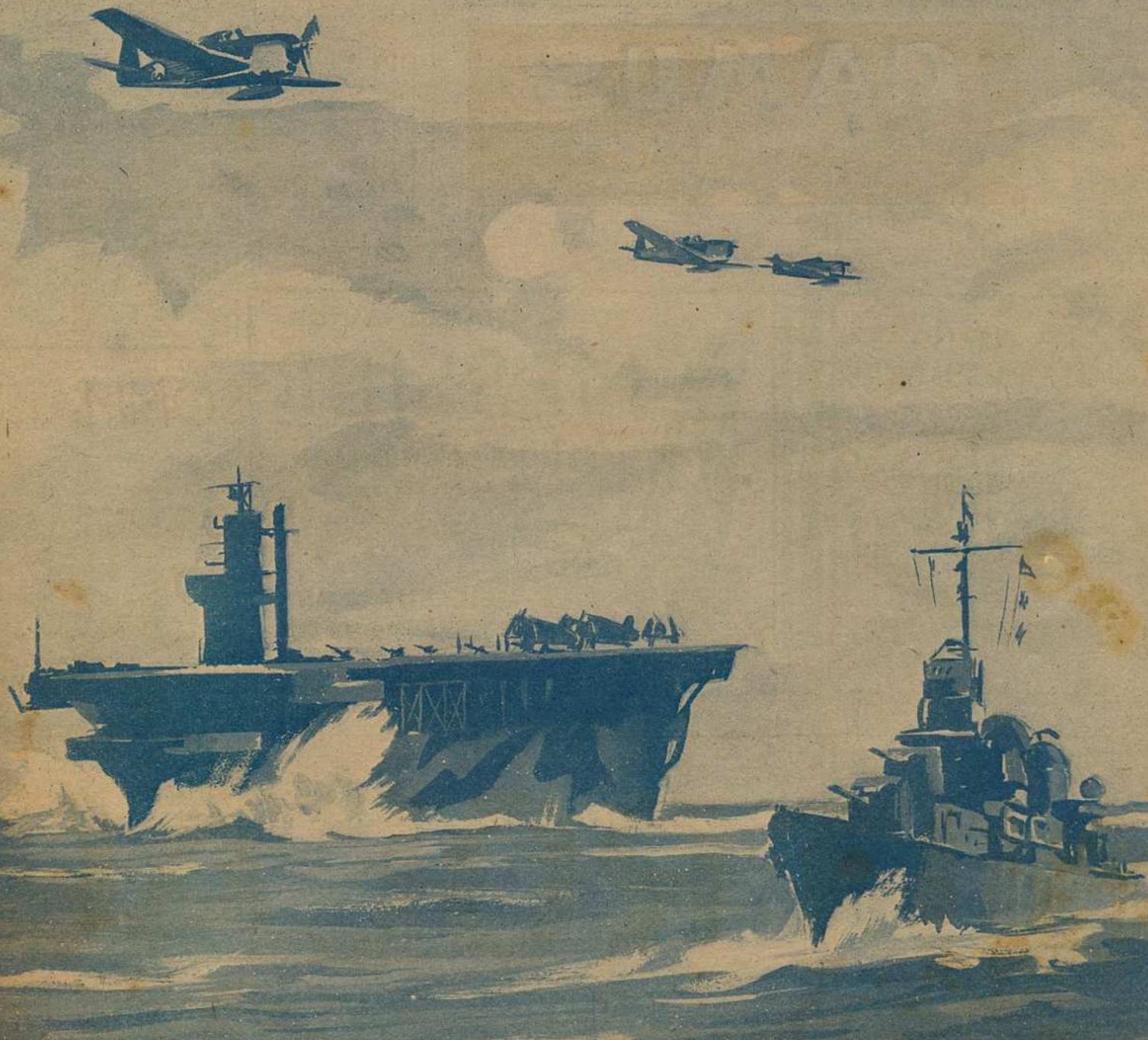


N° 558 — 15 Fr.
20 SEPTEMBRE 1945

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

L'air





Un an aux États-Unis avec les élèves-pilotes français

par J. NOETINGER

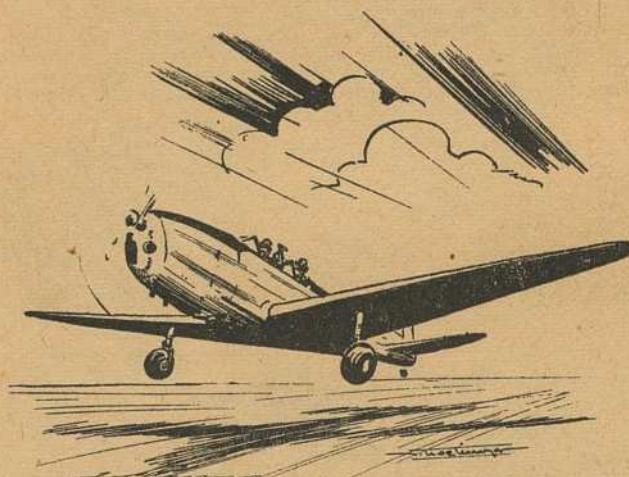
Il n'est plus rare, à l'heure actuelle, de rencontrer sur les bases, officiers ou sous-officiers portant un insigne de navigateur, de militaire ou de pilote américain. S'imagine-t-on pourtant que notre personnel navigant compte à présent dans les groupes plus de quinze cents brevetés, formés aux U. S. A. et que plus de deux mille sont actuellement à l'entraînement ?

C'est en juin 1943 que le premier détachement français commença son entraînement en Amérique. Depuis cette date, les écoles du Nouveau Continent absorbent mensuel-

restrictions de France et la sévère épreuve d'Espagne : les draps blancs dans les chambres, les douches nombrées, les magasins où l'on

de dix heures, être lâché après avoir étudié avec son moniteur toutes les manœuvres de base (décollage, atterrissage, virage et différentes figures élémentaires de vol). Il est intéressant de signaler qu'au bout de quatre heures, l'élève-pilote doit être à même de sortir seul d'une vrille déclenchée par ses soins.

Une fois lâché, il continue en solo ou avec son moniteur



Le « P.T. 19 » avec lequel l'élève-pilote accomplit ses 60 premières heures de vol...

