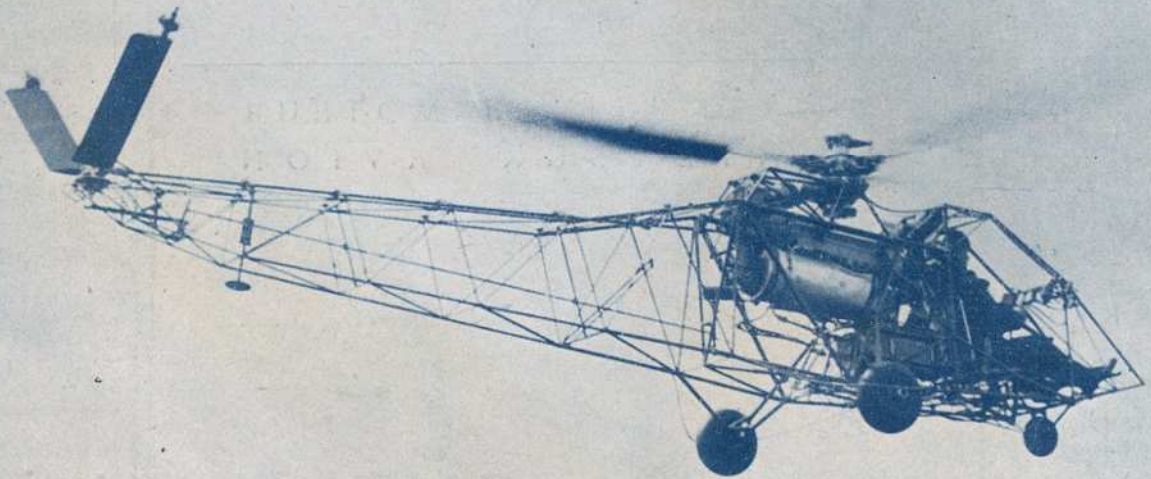


N° 618 — 28 Pages Prix : 30 Frs
AOUT 1948

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

L'air



LE S.E. 3101 EN VOL

DANS CE NUMÉRO :

VERS UNE STRATÉGIE AÉRIENNE NOUVELLE

EN SURVOLANT L'AMÉRIQUE

L'air
POUR

Ce que devrait être...

L'ÉCOLE NATIONALE D'AVIATION MARCHANDE

On sait que vient d'être créée une École Nationale d'Aviation Marchande au sein du secrétariat à l'aviation civile et commerciale dont M. Dumerle dirige le service des écoles. Notre collaborateur Jean Camail dont l'article fut d'ailleurs écrit avant cette décision en analyse les critères essentiels.

La situation à la fin de la guerre

La France s'est trouvée, brutalement, devant une situation anormale : la totalité du réseau à reconstruire, en l'air et au sol, on pourrait même dire à construire. En effet, jusqu'au 7 mai 1945 il n'était question, en aviation, que des militaires. L'aviation civile avant 1940 était peu développée et les Français moyen ne pensait, en aviation, qu'à l'aviation militaire. L'aviation civile prenait donc tout son personnel dans l'aviation militaire, et elle s'en trouvait fort bien, elle n'avait d'ailleurs ni le besoin ni les moyens de faire autrement. Aujourd'hui la situation est renversée et ce renversement commença dès la fin des hostilités.

La situation actuelle

L'AVIATION MILITAIRE a très rapidement, en quelques mois, fondue, et la plus grande partie du personnel qualifié, en accord avec ce renversement de situation, est passé à l'aviation civile. D'ailleurs la majorité de ce qui reste de l'armée de l'air est constitué par des groupes de transport qui font beaucoup plus un travail de paix que de guerre. Il a donc fallu transformer tous les équipages, nés et entraînés pour la guerre, en équipages de lignes. C'est le Centre de Perfectionnement du Personnel navigant d'Air-France qui a fait la quasi-totalité de ce travail. Ce centre fonctionne, au Bourget, avec le personnel de la Compagnie nationalisée, avec les crédits fournis par le S.G.A.C.C. Ce centre a pour but, tout en entraînant le personnel navigant venant de l'armée sur des avions commerciaux, de faire obtenir à ces anciens militaires les brevets de l'aviation civile, en particulier, le brevet supérieur de navigateur, le plus haut et le plus difficile diplôme de l'aviation civile.

