

N° 551 — 10 Fr.
15 MARS 1946

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

L'air



S'engager dans l'aviation, mais les formalités ne sont-elles pas trop décourageantes ?

par
Jules
ROYER

— La marche à suivre ? Vous allez à la caserne Guynemer où vous remplirez une demande d'engagement et un questionnaire dans lequel vous devez déclarer sur l'honneur n'avoir jamais fait partie d'une organisation allemande ou pro-allemande et ce que vous avez fait pour la libération. On vous donne un

toujours à moi. Je vais peut-être partir bientôt. Pourvu que je passe ! Car vous avez cette petite angoisse d'avoir le cœur trop faible, ou de mauvais réflexes, ou encore la vue déficiente.

« Craindre vain ! Un capitaine vous demande : « Quel est votre degré d'instruction générale ? Que voulez-vous faire dans l'aviation ? »

« Ayant affirmé que vous voulez être pilote, le capitaine insiste : « Vous savez que vous devez con-

l'Amérique où vous suivrez les cours. »

« La première visite d'aptitude est terminée ! Et vous partez content car c'est pour bientôt... Mais là encore, vous vous nourrissez d'illusions. Engagé le 12 octobre, je fus convoqué le 1^{er} décembre. Depuis je suis sans nouvelle alors que mes chances de me battre même contre les Japonais diminuent chaque jour. »

Et notre jeune correspondant qui a abandonné ses grades conquis dans le maquis avec les F.F.I. pour venir à l'aviation de pester contre les lenteurs administratives et le mauvais vouloir de M. Ubureau.

Pour le reste, en admettant qu'il ne s'agisse dans la plupart des cas qui nous ont été soumis que de situations regrettables, certes, mais particulières, il apparaît que nos lecteurs ont mis le doigt sur un mal qui est malheureusement commun à bon nombre de nos administrations. Tous protestent contre la fantaisie qui, dans certains bureaux, a présidé à la diffusion des renseignements par eux réclamés.

Pour nous qui en avons vu bien d'autres, qui avons l'habitude des subtilités administratives que les années de guerre ont encore aggravées, pour nous à qui le « préposé au guichet » est une vieille connaissance dont le commerce nous est familier, les exercices de haute école auxquels nous contraint l'administration n'ont plus de secrets et guère plus d'importance.

Nos cadets qui n'ont pas eu encore l'occasion de se plier aux routines pensent différemment. Ils ne comprennent pas comment un appareil aux rouages neufs peut mal fonctionner. Ils désireraient que tous les violons fussent accordés afin que pour connaître l'âge limite pour contracter un engagement dans l'Armée de l'Air, ils ne soient point obligés de faire une honnête moyenne entre les réponses de quelques irresponsables de leur ignorance.



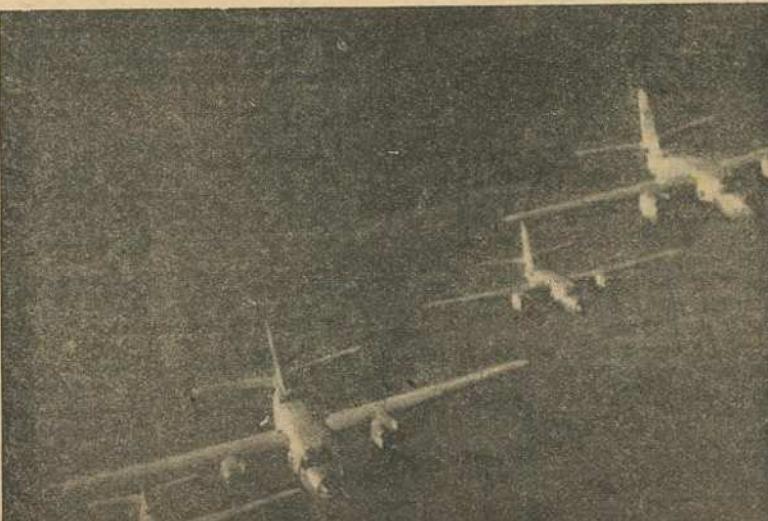
certificat de position militaire et vous rentrez chez vous. Vous êtes engagé dans l'Armée de l'Air à titre de personnel général. Vous êtes joyeux, car vous avez déjà un pied dans la « maison » et l'on vous a annoncé que vous seriez appelé dans un mois.

— Eh ! que diable ! un peu de patience, votre rêve est près de se réaliser.

— Pas du tout ! Au bout d'un mois et demi, vous recevez une convocation pour passer la visite d'aptitude au personnel navigant. Vous vous dites : « Ils pensent

tracter un engagement de cinq ans, que vous devrez suivre les cours en Amérique, cours qui durent quinze mois, que vous devrez répondre à des conditions physiologiques très sévères ? »

Sur votre réponse affirmative, il souligne votre nom sur une liste d'un trait de crayon bleu et déclare : « Ne vous inquiétez pas, vous recevrez une convocation pour passer un examen très rigoureux, 30 % de déchets, et d'ici un mois et demi, si vous satisfaissez aux conditions, vous partirez au Maroc d'où on vous acheminera sur



P EUT-ON actuellement s'engager dans l'aviation ? Quelle est la marche à suivre ?