trouve de tout à l'intérieur même du camp, la nourriture abondante...

Bien vite du reste, il trouve tout naturel cette nouvelle vie sans laquelle pourtant l'entraînement qu'il va connaître serait impossible à poursuivre...

Un beau matin, par autocar, le détachement d'élèves-pilotes se dirige sur une base réservée uniquement aux Français pour le premier stage de pilotage. Là, l'élève commence, dès le lendemain de son arrivée, à prendre contact avec ses moniteurs américains, ses interprètes françaises et les professeurs des cours à terre qui le suivront pendant deux mois.

Le lendemain, il fait son premier vol.

L'appareil sur lequel il accomplit ses soixantes premières heures de vol est un « Fairchild M. 62 A Cornell », plus couramment appelé « P.T. 19 », ayant la silhouette de notre « Aiglon », équipé d'un moteur Ranger en ligne de 175 CV, atteignant une vitesse d'environ 160 km/h.

Par la suite, cet appareil a été remplacé par le « Stearman 75 Caydet », couramment appelé « P.T. 17 », équipé, lui, d'un moteur en étoile Lycoming de 225 CV. C'est un petit biplan assez comparable au « Luciole », mais plus puissant que lui et de vitesse un peu inférieure à celle du P.T. 19.

Sur l'un de ces deux avions, l'élève-pilote doit, en moins

nique suivant un horaire respecté à la lettre et des méthodes qui n'acceptent aucune fantaisie mais réclament une grande discipline de vol.

