étoiles...

l'été d'incorporer massivement ces pilotes expérimentés dans les unités de combat⁶, en se contenant d'une remise à niveau minimale. Cet afflux de personnel polonais, tchécoslovaque et belge (couplé à une réduction du nombre d'unités de combats) permet de combler les pertes de la campagne de France sans trop solliciter les écoles ; il donne ainsi une bouffée d'oxygène au système de formation des navigants, qui peut se concentrer sur le moyen terme sans chercher à atteindre des objectifs trop ambitieux à court terme.

Une des premières décisions du général Chambe est un rappel massif de moniteurs dans les écoles : sans ces derniers, la formation des nouveaux navigants était ralentie. L'AFN comptant un nombre d'écoles plus limité que la métropole en mai, il suffit de moins de 200 moniteurs pour assurer convenablement leur fonctionnement. Grâce à l'arrivée des premières promotions de personnels navigants formés par les écoles de l'Air et à l'apport des pilotes étrangers, cette ponction sur les effectifs des unités de combat se fait sans porter atteinte à leur capacité opérationnelle. Par ailleurs, la réouverture à Meknès de l'école des moniteurs permet d'assurer la formation à moyen et long terme de nouvelles générations de moniteurs : ceux-ci sont le plus souvent d'anciens pilotes atteints par la limite d'âge ou blessés en combat, qui apportent ainsi leur expérience sans préjudice pour les effectifs des unités de ligne auxquels ils ne peuvent plus être affectés.

Comme pour les moniteurs, le matériel fait défaut aux écoles : le manque le plus criant concerne les avions, mais la pénurie touche aussi les installations au sol et les pièces détachées. Comme dans de nombreux autres domaines, l'état-major espère résoudre cette pénurie en faisant appel dès août 40 aux industries nord-américaines et des commandes massives de Boeing PT-13 Kaydet, Fairchild PT-19 et autres Tiger Moth canadiens (pour l'instruction élémentaire) viennent s'ajouter à celles déjà passées (North-American NA.57 et NA.64 pour l'instruction avancée). Mais ces commandes trop tardives ne peuvent être livrées en nombre avant 1941 ; dans l'intervalle, Chambe décide de concentrer les moyens dispersés disponibles (transportés par bateau jusqu'en juin 1940 ou passés par la voie des airs via la Corse lors du Grand Déménagement) sur un nombre réduit d'écoles, réparties sur la chaîne complète de formation (EEP-EAP-EPP-CI), assurant ainsi un flot réduit mais régulier de navigants bien formés.

Afin de concentrer les rares compétences de pilotage dans les fonctions les plus importantes (unités de combats, moniteurs) tout en assurant un service de qualité aux unités combattantes, le général Mouchard crée dès l'automne 1941 un corps de convoyeurs de l'air. Il s'agit d'un groupe de quelques dizaines de pilotes confirmés mais pas assez expérimentés pour être moniteurs et que l'état-major ne souhaite pas affecter au front, pour une raison ou pour une autre – c'est dans ce corps que serviront d'abord les premières femmes pilotes de l'Armée de l'Air. Ces convoyeurs vont assurer le convoyage des appareils neufs, remontés et essayés dans les ports marocains, jusqu'aux terrains opérationnels des unités de combat. Disposant de quelques vieux bombardiers convertis en appareils de transport rustiques afin d'assurer les vols retours, bénéficiant d'une organisation sans faille, ces convoyeurs rendent de grands services en déchargeant les écoles et les unités combattantes des opérations liées au transport des nouveaux appareils. Les convoyages ne sont pas toujours de tout repos, en particulier quand, en plein blitz Malte-Tunis, il faut amener de nouveaux appareils jusqu'aux aérodromes tunisiens : le corps des convoyeurs connaît rapidement ses premières victimes de combat aériens, ainsi que, plus surprenant peut-être, ses premières victoires.

