

20 FÉVRIER 1946

N° 568 — 15 Fr.

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

l'

air



Propos en l'air

par Georges Maichard

Le colonel Chassain du Ministère des Armées nous a fourni quelques précisions sur la fréquence des accidents d'aviation, au cours d'une conférence de presse, au Ministère des Armées.

« L'aviation française souffre de la transition de la guerre à la paix. »

Situation paradoxale.

Trois cent quatre-vingt-huit accidents ont endeuillé notre aviation durant le dernier semestre. Il y a eu 156 tués et 134 appareils ont été perdus.

Ces accidents ont été causés dans 49 % des cas par le personnel, pour 44 % par la faillite d'un matériel fatigué par la guerre et moins bien entretenu que durant les hostilités, les autres accidents n'ayant pas de raisons reconnues.

Après l'effort des derniers mois de guerre, le personnel ne s'est pas toujours montré très discipliné, mais le commandement veille à la sécurité de ses « administrés ». Et, paraît-il, il a la main dure. D'autre part, la démobilisation d'une partie du personnel au sol affecte sérieusement la sécurité aérienne, plus difficile à assurer qu'avant la guerre. Enfin l'Air Transport Command enlève son matériel et la France ne possède pas une ligne balisée.

Il nous faut donc former rapidement des spécialistes. Et pallier la crise de matériel.

NAVRANTE constatation. Un pilote se tue. Sa veuve reçoit un premier secours, d'une incroyable pauvreté.

Toutefois, les cinq ou dix « grands formats » qui lui sont si parcimonieusement distribués doivent lui permettre d'attendre et surtout de vivre pendant des mois et des mois...

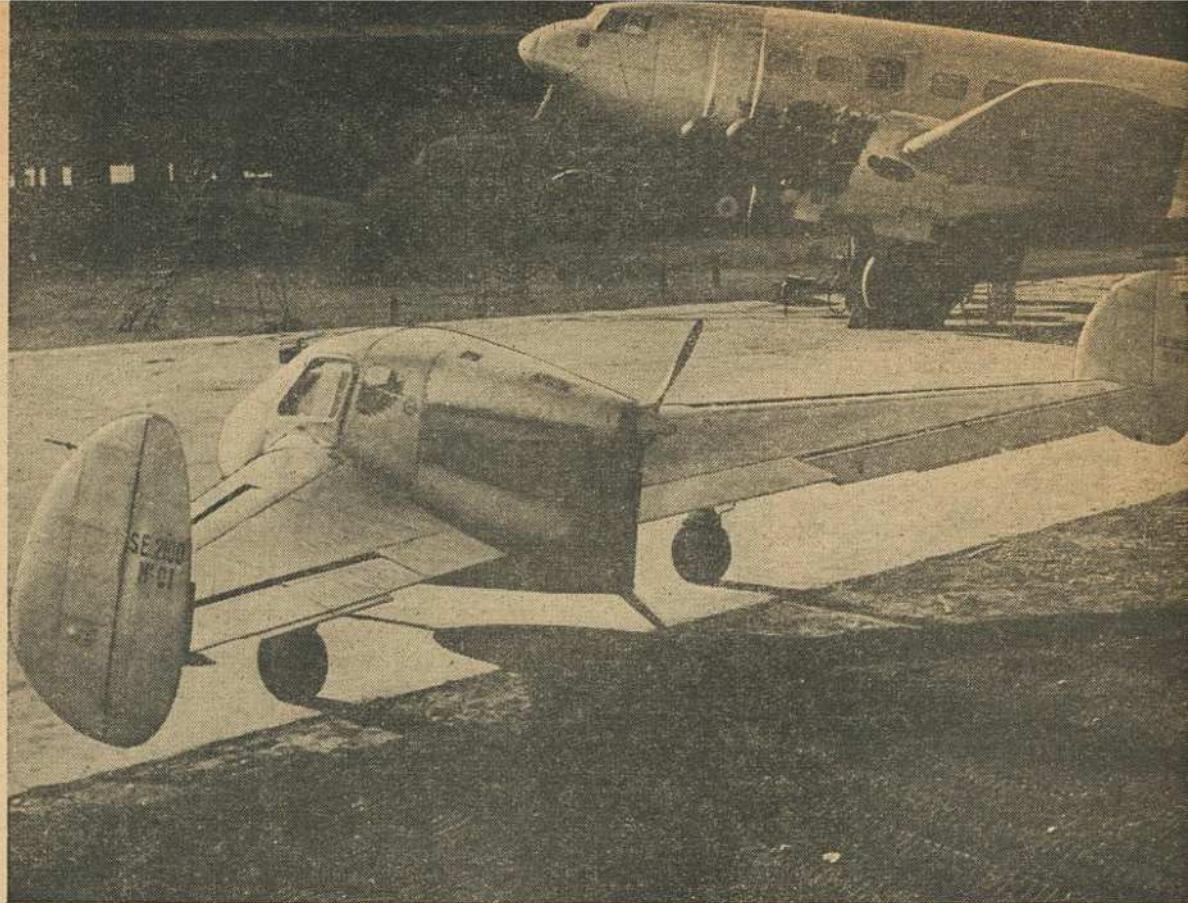
Le temps que l'on règle la question de l'assurance et de la solde, en un mot tout l'effrant machinisme de l'administration militaire.

