

N° 575 - 15 Fr.  
5 JUIN 1946

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

# L'air



DANS CE NUMÉRO :

**UN NOUVEAU MOTEUR AMÉRICAIN 28 CYLINDRES**



# P.N. ENTRAINÉS AUX U.S.A.

## On n'a plus besoin de vous

par J. NOETINGER



**S**AVEZ-VOUS combien coûtait au Gouvernement Français l'entraînement d'un de ses pilotes en Amérique ? Environ, trois millions de francs... Savez-vous combien de Français ont été envoyés Outre-Atlantique comme élèves ? 4.084 très exactement.

de vol, les moyens dont disposaient là-bas les bases et la variété de l'entraînement donnent une idée de la valeur de cet entraînement à la fois sévère et complet.

Or, quelle est la situation actuelle de tous ces spécialistes ? La plupart sont aujourd'hui

Admettons que ceux-là aient atteint le but auquel ils étaient destinés — ce qui ne les empêche pas d'être démobilisés comme les autres — il reste les quatre autres cinquièmes.

Or, fait absolument inconcevable, la plupart des volontaires pour rester dans l'armée de l'air au titre de leur spécialité, ne peuvent pas signer de réengagement...

Qu'invoque l'armée pour justifier cette position : la réduction des effectifs et des crédits... Encore !... Réponse facile qui a bon dos, mais qui ne peut pas être très convaincante pour qui veut réfléchir un tant soit peu.

En effet, n'existe-t-il pas en France, aux Colonies et dans les territoires occupés des groupes de chasse, de bombardement et surtout de transport militaire ? Si, bien sûr, et nous savons qu'en ce siècle atomique, nous n'en sommes pas moins à une époque où les avions ne volent pas sans pilote... surtout en France !... La meilleure preuve est que l'aviation française compte onze écoles de formation du personnel navigant dont cinq écoles de début.

Alors quoi ? Il reste encore des crédits !... on a encore besoin de pilotes !... et nous aimerions savoir qui pourrait nous prouver qu'il est moins coûteux d'entraîner de nouveaux pilotes plutôt que d'utiliser de jeunes pilotes « fin prêts » avec un bagage de 300 à 2.000 heures de vol... Ce serait trop simple.

Et puis, il y a autre chose, avouons-le : un peu de jalousie. Quoi, ceux qui ont connu le luxe de l'Amérique, ceux qui ont pu voler autant qu'ils le voulaient, ceux qui ont connu l'organisation rigide de l'entraînement de là-bas où pas une fantaisie n'était tolérée, pourraient noyauter notre armée de l'air et balayer la bonne vieille routine ? Pas question. Et cela seul vaut bien le sacrifice de quelques millions...

Avec tout cela, il n'est pas étonnant que l'on rencontre des pilotes qui, après avoir été élèves, maintenus comme moniteurs aux U.S.A. et revenant en France

avec plus de 2.000 heures de vol, 120 heures de vol de nuit, 300 heures de vol aux instruments sont rejetés par l'armée et par Air-France.

En effet, même au titre aviation commerciale, l'expérience qu'apportent ces jeunes gens ne semble pas beaucoup frapper l'attention.

Pourtout on retient quelques candidatures mais bien parcimonieusement, et encore sans tenir compte du passé aérien des élus on leur fait reprendre l'entraînement à son tout début.

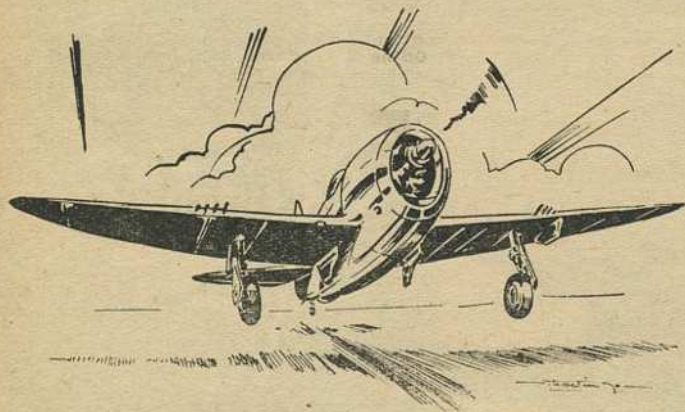
Ce qui équivalait à arracher l'insigne de pilote au postulant pour le remettre dans un moule nouveau et en faire un pilote « type français » navigant sans radiophare et le plus souvent avec des instruments de bord légèrement inexacts.