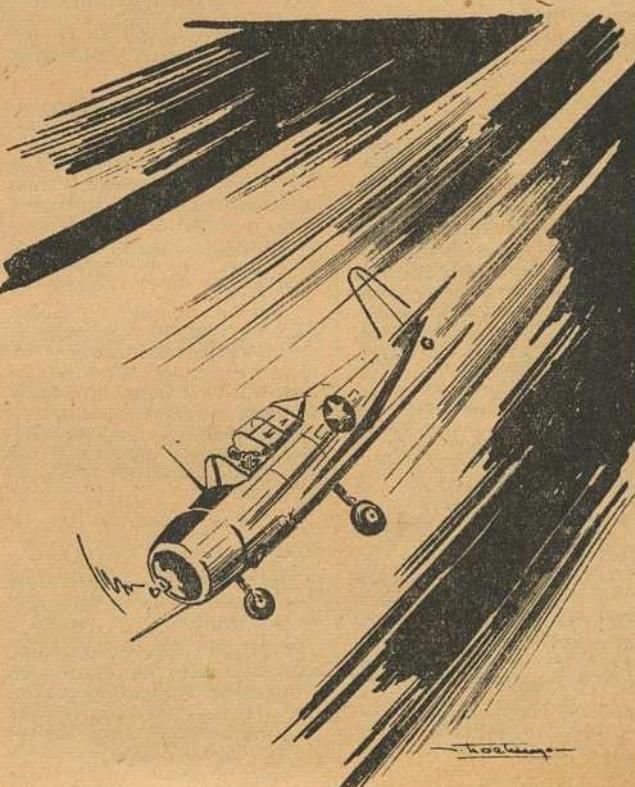
Tout élève brisant un de ces règlements de l'air, encourt une élimination immédiate. Il en est de même s'il n'est pas capable de suivre la cadence de l'entraînement qui n'est pas à la portée de tous. Ceci peut paraître excessivement sévère pour qui n'a pas suivi l'entraînement, mais il faut s'imaginer que sur un terrain comme celui où nous volions, il y avait perpétuellement, dans un rayon de dix kilomètres soixante avions en vol et fréquemment cinquante atterrissages en un quart d'heure.

**

Lorsque l'élève-pilote a terminé ce premier stage et a obtenu, aux cours faits au sol, une moyenne suffisante, une petite cérémonie lui donne droit à l'obtention d'un diplôme qui lui ouvre les portes de la seconde école.

Transporté à nouveau par camion sur une base voisine à environ 200 km., il suit l'entraînement « Basic » sur un « Vultee B. T. 13 », appareil métallique, bi-place, à ailes basses train fixe, hélice à pas variable deux positions, équipé d'un moteur en étoile « Pratt et Whitney » de 450 CV.

Pris d'abord en double sur cet avion, il recommence le même entraînement qu'il a reçu au cours de l'école pré-



UN NOUVEAU GÉANT DE L'AIR AMÉRICAIN

Un nouvel appareil de transport matriculé D. C. 7 vient d'être accepté aux Etats-Unis pour usage commercial.

Le pilote qui en a fait l'essai a déclaré que le nouvel avion avait soutenu, sans faiblesses, un vol d'une heure dix-neuf minutes.

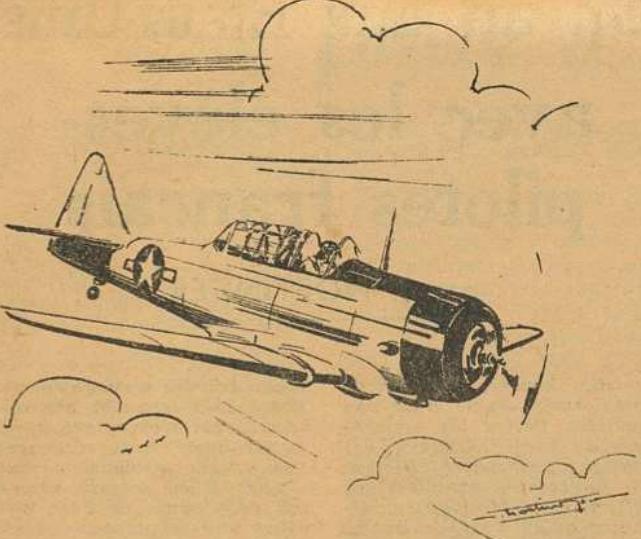
Il pourra transporter 108 passagers et offrira un service de restaurant complet. Son rayon d'action dépasse 12.000 km.