Toutes ces actions visent à assurer la survie de l'Armée de l'Air à court et moyen terme, en poursuivant la formation des près de 10 000 navigants encore à l'instruction, qui deviendront les renforts de 1941. Les efforts de l'état-major de l'Armée de l'Air visent aussi le long terme,

⁶ La décision de faire appel aux pilotes étrangers est immédiate ; mais de difficiles tractations et négociations se poursuivront pendant plusieurs mois avant de regrouper ces navigants dans des escadrilles puis des groupes nationaux...

en tâchant d'incorporer de nouveaux élèves-pilotes qui seront les futurs renforts de 1942. La base de recrutement en AFN reste limitée, en raison de la faible population française et du niveau d'instruction moyen médiocre des populations musulmanes, aussi le recrutement est-il dirigé au-delà de la cible évidente que constituent les jeunes lycéens d'AFN, mais aussi de tout l'Empire (Afrique Noire et Indochine notamment). Les premiers évadés de France, jeunes lycéens ou soldats récemment démobilisés désireux de poursuivre la lutte, proposent quelques élèves-navigants supplémentaires. Les populations de Français de l'étranger, fortement sollicitées, fournissent proportionnellement de nombreux candidats. De nombreux jeunes Américains, poussés par la soif de l'aventure ou par leurs convictions antifascistes, s'engagent dans la Légion étrangère : parmi eux, de nombreux pilotes rejoignent l'Armée de l'Air – il faut distinguer ces hommes, pleins d'ardeur mais souvent peu expérimentés, des officiers pilotes de l'USAAC « désignés volontaires » par le gouvernement américain au titre du fameux, et alors très secret, programme des « Infiltrés », eux sont tous très expérimentés. Enfin, plusieurs dizaines de femmes (déjà pilotes civiles pour la plupart) se portent volontaires (nous avons vu que, dans un premier temps, elles serviraient comme convoyeuses).

IV – Une situation durablement difficile

Des problèmes structurels insolubles

Malgré ce volontarisme spectaculaire, le système de formation de l'Armée de l'Air en AFN se heurte à des problèmes structurels *a priori* insolubles.

Outre la problématique de fond liée à la faiblesse de la base de recrutement, problématique qui ne sera vraiment résolue qu'à la libération de la métropole, les autres problèmes concernent la mise sur pied de nouvelles écoles. Partant de rien, il faut de nombreux matériels et spécialistes pour créer les installations, les doter de matériels, former leur personnel, etc. avant même qu'une nouvelle école commence à former son premier élève-pilote. Dans une AFN peu industrialisée, ce processus est nécessairement long et ce développement est encore ralenti par le fait que tous les matériels ou presque doivent venir d'outre-Atlantique et entrent en concurrence, tant pour les devises nécessaires à leur achat que pour la place sur les navires nécessaires à leur transport, avec les autres besoins d'extension des infrastructures civiles stratégiques (ports, routes, voies ferrées, etc.) et avec le réarmement des unités combattantes des trois armes.

Pour tenter de résoudre ces problèmes, Chambe explore toutes les pistes, même les plus baroques : la solution viendra, par étapes, à partir d'une observation faite par Vuillemin fin 1940.

Un espoir : la piste d'outre-Atlantique

A cette date, Vuillemin informe en effet l'état-major des premiers accords signés par les britanniques avec des écoles d'aviation civile aux USA.

En effet, confrontée elle aussi depuis le début de la guerre au même problème de formation des navigants d'une aviation en pleine expansion, la Royal Air Force a évolué de façon parallèle à l'Armée de l'Air.

Pour le Royaume Uni, il s'agit à la fois d'accroître ses capacités de formation pour accompagner l'expansion de la RAF, de mettre ses écoles à l'abri des attaques de l'ennemi et d'associer à l'effort de guerre les différents pays du Commonwealth. Dans ce cadre, l'accord « *British Commonwealth Air Training Plan* » est signé le 17 décembre 1939 entre la Grande-Bretagne, le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande : il prévoit les conditions de

formation et d'emploi au sein de la RAF des navigants de ces pays ; en particulier, les navigants du Canada, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande recevront leur formation élémentaire dans leur pays respectif puis leur formation avancée au Canada ; les écoles créées dans ce cadre au Canada accueilleront aussi des navigants britanniques. Un accord similaire baptisé « *Joint Air Training Scheme* » est signé peu après avec l'Afrique du Sud. Le Canada se lance alors dans un gigantesque effort pour développer de nombreuses infrastructures visant à former des milliers de navigants ; cet effort demandera du temps mais donnera de spectaculaires résultats puisque fin 1941, le Canada abrite 22 *Elementary Flying Training Schools* (équivalents des EEP-EAP) et 16 *Service (advanced) FTS* (équivalents des EPP) ainsi que des « *Bombing & Gunnery Schools* », « *Operational Training Units* », « *Air Navigation Schools* », etc.

