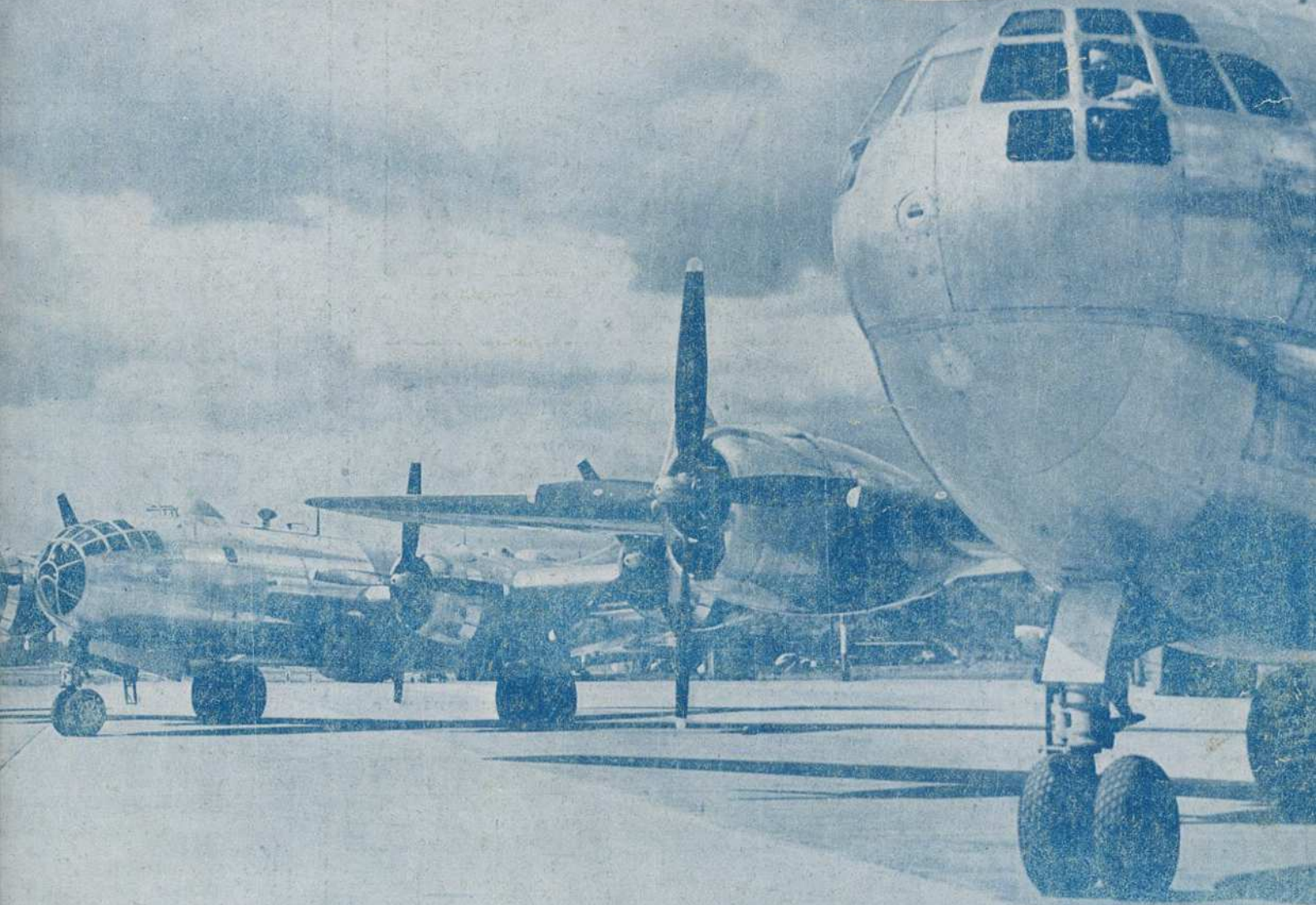


L'air



DANS CE NUMERO :

LE ROTERON, curieux hélicoptère américain
RETOUR MOUVEMENTÉ (1/2 h.)

TRANSPORT MILITAIRE XC 97 au premier
et SUPER-FORTERESSE B 29

DÉCISION... DECEPTION... PROTESTATION !

Ouvrez le *Bulletin Officiel de l'Air*, n° 52, du 30 décembre 1946, à la page 2223, vous y trouverez au titre V le chapitre 1^{er} et dans ce chapitre le paragraphe 52, vous y lirez ceci :

Le port des insignes et attributs non prévus par le règlement est interdit sur la tenue réglementaire.

Seuls sont réglementaires : Les insignes homologués par le Ministère, les insignes étrangers du P.N. ne sont portés qu'en cas de visite dans les pays étrangers ou au cours de cérémonies auxquelles assistent les autorités de ce pays.

Et voilà ce qui sera un état de fait à partir du 1^{er} juillet 1947 ; signe des temps.

Il nous intéresserait de savoir, quelles sont les raisons qui justifient une si étrange innovation. Pour une fois, il semble difficile d'invoquer un quelconque prétexte de réduction de crédits... alors pourquoi ?