Avec un peu de bonne volonté et de bon sens, ne pourrait-on accélérer ces formalités ?

NOUS laissons entendre dans notre dernier numéro que la réduction du budget pourrait bien avoir une sérieuse répercussion sur la commande des avions de tourisme.

Les événements nous ont malheureusement donné raison. Aucune commande n'a été et ne sera donnée...

Ni à la S.N.C.A.N. qui a sorti le Nord 1.200 victorieux ni à Max Holste dont on a cependant reconnu les grandes qualités de vol de son appareil... Drôle d'encouragement !



La S.N.C.A.S.E. met actuellement au point son *affle volante*. Il s'agit d'un appareil muni d'un moteur de 140 CV d'un poids total de 800 kg. L'aile proprement dite est une monoplane can. lievre en flèche de 9 m, 90 d'envergure, d'une surface de 15 m². L'empennage est remplacé par des dérives ovales fixées aux extrémités de l'aile. L'atterrisseur est constitué par un tricycle à roues indépendantes avec frein. Cet appareil qui, jusqu'à présent, a donné des résultats satisfaisants est "né" au milieu de la production intense des Bloch-Languedoc 161.

Une décision suspend jusqu'à nouvel ordre les engagements dans l'Armée de l'Air

Jeunes gens dont le rêve était d'être brevetés pilotes militaires, ne perdez pas quand même tout espoir !

Le Ministère des Armées, par une note en date du 9 janvier, indique que « les engagements dans l'Armée de l'Air au titre d'une spécialité sont suspendus jusqu'à nouvel ordre » et par une autre note datée du 23 janvier que « sont suspendus tous engagements dans l'Armée de l'Air y compris les F.F.A. »

Jeunes gens, qui rêvez de devenir pilotes militaires, qui pensiez obtenir votre brevet de mécaniciens ou d'électriciens d'aviation, perdez donc tout espoir.

Du moins momentanément.

Mais si cela peut vous consoler, notez que vos jeunes camarades qui contracteront, au lendemain de la Libération, des engagements dans l'Armée de l'Air ne sont pas mieux favorisés.

Tout au plus, ont-ils eu l'avantage de revêtir le costume bleu marine de l'Armée de l'Air, ce qui leur conféra, à défaut de suivre les cours de pilotage, le droit d'apprendre le maniement d'armes, l'école du soldat et de « passer » la théorie entre deux corvées de quartier. Combien de fois, ici même, n'avons-nous pas demandé qu'un sort plus équitable leur fût réservé ?

Aujourd'hui, c'est chose faite.

Une décision ministérielle a fait

savoir que tous les intéressés devront être mis au courant sans délai de la situation et invités à s'orienter vers les spécialités du personnel non navigant ou du service général.

Or cette situation, quelle est-elle ?

De très nombreux candidats, nous explique-t-on au service de l'Information

par Jean-Pierre SERVANGE

tion du Ministère des Armées, se sont présentés et ont été acceptés, au lendemain de la Libération. Or, les services intéressés ne tarderont pas à constater qu'une forte proportion d'entre eux loin de posséder l'instruction générale requise (niveau du brevet élémentaire), s'est révélée inapte à suivre les cours. Depuis l'arrêt des hostilités, les besoins de l'Armée de l'Air ont diminué dans des proportions importantes. L'organisation des écoles a été modifiée en conséquence et avec le débit actuellement prévu, il faudrait plus de deux ans pour admettre à l'Ecole Préparatoire du personnel navigant la totalité des engagés candidats P. N.

sous les drapeaux et réunissant les conditions initialement fixées par l'instruction provisoire (65 % des candidats n'ont pas encore passé la visite).

D'autre part, l'arrêt de l'instruction dans les écoles américaines et le manque de matériel dans les écoles françaises ne permettent pas d'accroître, même temporairement, le débit prévu pour ces dernières.

En vue de résorber cet excédent considérable et d'assurer un renouvellement régulier du personnel navigant à partir du mois de juillet 1946, il ne sera retenu qu'un nombre de candidatures en rapport avec les besoins et les possibilités actuelles de l'Armée de l'Air.

Voilà qui est net et précis...

Toutefois, les engagés qui maintiennent leur candidature devront être soumis d'urgence à la visite médicale, laquelle élimine environ 60 % des candidats.

Ceux qui resteront devront, quels que soient leurs titres ou leurs diplômes, subir les épreuves d'un concours suffisamment ardu...

Dès lors, les élèves qui passeront avec succès les difficiles étapes auront enfin le droit bien mérité de prendre place sous le cockpit d'un avion-école...

