

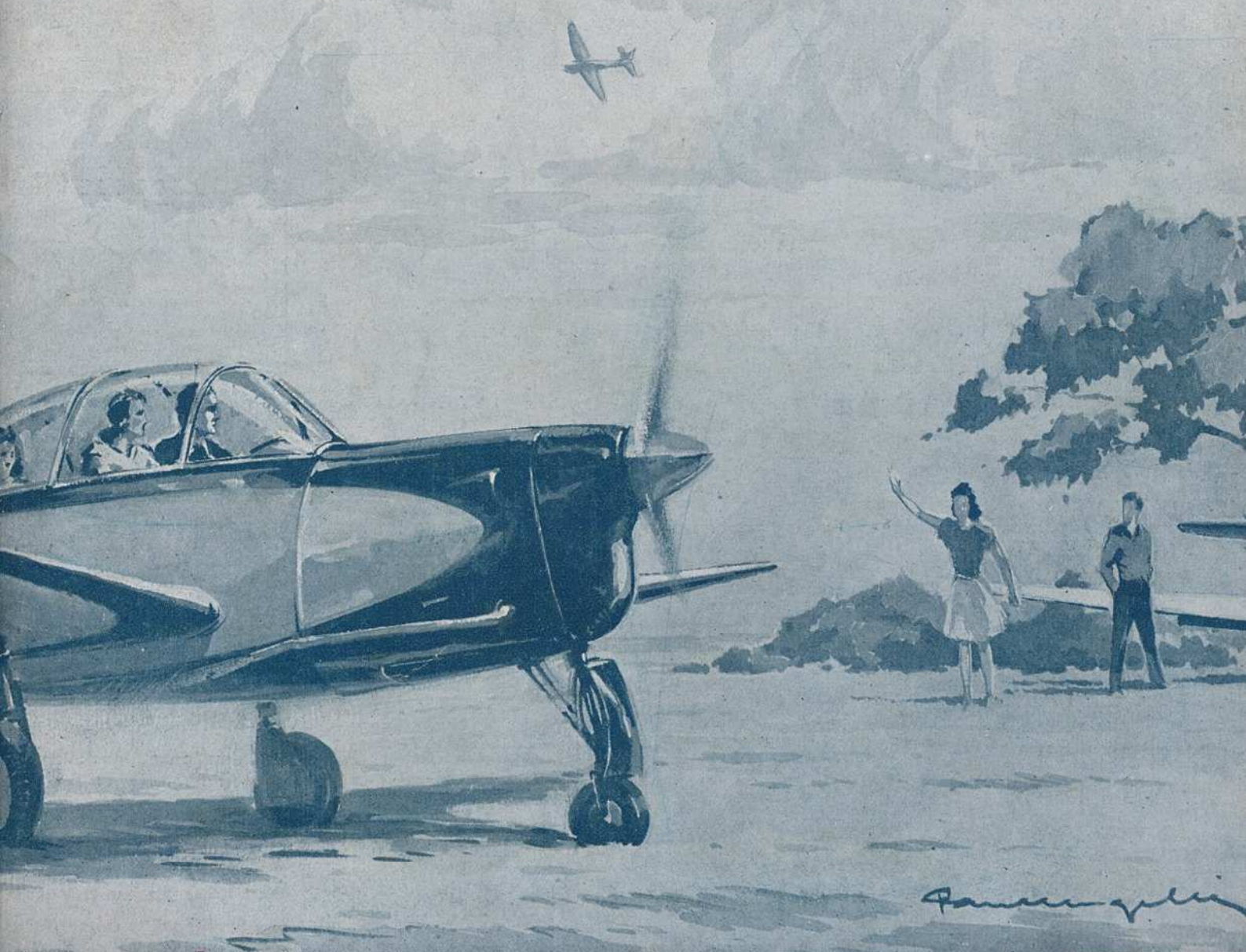
N° 599 — 20 Pages 20 Frs

5 JUIN 1947

Revue hebdomadaire provisoirement bi-mensuelle

71, Champs-Élysées, PARIS-8<sup>e</sup>

# L'air



DANS CE NUMÉRO :

LES ÉCOLES

WEEK-END AIR





**A**VANT d'aborder l'examen du but assigné, depuis la naissance de l'aviation, aux écoles du personnel navigant et avant d'exposer les principes que nous voudrions voir régir la formation des aviateurs de l'avenir, il nous paraît nécessaire d'indiquer ce que nous entendons par ce mot « l'Avenir ».