Doté de quatre moteurs de vingt-huit cylindres, il a 52 mètres d'envergure, 38 mètres de long et 13 de haut.

Il peut atteindre une vitesse de 480 km/h. Ses hélices lui permettent, le cas échéant, de faire marche arrière pour manœuvrer sur le terrain ou pour réintégrer son hangar.

lement cent cinquante futurs pilotes. Que ces chiffres et cette cadence ne rendent pourtant pas sceptique le lecteur sur la qualité de l'entraînement... Tous ceux qui, comme moi, ont été pris dans cette machine gigantesque, puissante et minutieusement équilibrée, peuvent témoigner que leur voyage là-bas ne fut pas une partie de plaisir, mais bien une nouvelle découverte.

Voulant nous limiter ici à l'entraînement du pilote, nous prendrons le jeune Français à son débarquement sur la terre américaine où il descend du bateau pour monter immédiatement dans un train le conduisant à la base principale en Alabama. Là, il reçoit un équipement complet américain, passe la visite médicale P. N. et toutes les formalités administratives en un temps record. Je passerai sous silence les avantages pratiques qui frappent spécialement le Français qui vient de connaître les dures



L'« A. T. 6 » avion de la troisième école.

céente. Il doit être relâché, apprendre de nouveau l'acrobatie sur ce type d'appareil, faire quelques navigations aériennes seul à bord et débuter une étude approfondie du vol aux instruments sous capote. A la fin de ce stage de 75 heures, il connaît les premières émotions du vol de nuit.

Un élève normal devrait, après cinq atterrissages, être capable de partir seul pour des tours de piste nocturnes.

Ce stage étant achevé en deux mois, l'élève-pilote a à son actif 140 heures de vol en moyenne quatre mois après ses débuts.

**

De là, il repart sur une troisième école où il trouve un avion fort semblable à celui-ci, mais plus rapide (260 km.h. de croisière) et équipé d'une façon plus moderne ; il s'agit du « North-American N. A. 88 Texan », communément appelé en Amérique « A. T. 6 » et équipé d'un moteur « Pratt et Whitney » de 600 CV.

Si, au contraire, le jeune pilote a choisi, à la fin du stage précédent comme spécialité le bombardement, il sera dirigé sur une autre école et entraîné sur « « Cessna T. 50 A. T. 10 »... mais nous nous contenterons ici de suivre l'entraînement du futur chasseur.

Sur l'A. T. 6, bi-place, équipé du train rentrant et d'une hélice à pas variable hydraulique, il reprend tout l'entraînement précédent une troisième fois, mais sur un appareil de combat puisque cet avion a été utilisé en Extrême-Orient en 1942.

Il perfectionne son vol aux instruments, sa technique de l'acrobatie, sa navigation et son vol de nuit qui lui permettent, en fin de stage, de faire seul à bord des voyages de nuit de 300 à 400 km.

Tout le travail aérien se fait avec le secours de la radio en phonie sur cet avion comme sur le B. T. 13 ce qui permet l'étude du radio phare et la liaison avec le sol et entre avion... Mais en anglais.

A l'issue de ce dernier stage, l'élève obtient son brevet et est sacré pilote en recevant ses « Ailes » (macaron américain).

Cet enchainement peut pa-

raître très simple : le pilote est breveté à 220 heures de vol... Mais n'oublions pas qu'au cours de ses sept mois d'entraînement, les élèves ont dû soutenir une cadence de travail particulièrement rude, qu'environ soixante pour cent



Le Thunderbolt, rêve de tous les élèves-pilotes...

d'entre eux n'ont pu maintenir.

La moyenne des éliminations avant la fin du stage atteint en effet ce chiffre, mais ceux qui ont connu la « grosse déception » ont pourtant une chance encore d'être maintenus dans le personnel navigant en reprenant un stage de navigateur, de bombardier ou de mitrailleur.