Au cours des stages qui se sont succédés régulièrement pour les huit ou neuf mois, au C.P.P.N. les déchets ont été énormes, de l'ordre de 75 % et cela pour plusieurs raisons. En effet, les qualités d'un aviateur militaire sont tout à fait différentes de celle d'un aviateur civil (ce qui ne veut pas dire qu'un bon pilote militaire ne peut pas faire un bon pilote civil.

Ensuite ce personnel formé pour la guerre, la quasi-totalité en Angleterre ou aux U.S.A. avait une formation surtout pratique, alors que les brevets civils de navigation aérienne font appel à des connaissances très poussées basées sur des références intellectuelles assez élevées ce que n'avaient point, en majorité, les jeunes gens formés pendant la guerre. Quoiqu'il en soit ce mode de recrutement devra être bientôt abandonné puisque le recrutement du C.P.P.N. va se tarir bientôt lui-même puisque l'armée forme très peu de personnel, et seulement pour son propre compte. Il faut donc déjà songer à former du personnel entièrement neuf, formé cette fois pour leur but définitif, c'est-à-dire l'aviation marchande.

Une tentative a déjà été faite à titre d'expérience, au S.G.A.C.C. avec l'aide des Ecoles Nationales de la Marine Marchande. Une école de Navigation a été ouverte à Paris et de Radio-navigant à Bordeaux en faisant appel à des jeunes gens n'ayant aucune référence aéronautique à leur entrée à l'école mais simplement une valeur intellectuelle certaine, sanctionnée par un concours d'entrée. Nous avons déjà, dans ce journal, présenté ces écoles, nous n'y reviendrons donc pas ; disons cependant que les résultats définitifs en sont donnés après la présente année scolaire, mais déjà la solution s'avère bonne, certains anciens élèves étant déjà entrés en compagnie.

Le personnel à terre

EN plus du personnel navigant dont nous venons d'envisager la situation, voyons les réalisations du S.G.A.C.C. pour l'instruction du personnel à terre. Le S.G.A.C.C. forme actuellement des commandants d'aérodrome (Orlv) et des agents de la circulation aérienne (Le Bourget). Ce sont plutôt des stages d'instruction que des écoles à proprement parler, mais nous reviendrons plus tard, dans un prochain article, sur cette catégorie de personnel, il est donc inutile d'insister aujourd'hui. Signalons encore le centre d'instruction du service de la signalisation et des télécommunications (Orlv) qui forme les radios à terre du S.T.S.

Les étapes constructives

EN résumé, le S.G.A.C.C. dispose pour l'instruction de l'aviation marchande du C.P.P.N. d'Air-France, des sections aériennes, des écoles Nationales de Navigation, de l'école des Agents de la Circulation aérienne, de l'école des Commandants d'aérodromes et du Centre d'instruction du S.T.S. L'idée qui vient spontanément est de regrouper tous ces moyens d'instruction dans une ou des Ecoles Nationales d'Aviation Marchande, comme l'a fait par exemple le Secrétariat général à la Marine Marchande, sœur jumelle du S.G.A.C. au sein du Ministère des Transports. Mais qui donc va étudier et effectuer techniquement et administrativement un tel regroupement car c'est une question très vaste et délicate et qui fera, à n'en pas douter, réaliser d'importantes économies budgétaires. Il faut avant tout une doctrine, une idée directrice qui doit être puisée aux sources, c'est-à-dire qu'il faut prendre pour modèle les différentes Ecoles qui peuvent servir d'exemple, par exemple : l'École Supérieure d'Aéronautique, l'École de l'Air, les Ecoles de Navigation Maritime, mais en faisant œuvre originale c'est-à-dire adaptée aux circonstances actuelles et au but particulier à atteindre. Pour l'atteindre, il faut bien délimiter trois phases successives :

1. Création d'un corps de professeurs d'Aviation Marchande.

Meeting d'aviation en Grande-Bretagne

LA Société Air France a eu la très aimable pensée de convier les journalistes aéronautiques parisiens à assister au Meeting d'aviation, organisé, le samedi 10 juillet par le journal anglais Daily Express sur l'aérodrome de Gatwick, situé au sud de Londres à mi-chemin entre la capitale et la côte.