C'est qu'en effet, faute de préciser, nous risquerions d'être taxés d'illogisme, en nous lançant dans l'étude des méthodes de recrutement et d'instruction du personnel, alors que nous avons affirmé autre part et restons persuadés que le monde est à la veille de voir disparaître les unités et les écoles d'aviation sous la forme qu'elles ont revêtue depuis un demi-siècle.

Nous estimons en effet, et nous voudrions que notre conviction soit partagée par tous, que l'ère des robots, celle des engins spéciaux est ouverte, alors qu'est morte celle des avions à équipages.

Aussi quand nous parlons de l'avenir, faut-il entendre par là seulement une période transitoire, dont nous fixerons, *a priori*, la durée à dix ans. Et nous admettons que les enseignements à tirer des opérations, ne sont étudiés que dans le but d'obtenir de notre personnel, le meilleur rendement possible pendant cette période de dix ans. Ce après quoi, il faudra, qu'on le veuille ou non, fermer définitivement les portes des écoles actuelles, et les remplacer par d'autres qu'il faut songer dès maintenant à ouvrir et qui permettront de concrétiser les efforts de nos techniciens, de nos ingénieurs, de nos savants.

Puissions-nous, en 1957, avoir rattrapé le retard effroyable que nous avons pris durant ces dernières années, retard qui ne doit être imputé qu'à l'étendue de la catastrophe qui s'est abattue sur notre pays.

Quand nous parlons de retard effroyable, qu'on veuille bien ne pas se récrier et ne pas nous attribuer le qualificatif de « défaitistes » mais bien regarder de face la réalité. Est-il nécessaire de rappeler le rôle joué par les avions sans pilote aux expériences de Bikini ; faut-il ignorer que depuis ces avions ont volé, toujours contrôlés à distance, quinze heures, d'Hawaï en Californie.

Doit-on après cela, ne pas ajouter foi à l'affirmation américaine qui précise que l'« Automatic Flight Control » est capable de faire effectuer à un avion disposé sur la ligne de départ d'un aérodrome un vol prédéterminé et de le livrer moteurs coupés, sur son terrain de destination.

Pour nous, il ne saurait en être question. Aussi souhaitons-nous simplement que l'aviation française puisse réduire au maximum cette période de dix ans que nous nous sommes fixés, pour nous trouver à nouveau sinon en tête des autres nations, du moins à leur niveau.

Ceci dit, nous allons étudier comment sont nées et comment se sont développées les écoles au cours de la guerre 1914-1918. Nous dirons quelques mots de leur fonctionnement dans la période qui a

précédé la conflagration de 1939. Puis, nous nous arrêterons un peu plus longuement sur les buts poursuivis et les moyens mis en œuvre, aussi bien chez nos alliés que chez nous, de 1939 à 1945, avant de tenter de préciser ce qu'il nous reste à faire, à nous Français, dans un avenir de dix ans.

## Les écoles de 1914 à 1918

En 1914, l'aviation n'aborde pas le conflit avec des effectifs suffisamment importants pour que le Commandement s'y intéresse. Elle n'est pas assez puissante, pas assez sûre pour que les Etats-Majors puissent compter sur elle. Les aviateurs sont considérés un peu comme des sportifs, voire même comme de jeunes fous, que l'on admire, mais qu'on craint d'utiliser parce que la confiance ne règne pas.

Il faudra la foi, la persévérance de ce noyau de sportifs pour que, l'on se préoccupe du développement ultérieur de cette arme nouvelle, et, pour commencer, du recrutement de son personnel. Une ambiance est à créer, pour que chaque jour plus nombreux, les jeunes officiers viennent à l'aviation.

Or, que lui faut-il à cette date ?

D'abord des pilotes : on fait appel à des volontaires. Beaucoup de ceux à qui pèse l'inaction déprimante de la guerre de positions, en particulier le personnel de la cavalerie, obtiennent de tenter leur apprentissage. Il faut ensuite des observateurs assez instruits pour assimiler rapidement une technique nouvelle. Parmi les artilleurs qui ont collaboré aux premiers réglages des vocations s'éveillent. Parmi les fantassins blessés, désormais inaptes à leur arme d'origine, beaucoup demandent à passer dans l'aviation.

De sorte que le commandement n'eût aucune peine à trouver le personnel nécessaire pour servir les 1.800 avions qui équiperont l'armée française en fin d'année 1915 (il en existait 150 le 2 août 1914.) La formation donnée à cette époque était simple, pour ne pas dire sommaire ; le pilote en école apprenait uniquement le maniement des commandes, 50 à 80 heures de vol suffisaient à lui permettre de tenir honorablement sa place en escadrille, dès son arrivée.