Pour ceux, au contraire, que le sort a favorisé, la première permission en Amérique vient les récompenser largement de leurs efforts, et pendant quinze jours, ils pourront consacrer leurs loisirs à goûter pleinement la vie accueillante et facile de l'Amérique.

**

Mais l'entraînement n'est pas terminé. Dès le retour, il se poursuit.

C'est d'abord un stage de trois semaines en Floride du Nord pour l'entraînement au tir. Il s'agit de répartir sur une quinzaine d'heures de vol du tir en vol rasant sur cible au sol et du tir aérien sur cible remorquée par avion.

Les résultats de ces tirs

sont contrôlés ; une moyenne est établie et ceux qui ont atteint un certain pourcentage sont déclarés « experts-tireurs » et reçoivent à ce titre une médaille.

Ce court stage se fait également sur l'A. T. 6, après quoi le pilote revient à la base précédente dont il dépend toujours, pour son premier contact avec un véritable avion de chasse.

Cette fois le premier vol sur ce nouvel appareil est en même temps un « lâché » puisqu'il s'agit d'un monoplace : le « P. 40 ».

Il aura dix heures pour se familiariser avec ce chasseur. Il fait d'abord de la transition et termine par quelques heures de formation.

Tous les chasseurs étant arrivés à ce stade, sont alors dirigés vers une base du Michigan où ils feront de 80 à 140 heures sur l'avion qu'ils devront ensuite conserver dans leur groupe en France, le « Thunderbolt » ou « P. 47 ».

Après de brefs cours au sol, un premier contact avec les instruments de bord et quelques notions sur le moteur et

ment en patrouille et au cours duquel il étudie successivement le vol de patrouille, la formation de combat, l'acrobate entre aile, la formation à basse altitude, le bombardement en piqué, le bombardement à vol rasant, le tir aérien et la tactique de combat. Il fait également des navigations en rase-mottes et ne retrouvera le vol individuel que pour quelques heures de vol de nuit.

C'est seulement au terme de ce dernier stage que le pilote de chasse français entraîné en Amérique sera prêt à repasser l'Atlantique et à rejoindre un groupe en France. Il aura alors une expérien-

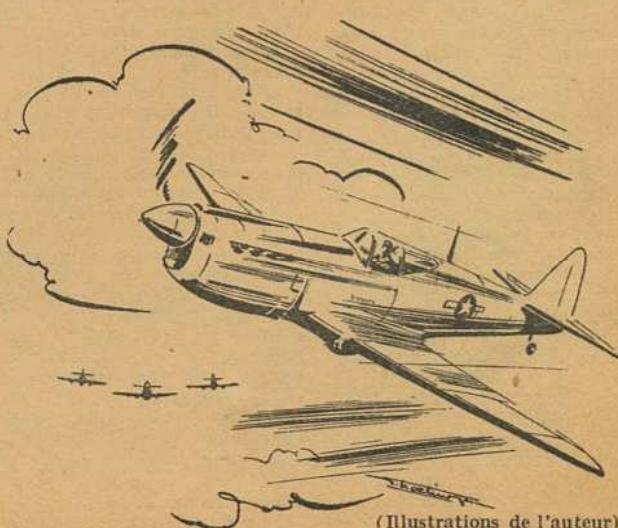
UN TERRAIN DE 17 KM. DE LONG SUR UNE SEULE PELLICULE.

Il était nécessaire depuis longtemps, d'avoir une caméra susceptible de prendre des photographies aériennes très nettes à basse altitude et malgré la grande vitesse des avions modernes. Cet appareil est au point maintenant et les essais ont été faits à « Wright Field ». C'est le fameux S-7 qui possède un objectif dont la caractéristique est de rester ouvert, et une bande de pellicule de 60 mètres de long sur 22 centimètres 86 de large. On a pu ainsi photographier un terrain de 17 kilomètres de long sur une même bande. A cet effet, l'objectif fut remplacé par une fente de la largeur du film, un mécanisme spécial synchronisant la vitesse du film à celle de l'avion.