En fin de matinée, un des confortables nouveaux quadrimoteurs Languedoc, avec lesquels Air France exploite maintenant la plupart de ses lignes continentales nous conduisit très rapidement au grand aérodrome d'Heathrow, aux portes de Londres. Ma dernière venue à Heathrow datait de septembre 1947, aussi ai-je constaté à quel point les Anglais avaient, depuis, amélioré les installations de cet aéroport qui devient le plus important d'Europe.

Bien vite un autocar de la B.O.A.C. nous emporta vers Gatwick, au long des routes charmantes, mais fort encombrées, de la banlieue londonienne.

À notre arrivée, une foule imposante se pressait déjà sur l'aérodrome où, durant plusieurs heures, nous assistâmes à de forts belles exhibitions aériennes.

La place me manque pour relater ce meeting dans tous ses détails, aussi dois-je me contenter de parler des présentations les plus marquantes.

Ce furent tout d'abord un intéressant défilé des principaux avions de transport actuellement en service sur les lignes européennes bimoteurs Viking et Dove, quadrimoteurs D.C. 6, Tudor IV, Constellation, York, hydravion Solent et enfin le Languedoc d'Air France.

Seuls manquèrent à l'appel les gros hydravions Sunderland, fort occupés à ravitailler Berlin.

Peu après, arrivèrent, dans leur vrombissement effrayant, deux escadrilles de chasseurs à réaction Vampire et Gloster Météor qui se livrèrent dans le ciel à un carrousel fantastique à 800 km.-h. En même temps, contraste amusant, un hélicoptère Sikorsky de la R.A.F. faisait du surplace et de la marche arrière à quelques mètres au dessus de la tête des spectateurs !

Ensuite, pour la première fois en Europe, nous vîmes un quadriplace Navion, piloté par un spécialiste-américain du ramassage

de la poste en vol, cueillir un homme à terre au cours d'un passage en rase-motte, l'emporter dans les airs, puis le hisser à son bord ceci grâce à la solidité et à l'élasticité d'un harnais et d'un câble en nylon. Vraiment c'est impressionnant pour les spectateurs et probablement aussi pour l'accroché...

Autre attraction, non moins sensationnelle : le saut en parachute depuis un biplace Gloster Météor, volant à 800 km./h. Le parachutiste avait pris place, à bord de l'avion à réaction, sur le nouveau siège éjectable Martin-Baker. Nous le vîmes projeté en l'air avec le siège ; c'est alors que se déploya un premier parachute de petite dimension destinée à freiner doucement la vitesse de l'homme. Quelques instants après celui-ci se détacha du siège, qui resta accroché au parachute, tomba en chute libre, puis après une petite descente ouvrit un parachute ordinaire qui le déposa normalement sur le sol de l'aérodrome où le siège vint le rejoindre bientôt.

Encore une curiosité, le biplace Fulton Airphibian, avion auto qui vole à plus de 150 km/h., avec son moteur Franklin, atterrit à 65 km/h. sur quatre roues ; abandonne alors sa queue et ses ailes pour partir sur la route comme une voiture. Est-ce l'appareil d'avenir pour le tourisme ? cela n'est pas impossible, en tous cas, voilà une vraiment curieuse réalisation.

Citerais-je encore une débauche d'acrobaties sur tous appareils depuis l'avion léger Chilton, jusqu'au Vampire à réaction, en passant par des Stiltfires, Sea, Furies, Hornets et planeur Olympia.

Enfin ce meeting, comme nous voudrions en voir souvent de pareils en France, se termina par un lâchage de groupes de parachutistes accompagnés de matériels lourds : canons, jeeps, etc.

Dès la fin de la réunion, l'autocar nous ramena près d'Heathrow dans un agréable hôtel de week-end, au milieu d'un cadre verdoyant. C'est là que les équipages d'Air France, de passage à Londres, trouvent gîte et repos. Un fort sympathique dîner nous y réunit avec les dirigeants londoniens d'Air France qui ne cessèrent de nous témoigner d'une foule d'attentions.

Bientôt dans la nuit tombante, nous quittâmes avec regret le sol anglais, à nouveau à bord de notre Languedoc.

Au cours d'un vol impeccable, nous apprécîmes une fois de plus, les qualités de ce premier avion commercial français, d'après guerre.

À 11 heures du soir, nous foulions terre au Bourget, conservant une très agréable souvenir de cette journée toute aéronautique.

Jean Camail.

A. C.