Le dispositif créé dans le cadre du « *British Commonwealth Air Training Plan* » ne se limite pas à ces installations au Canada. En effet, la RAF doit résoudre deux autres problèmes : la formation des moniteurs destinés aux écoles canadiennes ainsi que la formation initiale (le « rafraîchissement ») des nombreux volontaires américains qui veulent rejoindre ses rangs. En conséquence, les émissaires de la RAF se tournent vers le marché civil américain et signent fin 1940 des accords avec quatre écoles civiles (Tulsa, Oklahoma ; Dallas, Texas ; Lancaster, Californie ; Mesa, Arizona) qui accueillent et forment ces moniteurs et volontaires à partir du début de l'année 1941. Très vite confrontés à leur manque de devises, les Britanniques sont rassurés de voir le programme *Lend-Lease* assurer le financement et le développement de ces installations aux Etats-Unis : fin 1941, à la veille de Pearl Harbor, il y a désormais en territoire américain six écoles d'aviation civile qui forment les moniteurs canadiens et rafraichissent les volontaires américains.

Fort de ces informations transmises par Vuillemin, Chambe essaie d'insérer une partie de ses élèves dans le programme de formation du Commonwealth. Les premières tentatives de coopération avec la RAF, début 1941, sont difficiles : en effet cette dernière, qui a du mal à satisfaire ses propres besoins en nouveaux équipages, ne souhaite pas utiliser une partie de ses capacités insuffisantes pour les besoins de ses alliés ; elle multiplie donc les raisons et prétextes (procédures différentes entre les deux aviations, problèmes de langue, etc.) qu'il faut résoudre pour faire avancer le projet. Après plusieurs mois de discussions peu fécondes, Chambe décide à l'été 1941 de changer de stratégie : si les élèves-pilotes français ne peuvent pas être formés dans le cadre du programme du Commonwealth, l'Armée de l'Air peut organiser son propre circuit de formation aux USA.

Le général Chambe déploie une énergie surhumaine pour mettre en œuvre ce nouveau plan. Comme les Britanniques quelques mois plus tôt, il doit suivre un véritable parcours du combattant d'abord pour convaincre ses supérieurs (attachés à l'autonomie de leur arme), puis pour obtenir les différentes autorisations et financements (via le Prêt-Bail) aux Etats-Unis, pour chercher les écoles adéquates et organiser leur fonctionnement et enfin pour contourner les obstacles semés plus ou moins discrètement par l'USAAC ; celui-ci, qui voit se rapprocher l'heure de son entrée dans le conflit, souhaite préserver les ressources de son pays pour son propre développement et voit d'un mauvais œil la constitution de trois systèmes de formations concurrents (le sien, celui de la RAF, autorisée depuis mai 41 par le président Roosevelt à ouvrir aux Etats-Unis des écoles pour ses propres pilotes, et à présent celui de l'Armée de l'Air) qui vont se disputer les installations et matériels américains. Ces difficultés ralentissent le projet et en réduisent la dimension ; il devient vite évident qu'une filière complète de formation de pilotes français aux USA ne pourra pas être mise en place suffisamment tôt. Chambe comprend qu'il doit limiter le rôle des écoles américaines à la formation basique (pour lesquelles les écoles d'aviation civile sont parfaitement adéquates) et concentrer le rôle des installations en territoire français sur les étapes suivantes de la formation ; il prépare ainsi la transformation progressive de trois ensembles EEP-EAP en EPP.

Malgré ces difficultés, l'entrée officielle des Etats-Unis dans la guerre voit les premières concrétisations de ce plan, avec la signature d'un premier contrat pour l'ouverture de cinq écoles et la préparation de la première promotion d'élèves-pilotes français qui doivent rejoindre ces écoles avant le printemps 1942.

V – Conclusion

Fin 1941, le système des écoles de l'Armée de l'Air a traversé une terrible tempête mais a survécu. Après une crise de croissance pour accompagner l'expansion de l'Armée de l'Air, puis l'épreuve du Grand Déménagement, ce système affronte en AFN le défi de devoir assurer sa survie alors qu'il doit se reconstruire tout en étant privé de structures industrielles et d'une base humaine pour son recrutement.

Grâce à une reprise en main énergique et pragmatique, tirant les leçons apprises dans la douleur au cours de la première année du conflit, le système de formation continue à assurer un trop mince mais régulier flot de renforts humains à une Armée de l'Air confrontée en 1941 à de terribles batailles. Tout au long de cette année, ce flot est largement insuffisant et l'Armée de l'Air ne survit que grâce aux apports des pilotes étrangers et aux réorganisations qui réduisent le nombre d'équipages par unité de combat. Mais, grâce à l'action énergique de ses dirigeants, les projets nécessaires à son développement ont été menés à bien et l'année 1942 s'annonce plus favorable.