L'observateur, lui, effectuait un stage rapide au Bourget avant de rejoindre son unité, qu'il choisissait d'après sa réputation : c'était au groupe Happe, ou chez Vuillemin qu'il apprendrait réellement son métier.

La notion de formation d'équipages n'existait pas : il n'y avait encore qu'un groupe disparate de pilotes et d'observateurs prêts à toutes les fortunes.

La place prise par l'aviation et les pertes qu'elle subit donneront à partir de 1916 toute son acuité au problème du personnel, mais à aucun instant, il n'y eut de difficultés pour assurer le recrutement. La base restait la même et aucune servitude particulière n'était imposée aux candidats. Un



nombre d'aviateurs à former chaque jour plus considérable entraînait simplement une augmentation toujours grandissante des écoles et des centres d'instruction.

Toutefois la formation technique et tactique aussi bien des pilotes que des observateurs commençait à poser des problèmes délicats : se faisait jour, la nécessité de concilier la quantité et la qualité qui ne devait plus être seulement, ni même surtout, sportive.

Ces difficultés ne pouvaient être résolues du jour au lendemain, étant donné l'ampleur du problème soulevé : il ne s'agissait plus en effet comme en 1915 de délivrer 1.500 brevets avec le seul souci d'apprendre au personnel la manœuvre des commandes ; il fallait breveter 7.000 candidats, les perfectionner dans des écoles spéciales, les instruire au tir aérien, les rendre aptes à la voltige sur monoplaces, s'ils étaient destinés à la chasse, leur apprendre à naviguer, bref les tenir prêts à prendre place au front à bord d'un avion de chasse, de bombardement ou de reconnaissance.

Malgré tous les efforts fournis, l'on peut admettre, sans être trop exigeant, que si, en quatre ans, l'on était bien passé d'une formation sommaire, distribuée dans deux types d'écoles, et dans deux seulement, à une formation un peu plus spécialisée, donnée dans des écoles de pilotage, d'observation, de tir, d'acrobatie, de navigation, l'on n'était pas arrivé à édicter des principes et une doctrine de recrutement et de formation du personnel, comparables à ceux qui ont permis à l'aviation de 1943 d'alimenter sans défaillance et sans diminution sensible de la valeur guerrière des unités, ses troupes engagées.

## Les écoles de 1918 à 1938

Le programme établi pour 1919, prévoyait un débit mensuel de 1.000 pilotes. Dès la signature de l'armistice, il était évidemment abandonné, car, outre qu'une aviation ne peut en paix, soutenir un rythme de dépenses de guerre, c'est une habitude bien excusable, après chaque conflit, de ne plus penser qu'à une vie pacifique d'où doivent être bannis toutes restrictions, mauvais souvenirs et difficultés de l'état de guerre.

Les problèmes de recrutement et de formation du personnel de l'aviation ne sauraient, en de tels moments, intéresser que fort peu de personnes... trop peu.

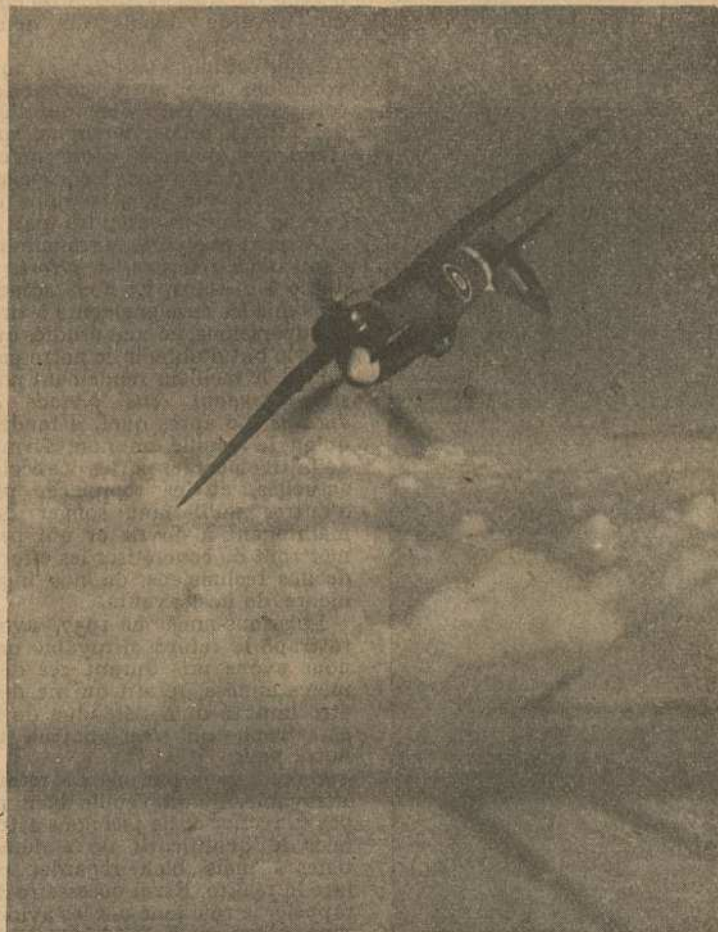
Les écoles sont regroupées, certaines supprimées, pour les mêmes raisons que nombre d'unités sont dissoutes.

