

N° 565 — 15 Fr.
1 JANVIER 1946

Revue hebdomadaire provisoirement bimensuelle
71, Champs-Élysées, PARIS-8^e

L'air





Tous es pilotes de ces avions ont été à bonne école.

Pourquoi n'emploie-t-on pas les pilotes français formés en Amérique ?

PENDANT la guerre, de nombreux jeunes Français ont été envoyés en Amérique pour y accomplir leur stage de pilotes. Ils ont été formés là-bas selon des méthodes modernes, excellentes, dures parfois peut-être, mais les Américains nous ont renvoyé des hommes parfaits et des pilotes véritablement remarquables. Qu'il s'agisse d'aviateurs de chasse, de vol de nuit, de reconnaissance, de mono ou de polymoteurs, les Français formés outre-Atlantique ont acquis une classe, une perfection, une sûreté de main qui en font des hommes de l'air de premier plan. En dehors de leurs qualités de pilotage acquises en Amérique, les jeunes Français qui ont été formés là-bas en sont revenus avec une tenue, une sorte d'élégance, une correction, une distinction d'allure qui font plaisir à voir et rehaussent auprès du civil le prestige de l'uniforme. Or, voici la paix revenue : les contrats d'élèves-pilotes sont sur le point de se terminer, plus des trois quarts des Américains sont rentrés. Ont-ils reçu ici l'accueil qu'ils attendaient. Rarement.

D'une façon générale, on les reçoit assez froidement et l'on conteste leurs qualités indiscutables. Et il ne semble pas qu'on les aide beaucoup à se trouver une situation de pilotes, soit dans l'armée, soit dans le civil : et pourtant quels splendides représentants de l'aviation ne sont-ils pas !

On sait l'importance de la propagande à travers le pays. Mon avis est qu'on devrait employer ces jeunes gens tout d'abord en formant un certain nombre d'escadrilles qui iraient à travers la France donner des meetings officiels de démonstration qui auraient une tenue et un allant remarquables. Ils y présenteraient aux futurs pilotes les types d'appareils qu'ils seront plus tard appelés à conduire, en leur montrant le maximum à tirer de chacun des types de machines.

On pourrait également leur donner la préférence pour les postes de moniteurs : nous aurions tout avantage ici à prendre de la graine des méthodes américaines : elles ont démontré qu'elles donnent des pilotes complets.

Et croyez-vous que nos jeunes

« Américains » — ou tout au moins un bon nombre d'entre eux — ne seraient pas d'excellents pilotes d'essais ? Au cours de leur apprentissage ils ont appris à pousser au maximum les possibilités des machines qu'on leur confiait et, de ce fait, ils ont appris à « sentir » un avion. De plus, la multiplicité des types qu'ils ont eu à piloter leur a donné une facilité d'adaptation indiscutable.

Seraient-ils incapables de faire des pilotes de lignes ? Ils savent aussi bien voler de jour que de nuit, et cela sur de longues distances. Un entraînement très court leur permettrait sur la ligne de devenir rapidement les égaux des meilleurs. Pourquoi leur refuserait-on leur chance ?

Et cependant aucune porte ne leur est spécialement ouverte et la plupart d'entre eux sont sans situation.

Croyez-vous vraiment, qu'avec un peu de bonne volonté, on ne pourrait pas caser les « Américains » ?

Beaucoup durent endurer mille maux et risquer mille dangers pour joindre l'Amérique en temps de guerre, puis ils allèrent se battre soit sur le continent, soit en

Afrique du Nord. D'autres furent formés trop tard pour aller se battre. D'autres enfin terminent leur formation. Quoi qu'il en soit, tous ces jeunes gens prirent le maximum de risques pour apporter leur aide au sauvetage de notre pays : la France doit leur en être reconnaissante autrement que par de vaines formules et en leur assurant, dans la profession qu'ils ont choisie, l'avenir auquel ils ont droit.

Mettons les considérations sentimentales de côté, il y a la question argent : la France a payé fort cher l'apprentissage de ces brillants pilotes. Des millions ont été dépensés. L'auront-ils été sans qu'on en tire le maximum de rendement ? Va-t-on laisser inemployée la valeur que représentent ces jeunes gens ?

Ce serait un mauvais calcul.

Et puis, en dehors de tout cela, il y a une question de conscience : le Pays n'a pas le droit de laisser « sur le sable » des hommes qui se sont dépoués pour lui et qui, incontestablement, constituent une force.

Raymond SALADIN

L'aviation française a joué un très grand rôle dans la Résistance

(Suite de notre article de la page 4)

étendre — car nous estimons que ce ne serait pas loyal vis-à-vis de nos alliés — sur les conditions d'organisation de la ou des escadrilles chargées d'assurer ces liaisons. Elles étaient toutefois entourées d'une zone de secret et de mystère telle que les autres escadrilles basées sur le terrain ignoraient le plus souvent quel était le rôle de ces avions.

On eut souvent tendance d'ailleurs, en France, à exagérer la régularité et la sécurité de ces liaisons ; en fait, elles étaient toujours incertaines, souvent précaires, le plus souvent en raison du temps, et nous sommes loin des conclusions de tel personnage qui nous confiait en 1943 sur le ton du secret que « la poste partait tous les mardis » ; en fait, le nombre des liaisons a atteint dans les meilleurs mois, une quinzaine. Mais il y eut des mois sans aucune liaison, et certains furent extrêmement meurtriers, le plus souvent en raison du temps. La réaction ennemie « en l'air » ne fut jamais très menaçante pour les opérations d'atterrissage.

Par contre, en ce qui concerne les opérations de parachutage, nombre d'appareils ne sont pas rentrés : nous devons ici saluer les équipages de ces appareils : la plupart des équipes de résistance en France ne se doutaient pas des difficultés réelles d'organisation de ces raids, et dans certaines régions : Vosges, régions de Rouen, de Paris, du Nord, la réaction ennemie a creusé des vides très profonds dans les escadrilles chargées de ces opérations.

Pour en revenir aux opérations d'atterrissage, en dehors des

Lysander, furent également employés des Lockheed « Hudson » et même des Dakota, dans certaines circonstances exceptionnelles.

L'affaire était parfois chaude ou du moins risquant de le devenir, telle celle qui survint un jour où un Hudson s'étant posé sur un terrain boueux, resta embourbé pendant deux heures. Il fallut aller chercher des bœufs au village voisin qui vient en grande foule assister au dépannage. Heureusement la gendarmerie était présente pour assurer le service d'ordre, et prévenir éventuellement de l'approche d'une patrouille allemande.

Peut-être aussi la salle de mess d'une escadrille britannique de notre connaissance s'orne-t-elle encore de la « casserole » fortement cabossée de l'hélice d'un « Lysander » qui fit un jour un pylône en France, ce qui ne l'empêcha pas, remis sur ses roues, de regagner bien sagement son escadrille.

J. SYLVESTRE.

Le prochain numéro de

L'Air

qui paraîtra le 20 Janvier

sera exclusivement consacré à

l'aviation commerciale

Retenez-le dès aujourd'hui chez votre marchand habituel.