Quel est l'âge limite pour contracter un engagement ?

Ces trois questions sont simples, semble-t-il, et lorsque, dans notre numéro du 15 janvier, nous les soumettions à nos lecteurs, nous ne pouvions supposer qu'elles nous vaudraient une avalanche de lettres aussi différentes et tellement diverses qu'au reste...

Nos correspondants sont tous des jeunes, évidemment, et la plupart ont apporté toute la fougue et la vigueur d'un âge qui voudrait ignorer les obstacles. Nous pourrions produire des extraits de ces lettres, mais cette publication nous entraînerait trop loin. Ce que nous en voulons dégager, c'est le malaise, on pourrait même écrire le mécontentement dont souffrent ces jeunes gens enthousiastes de l'aviation, passionnée du bien de leur pays.

L'un d'eux a résumé ainsi la situation. C'est un jeune homme de 19 ans qui a véritablement vécu son engagement dans l'aviation et qui en fait une relation dont la causticité du ton a peine à masquer l'amertume.

— Naturellement, on peut s'engager dit-il, mais en s'engageant maintenant on ne peut être certain de partir cette année.

Ici, quelques réflexions personnelles très désagréables pour nos oreilles amies.



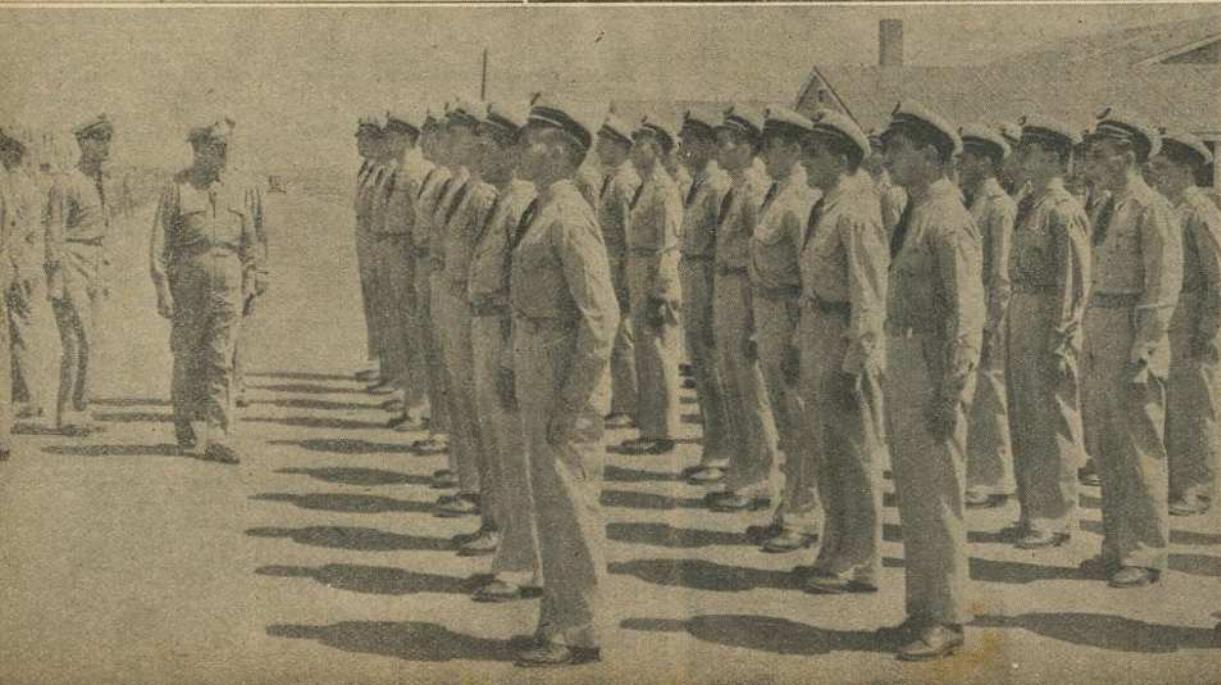
Images d'actualité



Tandis que des Libérators B. 24 de la 8^e A.A.F. continuent leur assaut sur les installations ennemis, un "Me 109" en flammes commence une série de tourniements hésitants en plongeant vers la terre.



Au signal des bombardiers ayant la responsabilité de l'opération, les Marauders B. 26 de la 9^e A.A.F. vont cascader leurs bombes sur l'objectif.



Des Marauders B. 26 français de la First Tac. A. F. survolent le Midi de la France et vont bombarder les lignes de ravitaillement et de transports ennemis.



Des élèves officiers français à l'aérodrome de Dodge City, un centre d'entraînement de l'A.A.F., se tiennent au garde-à-vous pendant la revue passée par le lieutenant-général Barton K. Young, commandant les centres d'entraînement de l'A.A.F.