L'on ne va pas jusqu'à oublier les enseignements des opérations, mais on en tient compte simplement dans l'exécution du travail quotidien, de la routine journalière. Bien peu savent s'extraire du passé, pour songer à l'avenir. Il est tentant de vivre sur ses lauriers et de s'endormir.

Le régime de l'école unique reprend dans cette période d'après

guerre, droit de cité. Donner à tous la même formation est une méthode facile : plus simple et moins coûteuse, chacun s'en contente. Les candidats pilotes suivent tous le même cycle d'instruction, les observateurs sont inscrits aux mêmes stages.

Et cela durera des années jusqu'au jour où quelques commandants d'unités inquiets de la médiocrité des éléments qui leur sont affectés, exigeront un complément d'instruction, à donner en école, à deux catégories de personnel : celui destiné à la chasse, celui destiné aux unités de nuit.



Séance de Voltige.

Les années qui précèdent la guerre de 1939, seront marquées non par une évolution des programmes d'instruction, mais seulement par un apport de notions supplémentaires à ceux qui sont destinés à utiliser des appareils dont les performances méritent qu'on en tire parti : les stages de perfectionnement de pilotage d'Etampes, de haute altitude d'Istres, de P.S.V. de Toulouse, les cours de navigation de Brest, de transmissions et de photographie de Versailles sont réservés à un petit nombre d'officiers qu'on voudrait voir devenir les instructeurs de la masse qui, elle, n'est pas astreinte à une formation plus complète.

En somme, le rôle qui devait normalement incomber aux écoles, est dévolu à des officiers spécialisés et confié aux unités.

Les résultats sont décevants, car ces instructeurs ne parviendront pas à redresser une situation existante. Il eut fallu remanier les programmes de base, dans le but de donner aux nouvelles générations, les connaissances qui manquaient à leurs prédécesseurs.

De toute façon, nous sommes loin des règles que vont appliquer pour la formation de leurs équipages, les nations qui participeront à la guerre mondiale, loin aussi de celles que nous essayons de suivre à l'heure actuelle.

Les lecteurs, conscients de la valeur des Français, et convaincus

## Ce que les Alliés ont demandé à leurs écoles

Qu'est-ce que nos Alliés, qu'il s'agisse des Anglais, des Américains ou des Russes ont donc exigé de leurs écoles ? La qualité ou la quantité ?

Sans aucun doute d'abord la quantité, même si elle devait être obtenue au détriment de la qualité. Et pour pallier cet inconvénient possible qui risquait d'avoir des répercussions graves sur la valeur guerrière du pays, ils ont voulu et réalisé une uniformité de doctrine et d'application qui a donné à l'ensemble de leur aviation une homogénéité telle qu'elle compensait la diminution de valeur personnelle de chacun de ses membres. La notion de rendement jusqu'alors réservée à la matière allait être appliquée au personnel, sans que la notion de qualité ait trop à en souffrir.

Les points de départ de leur raisonnement peuvent être concrétisés de la façon suivante :

1° Le nombre des candidats Personnel-Navigant est illimité. Sans chercher les raisons de cet état de fait, ils le constatent et l'admettent. La question de recrutement du personnel est donc facile à résoudre :

On fera comme de tout temps appel aux volontaires, mais on opérera une sélection très poussée. Cette solution sera le résultat de la mise en vigueur de procédés scientifiques, mais en même temps le résultat de l'expérience.

2° Le combattant ne se bat plus seul dans l'espace.

Les missions se font et se feront en masses, conduites par un chef, et ceci est valable à tous les échelons.

Conséquence : il n'est plus besoin de super-pilotes, de super-manœuvriers, de super-navigateurs. Il en suffit d'honnêtes, servis, appuyés, aidés, suivis par des conducteurs d'avions qui observent scrupuleusement le code de l'air. Ces éléments de base étant posés, les principes et procédés suivants seront appliqués :

Pour la sélection du personnel :

- Tests *a priori* ;
- Tests durant tout le cycle d'instruction ;
- Elimination sans pitié : tous les motifs sont valables.