Ces différentes dispositions font du S-7, un des meilleurs appareils pour la photographie aérienne.

ce de 300 heures de pilotage, une moyenne de 600 atterrissages, une trentaine d'heures de vol aux instruments, une quinzaine d'heures de nuit, une cinquantaine de navigations, une trentaine d'acrobates et, de plus, l'expérience intéressante d'être passé sur cinq types d'avions différents aux caractéristiques bien particulières. Il a acquis aussi, ne l'oubliions pas, une discipline de l'air qui a fait à ces privilégiés une réputation bien méritée.

Enrichi d'une expérience technique qui profitera à l'aviation française, le pilote formé aux U. S. A. revient également avec le souvenir reconnaissant de l'accueil qui lui a été réservé Outre-Atlantique, dû au prestige dont notre pays peut se glorifier.



(Illustrations de l'auteur)

La Consolidated Vultee Aircraft Corporation a étudié et vient de mettre en construction un nouvel appareil qui dépasse de loin tout ce qui a été entrepris jusqu'à présent. Le développement des avions de transport prend des proportions de plus en plus gigantesques et il est permis de se demander vers quels monstres nous aboutirons dans quelques années si la tendance actuelle ne subit pas une modification.

La Commission Brabazon nous avait déjà donné, par son impulsioin, les projets du Bristol 167 de 125 t. Voici, maintenant, que ce nouveau Consolidated type 37 se propose de traverser l'Atlantique avec une charge payante de quelques 204 passagers et 7 t. de poste et de fret.

Cet appareil avec une envergure de 170 m., une longueur de 55 m. 47 et une hauteur de 17 m. 37, pèse en ordre de marche 145 t.

C'est un monoplan à ailes moyennes. Les six moteurs sont disposés au bord de fuite de l'aile, chacun d'eux développe 5.000 CV au décollage et entraîne une hélice propulsive. La vitesse de croisière prévue est de 500 km. à l'heure. Il est pourvu d'un fuselage étanche afin de permettre une altitude substratosphérique de 10.000 mètres.

Dès maintenant, quinze appareils de ce type ont été commandés par les Panamerican World Airways pour des trafics très denses sur les routes où ils rencontreront la plus forte concurrence étrangère ; bien entendu, il s'agit, en premier chef, de l'Atlantique.

Les Panamerican estiment qu'une flotte de huit avions

De plus en plus fort

Le Super Clipper C 37

prévu pour traverser l'Atlantique avec plus de 200 passagers



La maquette du Super Clipper C 37

Contact...

* L'inspecteur général de l'aéronautique civile et de l'aviation populaire portera désormais le titre d'inspecteur général de l'aéronautique civile et des transports aériens.

* L'usine de la S.N.C.A.S.O., à Saint-Nazaire, va reprendre son activité.

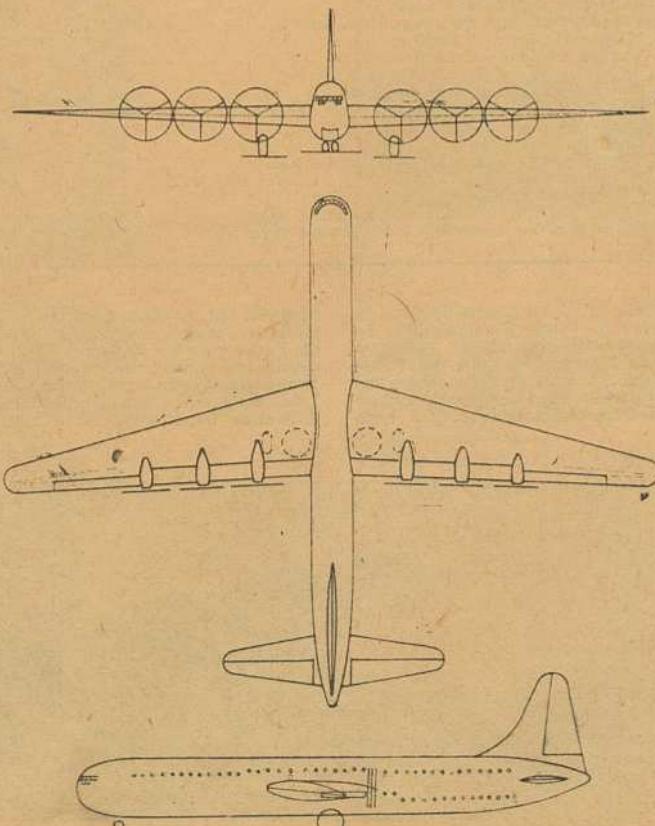
* Un Mosquito de la R. A. F. a effectué la traversée de l'Atlantique d'Est en Ouest, soit environ 3700 kilomètres, en 7 h. 12 minutes, battant de cinq heures le précédent record.