Il existe une association regroupant tous les Anciens d'Amérique ; par tous les moyens dont elle dispose, elle essaie d'orienter ceux qui se trouvent ainsi du jour au lendemain sans métier, puisque leur seule spécialité ne leur est d'aucune utilité, mais sa tâche n'est pas aisée comme on se l'imagine.

Pourtant quelques sociétés d'aviation semblent avoir compris les avantages et les garanties que pouvait offrir un spécialiste breveté en Amérique ; elles se sont empressées d'engager des pilotes ou des techniciens dans leur affaire et ne se repentent pas de cette initiative.

N'oublions pas qu'en Amérique, les Français comprenaient le rôle national qu'ils avaient à jouer et s'employèrent de leur mieux à faire honneur au drapeau dont ils étaient les vivants symboles. C'est avec la même foi et le même enthousiasme qu'ils sont prêts à servir chez eux les ailes françaises. Les aidera-t-on ou, au contraire, les laissera-t-on saisir la première occasion qui se présentera à eux pour rejoindre le pays qui a su leur donner leur chance dans le ciel ?

Plusieurs sont partis... Va-t-on laisser les autres suivre ces premiers ou utilisera-t-on leur précieuse expérience ?



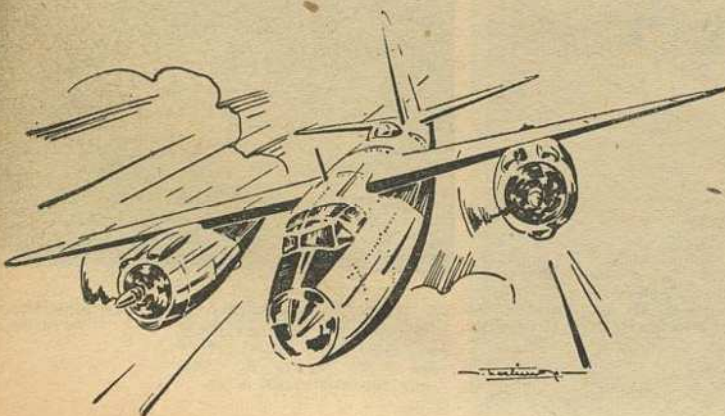
Etant donné que pour chaque élève poursuivant avec succès ou non sa formation, le prix était forfaitaire, le calcul amène facilement au chiffre total du budget de l'Air au titre entraînement aux U.S.A. : 12.252.000.000 de fr.

Le 1<sup>er</sup> décembre 1945, le bilan dressé par la mission militaire de l'Air à Washington accusait 1.202 brevetés pilotes (657 chasseurs, 545 bombardiers), 62 navigateurs, 221 bombardiers, 856 mitrailleurs, 1.014 mécaniciens, 371 radios, 19 électriciens, 93 photographes et 18 mécaniciens équipement.

De ces chiffres, il ressort d'abord que les crédits investis l'ont été pour une noble cause, ensuite que le nombre d'heures

démobilisés d'office, ce qui sur la plan national correspond à une perte sèche de trois millions par individu et sur le plan humain au sacrifice pur et simple de plusieurs milliers d'hommes qui s'étaient volontairement et entièrement donnés à la plus noble des carrières dans laquelle ils espéraient servir en mettant à profit leur riche expérience.

En fait, puisque l'entraînement retenait hors de France chaque détachement plus d'une année, et que le premier de ces détachements n'est arrivé en Amérique qu'en juin 1943, seuls les quatre ou cinq premiers ont pu fournir des équipages utilisés au combat, soit moins du cinquième de l'effectif total.



En haut : P. 47  
En bas : B. 26

Illustrations de l'auteur