Pour l'instruction :

- Mécanisation totale des élèves aussi bien que des moniteurs ;
- Spécialisation à outrance et dans tous les domaines ;
- Restriction de l'esprit d'initiative, qui reste l'apanage d'une élite ;

Ce qui, d'une façon moins doctrinale pourrait se traduire :

- On apprend à l'élève pilote à faire abstraction de toutes ses sensations ; l'appareil qu'il monte décolle à 1.800 tours en 1.200 m., le pilote n'a pas à apprécier si, oui ou non, ses roues quitteront le sol avant qu'il ait eu l'impression d'atteindre la limite de la bande d'envol.

— On apprend à l'élève pilote à faire abstraction de toutes ses sensations ; l'appareil qu'il monte décolle à 1.800 tours en 1.200 m., le pilote n'a pas à apprécier si, oui ou non, ses roues quitteront le sol avant qu'il ait eu l'impression d'atteindre la limite de la bande d'envol.

— On apprend à l'élève pilote à faire abstraction de toutes ses sensations ; l'appareil qu'il monte décolle à 1.800 tours en 1.200 m., le pilote n'a pas à apprécier si, oui ou non, ses roues quitteront le sol avant qu'il ait eu l'impression d'atteindre la limite de la bande d'envol.

— On apprend à l'élève pilote à faire abstraction de toutes ses sensations ; l'appareil qu'il monte décolle à 1.800 tours en 1.200 m., le pilote n'a pas à apprécier si, oui ou non, ses roues quitteront le sol avant qu'il ait eu l'impression d'atteindre la limite de la bande d'envol.

— On apprend à l'élève pilote à faire abstraction de toutes ses sensations ; l'appareil qu'il monte décolle à 1.800 tours en 1.200 m., le pilote n'a pas à apprécier si, oui ou non, ses roues quitteront le sol avant qu'il ait eu l'impression d'atteindre la limite de la bande d'envol.

— On apprend à l'élève pilote à faire abstraction de toutes ses sensations ; l'appareil qu'il monte décolle à 1.800 tours en 1.200 m., le pilote n'a pas à apprécier si, oui ou non, ses roues quitteront le sol avant qu'il ait eu l'impression d'atteindre la limite de la bande d'envol.

— On apprend à l'élève pilote à faire abstraction de toutes ses sensations ; l'appareil qu'il monte décolle à 1.800 tours en 1.200 m., le pilote n'a pas à apprécier si, oui ou non, ses roues quitteront le sol avant qu'il ait eu l'impression d'atteindre la limite de la bande d'envol.

— On apprend à l'élève pilote à faire abstraction de toutes ses sensations ; l'appareil qu'il monte décolle à 1.800 tours en 1.200 m., le pilote n'a pas à apprécier si, oui ou non, ses roues quitteront le sol avant qu'il ait eu l'impression d'atteindre la limite de la bande d'envol.

— On apprend à l'élève pilote à faire abstraction de toutes ses sensations ; l'appareil qu'il monte décolle à 1.800 tours en 1.200 m., le pilote n'a pas à apprécier si, oui ou non, ses roues quitteront le sol avant qu'il ait eu l'impression d'atteindre la limite de la bande d'envol.

— On apprend à l'élève pilote à faire abstraction de toutes ses sensations ; l'appareil qu'il monte décolle à 1.800 tours en 1.200 m., le pilote n'a pas à apprécier si, oui ou non, ses roues quitteront le sol avant qu'il ait eu l'impression d'atteindre la limite de la bande d'envol.

Colone l A. THIBAUDET.

(à suivre)

de notre supériorité dans tous les domaines, diront que beaucoup de pays n'ont eu qu'à profiter des leçons de notre dure épreuve de 1939, et que par conséquent leur mérite n'est pas si considérable. Peut-être.

Quoi qu'il en soit, nous sommes bien obligés d'admettre que des pays qui ont eu à alimenter leurs unités à la cadence que nous savons, qui ont su le faire sans que leur valeur guerrière diminuât un seul instant, ces pays-là s'étaient fixés un but à atteindre, avaient défini des principes de recrutement et de formation du personnel, édicté des règles qui auraient pu être différentes, mais qui avaient au moins le mérite d'être, en un mot avaient fait preuve de la prévoyance et de la suite dans les idées qui nous ont peut-être fait défaut.