EN établissant la carte des nouvelles routes aériennes de l'Empire Britannique, on appliqua, pour la première fois, une idée qui, jusqu'à présent purement théorique, n'était qu'un espoir : désormais, les lignes à grandes distances ne tiendront plus compte des cartes terrestres, de la topographie des terres à survoler ou des différents obstacles géographiques, car les nouvelles lignes aériennes seront tracées sur la carte à la règle ou, plus exactement, puisque la terre est ronde, ces lignes suivront l'arc du globe.

L'utilisation des routes du Grand Cercle, ainsi qu'elles sont officiellement appelées, présentera de grands avantages à l'Angleterre et à la communauté des nations britanniques. Ces routes remplaceront celles d'avant-guerre qui suivaient, plus ou moins, la carte terrestre et obligaient l'avion à des bonds d'une ville ou d'un aéroport à l'autre.

L'orientation moderne de l'aviation

Les nouvelles routes aériennes mondiales seront établies en grands cercles. Ces lignes représentent la plus courte distance d'un point à un autre du globe. Toute ligne contournant le globe est un grand cercle et l'aviation s'oriente vers l'utilisation des grands cercles qui ne se préoccupent ni de la topographie du sol, ni des mers.

Dans les nouvelles cartes aériennes, l'Angleterre se trouve sur le grand cercle qui passe par les régions polaires, l'Alaska et l'Australie. Un autre grand cercle lie l'Angleterre à Athènes, au Caire et à Aden dans un sens, et au Groenland et à Vancouver dans l'autre. Un troisième lie à Tukio par la Norvège et la Sibérie. Même avant la guerre, il ne paraissait pas possible de penser en termes de routes du Grand Cercle, car les vols au-dessus des océans et des chaînes de montagnes étaient trop dangereux pour organiser des lignes aériennes régulières par le Grand Cercle. Dans le passé, les routes suivent les plaines, les voies ferrées, avaient soin d'éviter le moindre accident de terrain, les tunnels et les ponts n'étaient utilisés que quand ils étaient absolument inévitables ; il en fut de même pour les premières routes aériennes qui évitaient les océans et les hautes montagnes avec leurs courants d'airs et remous, et contournaient ces obstacles, allongeant ainsi le parcours.

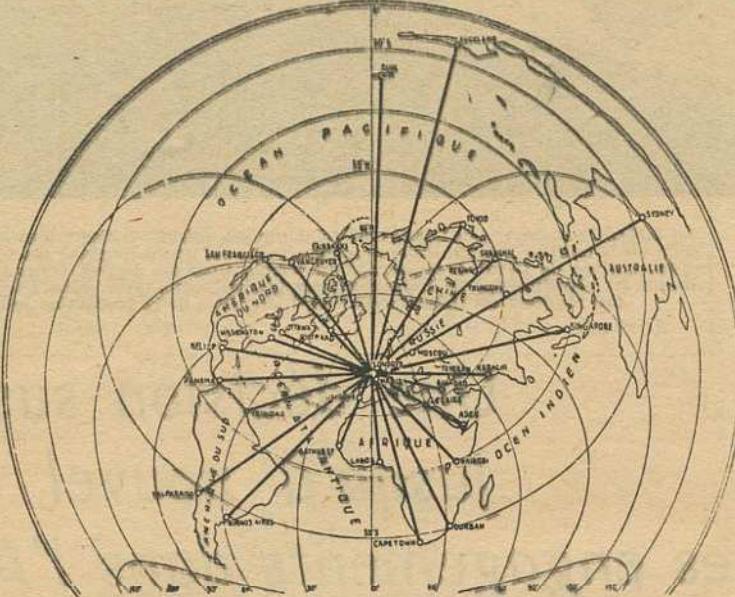
Service régulier transatlantique

Pendant la guerre, dès l'année 1940, fut inauguré un grand service régulier transatlantique ; les avions franchissaient l'Atlantique Nord dans les deux sens, pendant toute l'année, été comme hiver. Cette route aérienne du

LES ROUTES AÉRIENNES DU GRAND CERCLE

nord de l'Atlantique, que suivait un service régulier certainement le plus pénible de l'histoire de l'aviation, fut le premier pas vers la réalisation de l'idée de la route du Grand Cercle. Au cours des quatre dernières années, les avions franchirent l'Atlantique 1.780 fois, transportant 20.000 passagers et plus de 1.750.000 kg.

de fret et de courrier. Les conditions atmosphériques les plus épouvantables n'arrêtaient pas les pilotes anglais et la traversée d'Angleterre en Amérique était parfois faite par vent debout atteignant une force de près de 200 km, à l'heure. On peut dire que seules les nécessités de la guerre obligèrent à ces traversées



Petits dessous de la victoire

CHACUN sait avec quelle confiance l'Amérique attendait que sonne le jour de la victoire en Europe. