

N° 533 - 15 Fr.  
M A I 1 9 4 5

Revue hebdomadaire provisoirement mensuelle  
71, Champs-Élysées, PARIS-8<sup>e</sup>

# L'air



Le V1 de MARIOT, chasseur de V1

# “ Dans un proche avenir, nous allons faire appel à d'importants effectifs ”

## ...nous a-t-on déclaré au Ministère de l'Air

Peut-on s'engager dans l'aviation française ?

L'ÉPOQUE est aux protestations trop souvent justifiées. Chacun s'en mêle et tous les domaines sont terrains favorables à l'expression de l'acrimonie générale. Dans ces mêmes colonnes, l'autre semaine, nous-mêmes nous étions fait l'écho du chœur courroucé de nos jeunes correspondants effrayés des lenteurs administratives qui entravaient leurs desirs de servir dans l'aviation française. La genèse en était trois questions inoffensives en apparence mais qui valurent à notre journal un abondant courrier. Peut-on s'engager dans l'aviation ? avions-nous demandé ; quelle est la marche à suivre et quel est l'âge-limite pour contracter un engagement ?

De ce referendum se dégageait la certitude que notre jeunesse souffrait de l'incompréhension des pouvoirs autorisés à son égard et nous nous étions fait l'écho de cette indignation juvénile parce qu'elle était honorable dans ses buts et aussi pour nous permettre de poser un baume sur les blessures d'amour-propre de nos amis de la nouvelle génération.

Mais aux exigences inquiètes de nos jeunes lecteurs, le Ministère de l'Air, en sa sagesse clairvoyante, apporte la vérité suivante que d'aucuns voudraient méconnaître.

Quand le Ministère de l'Air s'est réinstallé à Paris les possibilités de reconstituer rapidement notre armée de l'Air étaient nulles. Il fallut immédiatement après la Libération user d'expédients. Le personnel était dispersé, les locaux, casernes ou baraques manquaient, et le problème est d'autant plus difficile à résoudre qu'il

faut compter avec la présence de nos alliés ; les vêtements d'uniformes faisaient défaut, les Allemands ayant, en fait, tout emporté et les dotations anglo-américaines de l'époque n'étant destinées qu'aux formations déjà constituées ; l'encadrement était réduit à sa plus simple expression puisque, par exemple, près de la moitié du corps des sous-officiers avait été déportée par l'occupant.

Et le commandant Gahery du cabinet militaire du Ministère de l'Air nous a déclaré à ce sujet :

— Le personnel nécessaire à une armée de l'Air moderne est beaucoup plus considérable qu'avant cette guerre.

Jadis — il y a quelques années — un tiers des effectifs était incorporé dans l'armée de l'Air. Aujourd'hui, cette proportion est largement dépassée. C'est pourquoi nous avons lancé ce vaste mouvement de propagande qu'on nous reproche souvent alors que les moyens d'entraîner nos formations s'avéraient insuffisants. L'aviation moderne a besoin d'hommes jeunes. Devions-nous, faisant preuve d'imprévoyance, laisser toute cette jeunesse dont l'aviation française aura tant besoin pour redevenir une force puissante capable de rivaliser par la qualité avec les aviations voisines, s'engager dans d'autres armes ?

« Aujourd'hui nous possédons des effectifs importants auxquels, dans un avenir très proche, nous allons faire appel en leur fournissant les moyens de servir la cause qu'ils ont choisie. »

Et le commandant Gahery aborde le cas des contingents acceptés par nos alliés anglo-américains pour les écoles de pilotage d'Angleterre ou d'outre-Atlantique. Il y eut beaucoup de candidats et peu d'élus. Les contingents étaient faibles et les premiers furent presque complètement absorbés par des candidats venus d'Afrique du Nord.

Mais en France, les écoles de pilotage fonctionnent à nouveau et d'autre part les contingents d'élèves pilotes proposés par nos alliés augmentent.

Comme nous l'a fait ressortir notre aimable interlocuteur, chaque semaine qui passe amène une amélioration sensible dans la reconstitution de notre aviation. Les premières difficultés auxquelles se sont heurtés les responsables de ce redressement et qui paraissaient insurmontables ont été tournées non sans peine, certes, mais l'essentiel était qu'elles le fussent. Aujourd'hui que notre armée de l'Air revit avec un sang neuf, ses dirigeants envisagent l'avenir avec satisfaction.

Ceci n'est pas écrit pour calmer les impatiences. Mais nous rendons à César... Et que nos juvéniles protestataires n'oublient pas que la formation d'un pilote n'est pas tellement simple, que depuis 1939 la technique a évolué, pour tout dire en une phrase, qu'il faut dix-huit mois pour entraîner un équipage de bombardiers.

J. R.



(Photo Service Cinématographique de l'Air) Les deux Dewoitine 520 qui "montent la garde" avenue des Champs-Élysées devant l'entrée de l'exposition "Les Ailes de France"

## Au fil de l'air

Le lieutenant-colonel Roche d'Estrez Commandeur de la Légion d'honneur

Pur de ré en date du 15 Mars 91 le général de Caille a nommé le lieutenant-colonel Roche d'Estrez, notre dire eur, commandeur de la Légion d'honneur. Ce le promotion o porte l'attribution de la croix de guerre avec palme.

Toutes nos félicitations pour ce lauréat impense ainsi que pour le l'ex. e qui l'accompa ne.

Paris va célébrer Guynemer

Sur l'initiative de l'Aéro-Club de France Paris va célébrer Guynemer à l'occasion du cinquantième anniversaire de sa naissance. Une cérémonie aura lieu à Notre-Dame, le 14 mai, sous la présidence du cardinal-archevêque de Paris, et une représentation de gala sera donnée à l'Opéra, le jeudi 17 mai à 19 heures.

A la Montagne Noire Mlle Choissinet tient l'air pendant plus de douze heures.

Mlle Choissinet, qui, le 22 avril dernier, avait battu le record féminin de France de durée en planeur en tenant l'air pendant 8 h. 53 min., a amélioré son record le 29 avril au centre de la Montagne Noire et l'a porté à 12 h. 20 min. 50 sec.

Le Conseil de la Médaille de l'aéronautique

Le général Rignol, commandant la 2<sup>e</sup> région aérienne, le contrôleur général Hederer, directeur du corps de contrôle, l'ingénieur général Suffrin-Hébert, directeur technique et industriel, le colonel Gaujot, de l'état-major général de l'Air et M. Dufour, contrôleur d'avions, ont été nommés membres du Conseil de la Médaille de l'Aéronautique.

Faisant suite au Congrès National de l'Aviation française, l'exposition « Les Ailes de France », qui se tient dans le hall Renault au n° 52 des Champs-Élysées et qui fut inaugurée le 8 avril dernier par M. Charles Tillon, restera ouverte jusqu'en juillet.

C'est là une heureuse initiative du Ministère de l'Air qui met ainsi, sous les yeux du grand public, dans une présentation attrayante, une documentation intéressante.

Lorsqu'il franchit le seuil au-devant duquel deux Dewoitine 520 — notre dernier chasseur moderne de la campagne de 1940 — montent une garde d'honneur, le visiteur pénètre de plain-pied dans la vie de notre aviation.

C'est, tout d'abord, un vaste hémicycle où il retrouve par l'image tous les appareils utilisés ou construits par les Français.

Puis, la grande salle centrale. Au fond, une double grille est ouverte symboliquement sur un vaste ciel où se silhouettent des nus d'avions : ceux de la France combattante qui se couvrent de gloire sur tous les fronts. De chaque côté, des stands réservés aux diverses spécialités de l'armée de l'Air : chasse, observation, bombardement, etc., et où photos, cartes, graphiques, révèlent et expliquent les différentes phases de la préparation et de l'exécution des missions.

Les autres salles sont réservées à notre industrie aéronautique. Des moteurs, hélices, équipements, plans et maquettes alternent et montrent nos possibilités d'aujourd'hui et celles de demain.

En bref, une exposition réconfortante, riche d'espoirs pour l'avenir de nos ailes.

## Au fil de l'air

Pour un monument à la mémoire de Sadi Lecointe.

On sait que toutes les organisations aéronautiques ont décidé d'ouvrir une souscription en vue d'élever un monument à la mémoire de Sadi Lecointe, décédé l'an dernier. Les « Vieilles Racines » qui n'ont pas oublié ce qui fut la brillante carrière du grand pilote qui a compté parmi les plus fidèles des membres attachés à leur association, lancent un pressant appel à leurs membres actuels pour qu'ils apportent à cette souscription une contribution importante. Adresser les souscriptions au siège, 10, rue de Marignan, Paris (8<sup>e</sup>).

Au cours de l'inauguration de l'Exposition des « Ailes de France », M. Tillon, ministre de l'Air, s'est longuement arrêté au Stand Colombes-Aviation.

Le ministre a pu apprécier l'effort de Colombes-Goodrich touchant tout particulièrement le problème de la sécurité dans les transports aériens : pneumatiques, dégivreur d'ailes, anti-givreur d'hélices.

Parallèlement, la grande firme de Colombes attire l'attention des techniciens sur le rivet Rivlock dont les applications multiples le rendent indispensable dans l'industrie aéronautique.

Par suite de difficultés matérielles, nous sommes dans l'obligation de n'accepter désormais que des abonnements d'un an.

D'autre part, nous prions nos lecteurs qui renouvellent leur abonnement, de bien préciser sur leur demande qu'il s'agit d'un réabonnement. D'avance, nous les en remercions.