L'auteur de cette idée de génie ignore-t-il les sacrifices matériels qu'ont consenti en pleine guerre nos forces aériennes libres... pour donner à leur personnel une formation sérieuse et complète, qui, quoi qu'en pensent certains, a fait ses preuves ? Ignore-t-il que le brevet de pilote américain décerné à un Français revenait à la coquette somme de huit millions de francs (contrairement au chiffre que nous avions avancé dans un article publié dans *L'Air* du 5 juin 1946) ? Ignore-t-il l'accueil fraternel qu'ont rencontré tous ces élèves auprès de leurs instructeurs britanniques ou américains ? Ignore-t-il l'effort considérable qu'ont dû déployer tous ces postulants au brevet pour s'adapter aux sévères méthodes alliées ? Ignore-t-il enfin le nombre de

ceux qui au cours de leur entraînement ont été appelés à faire le sacrifice de leur vie ?

C'est en leur nom à tous et au nom de cette fraternité d'armes franco-alliée qui ne s'est démentie ni à l'entraînement ni au combat que nous nous élevons avec la plus grande véhémence contre cette décision aussi injustifiée que maladroite.

Sait-on assez l'esprit avec lequel nos pilotes, nos navigateurs, nos bombardiers, ou nos mitrailleurs arborent les insignes de la R.A.F. ou de l'A.A.F. ? Ce n'est ni par gloire ni par sentiment de supériorité condescendante à l'égard de ceux qui portent le macaron français. Ils possèdent aussi les insignes français et j'ai été témoin en Amérique des protestations des nouveaux brevetés qui n'arrivaient pas à obtenir le macaron promis par la Mission de l'Air à Washington. Ils sont aussi attachés à l'un qu'à l'autre, mais l'insigne allié est pour eux la preuve d'une longue persévérance et d'un succès couronné après des mois d'acharnement. C'est aussi la fierté d'avoir été accueillis par l'une ou l'autre des plus grandes forces aériennes du monde et d'y avoir été accueillis en temps que Français. C'est enfin avec un esprit de gratitude à l'égard de ces Alliés qui les ont aidés à matérialiser leur grand rêve de faire partie des équipages militaires.

En un mot, nous retrouvons chez ces Français le même esprit qu'avaient en 1917 ou 1918 les jeunes Américains instruits sur notre

sol par des moniteurs français.

En 1945, j'ai trouvé dans une librairie du centre de Montgomery (Alabama) une carte postale représentant un élève américain au côté de son moniteur français devant un Spad. Cette carte postale n'était pas enfouie dans un tiroir, non, elle était bien en vue et devant ma surprise, la vendeuse m'expliqua que cet article était très demandé car les Américains aimaient à l'utiliser pour leur correspondance avec les Français à l'entraînement.

Savez-vous ce que sont devenus ces pilotes de l'escadrille Lafayette ? Beaucoup ont disparu, mais ceux qui restent continuent à se réunir régulièrement et tous ont leur macaron car, notons-le en passant, aucune décision ne leur a interdit le port de cet insigne qui ne saurait être considéré comme une usurpation.

Je sais bien que quelques lignes, dans un B.O. escamotant tout signe extérieur de reconnaissance n'ont pas la possibilité de rayer en même temps d'un coup de

plume toutes les connaissances aéronautiques acquises, et, à tout bien peser, le plus important est à l'abri de la menace.

C'est donc sur un plan purement sentimental que nous nous plaçons mais un plan qui ne saurait être négligeable car il est à la source, de toutes les vocations et des plus grandes réalisations. Notons dans ce texte la subtilité de la phrase qui précise que les insignes étrangers ne seront portés qu'en cas de visite en pays étrangers ou au cours de cérémonies auxquelles assistent les autorités de ces pays.

Autant dire que ceux que nous semblons honorer en leur présence, nous voulons les ignorer quotidiennement... n'est-ce pas là de l'hypocrisie ?

Ce n'est pas en tout cas très diplomatique et, certainement pas conforme à l'esprit français que l'on dit courtois... les traditions se perdent. Les étrangers le remarquent et certains Français en souffrent.

Quant aux auteurs de cette remarquable pièce d'archives, je leur demande, puisqu'ils sont sur une si bonne voie, pourquoi leur esprit imaginaire ne leur a pas dicté le projet d'interdire par la même occasion le port des décorations étrangères acquises à titre militaire.

C'est au nom de tous ceux qui se sentent touchés par cette décision insensée que nous nous élevons car ils se trouvent aujourd'hui soumis à une prise de position qui va à l'encontre des sentiments d'attachement et de reconnaissance qu'ils gardent à leurs alliés qui surent devenir leurs amis.

Quoi qu'il arrive, leur cœur saura rester digne et fidèle.

JACQUES NËTINGER.

Aux U.S.A. les drapeaux français et américain flottaient bien ensemble, pourquoi sur les tenues les insignes ne pourraient-ils exister ?



MINISTÈRE DE L'AIR

NOMINATIONS

● Par décret en date du 15 février 1947, M. le général de division aérienne Gérardot (Paul-Jacques-Henri) est nommé directeur de l'enseignement supérieur aérien en remplacement de M. le général de division aérienne Piollot (Jean-Ludy) nommé Chef d'Etat-Major de l'Armée de l'Air.

● Le Journal Officiel du 23 février 1947 rapporte que par décret en date du 21 février, M. le général de corps aérien Valin (Martial-Henri) est nommé inspecteur général de l'armée de l'air en remplacement de M. le général de division aérienne Jacquin (Paul-Antoine).

● Par décret de même date le général de corps aérien Jacquin (Paul-Antoine) est nommé inspecteur général technique de l'armée de l'air.

● D'autre part, un décret du 21 février 1947 annonçait la promotion à titre définitif dans le cadre de l'état-major général de l'armée de l'air de M. le général de brigade aérienne Montrelay.