



*Cette page est une annexe à « [l'Histoire des Hommes du GC III/6](#) »
faisant partie du « [Site personnel de François-Xavier BIBERT](#) »*

LE MATIN
15 octobre 1939
Première page

L'aviation de chasse française domine nettement l'allemande

24 avions allemands abattus contre 8 avions français après cinq semaines d'hostilité.

Considérons ce qu'à été et ce qu'est l'aviation sur le front Moselle-Rhin depuis le début des opérations : nulle action d'aviation de bombardement de part et d'autre :

peu d'aviation de renseignement du côté allemand et par contre grande activité des aviations de reconnaissance et d'observation des Anglais et des Français, notamment au-dessus de la ligne Siegfried ; enfin grande intervention de l'aviation de chasse française et allemande, celle-là protégeant les patrouilleurs aériens, celle-ci essayant de faire le barrage. Parfois même double mission de l'aviation de chasse française, dont certains appareils escortaient, volant au ralenti et à basse altitude, les observateurs et dont d'autres, évoluant assez haut, protégeaient les protecteurs qui auraient pu être atteints par l'arrière par des Messerschmitt plongeant en piqué. En somme, duel entre ces Messerschmitt et les Morane français. Résultat **irréfutable** pendant les cinq premières semaines de guerre : 24 Messerschmitt abattus contre 8 Morane détruits ou contraints d'atterrir dans les lignes adverses.

En conséquence, la chasse française, domine nettement la chasse allemande ; le moral des chasseurs français est excellent et celui des chasseurs allemands l'est beaucoup moins.

Car les chiffres indiscutables ont leur éloquence et ce 3 contre 1 donne la preuve, et de la qualité du matériel, très suffisamment en nombre, et de la valeur des pilotes français.

Effort considérable

La valeur du matériel résulte de l'effort considérable que la France a consenti pour son aviation depuis février 1938 : effort d'organisation, effort financier. Septembre 1938 nous aurait vus en état d'infériorité sur l'aviation allemande ; septembre 1939 a marqué le moment de l'équilibre en quantité entre les aviations anglaise et française d'une part et l'aviation allemande d'autre part, avec avantage de qualité au profit de, l'aviation franco-britannique dont le programme est établi sur un matériel 1937-1938, tandis que le matériel allemand porte sur un programme déjà vieux de quatre ans (1935), le nouveau matériel chasse et bombardement, ne pouvant pas entrer en service avant l'année prochaine au plus tôt.



Le sergent X..., des forces aériennes françaises, devant son Morane et tenant la croix noire découpée sur l'avion allemand, un Messerschmitt, qu'il a abattu

Il s'agit en fait du sgt/c Combette de la 1^{ère} escadrille du GC I/3 qui a abattu le 24 septembre 1939 un Messerschmitt Bf 109D du J.G.R.152

Encore faut-il constater que la situation s'avère plus favorable, quand on considère que la production de l'Allemagne ne dispose que d'une marge d'accroissement très limitée.

Au contraire, notre production s'accroît et continuera de s'accroître sans cesse. On peut, sans optimisme exagéré, prévoir que, lorsque notre mobilisation industrielle sera achevée, nous construirons cinq fois plus d'avions qu'en temps de paix et que l'Angleterre et la France réunies produiront trois fois plus que leurs ennemis.

Les usines existantes sont développées et spécialisées. Les chaînes de production fonctionnent à deux ou même trois équipes. La division du travail est intensifiée au plus haut point. L'industrie aéronautique emploiera d'ici quelques mois plus de trois cent mille ouvriers.

Voilà donc ce qu'il en est du présent et ce qu'il en sera dans l'avenir.



Pilotes de chasse français qui ont participé aux opérations de ces derniers jours et abattu quatre Messerschmitt

Pour le présent, les équipages des avions de reconnaissance et d'observation et les pilotes de chasse ont fait preuve d'un cran, d'une bravoure, d'un allant sans égal. Plus de 200 reconnaissances de jour, plus de 60 reconnaissances de nuit ont été effectuées quel que fut le

temps ; une centaine de reconnaissances photographiques ont permis de rapporter une documentation très complète sur la ligne Siegfried ; on a su que certains groupes de reconnaissance avaient accompli des missions de plusieurs heures à des hauteurs de 7.000 à 8.000 mètres. Enfin l'on a vu de nombreux pilotes de chasse faire jusqu'à trois sorties dans la même journée.

Le flambeau s'est transmis et l'aviation française de 39 est digne de celle de 14-18.

[Voir également l'article de Paris Match de la même époque, sur le même sujet](#)