* Un concours pour le recrutement de 150 opérateurs radioélectriques stagiaires est ouvert au Ministère de l'Air. Les épreuves de ce concours commenceront le 4 décembre.

* Le général Luguet est nommé commandant des éléments français de l'Air aux Etats-Unis.

* Le service du courrier par avion est rétabli entre la France et la Grande-Bretagne.

* Dans un vol sans escale, de 4.260 kilomètres, une superforteresse volante — la première qui se soit posée sur le continent européen — a atterri récemment à l'aérodrome d'Orly, venant du Labrador. La superforteresse B. 29 a réalisé ce vol en 9 h. 21 m., à une moyenne



Une vue trois plans du Super Clipper C 37

de ce modèle, renforcée de trois autres pendant les six mois d'été, pourrait transporter plus de 440.000 passagers par an en travaillant seulement à 50 % de la capacité en passagers, ce qui correspond à près de 70 % du total des passagers de luxe qui traversaient l'Atlantique avant la guerre par mer sur les paquebots de toutes les nationalités. Il est évident que le prix de revient et, par conséquent, les tarifs de ces paquebots aériens pourraient être ramenés à des taux remarquablement bas, notamment plus bas en tous cas que ceux des paquebots.

Dans le projet envisagé par les Panamerican Airways, la flotte en service serait donc de huit avions sur le trajet Atlantique, plus trois entre la Californie et les Hawaï.

Trois appareils supplémentaires seraient mis en service sur l'Atlantique Nord pendant les mois d'été, et passeraient, au cours des mois d'hiver, sur les services de l'Amérique du Nord à l'Amérique Latine. Un appareil restant ainsi en réserve.

De ce projet magnifique, deux points seulement sont inquiétants. Le premier est la réalisation du moteur de 5.000 CV, ce qui dépasse pratiquement de 1.500 CV le plus puissant moteur réalisé jusqu'à présent. Le second sujet d'inquiétude est la dimension des aérodromes.

Remarquons cependant que, si nous ne connaissons pas la charge au M2, car nous ne savons pas quelle est la surface totale de l'appareil, la charge au CV paraît, non seulement raisonnable, mais même assez faible puisqu'elle ressort seulement à 4 kg. 8 par CV.

...Prêt!

horaire de plus de 450 kilomètres, battant ainsi le précédent record transatlantique.

* Pour les cours de pilotage, navigation, vol à voile, mécanique et radio de l'Aviation Club de France, se faire inscrire le 2 octobre à 20 h. 30, 58 bis, rue de la Chaussée-d'Antin.

* Les Etats-Unis ont perdu 38.185 aviateurs tués ou disparus et 18.418 avions sur le front d'Europe.

* Deux décrets parus au « J. O. » rendent obligatoire pour les classes 1945 et 46 la formation pré-militaire. celle-ci commencera le 15 octobre prochain.

* La R. A. F. au service du cinéma...

Aux studios d'Epinay, une escadrille de « Mosquitos » a participé à la reconstitution du bombardement de la prison d'Amiens par l'aviation britannique, qui eut lieu le 21 février 1944 et à la faveur duquel des parachutistes et des otages qui allaient être fusillés par les Allemands, purent s'enfuir. Cette prise de vue constitue l'une des principales scènes du film « Jéricho » tourné par Henri Calef.

* L'armée de l'Air vient d'être dotée d'un service scientifique.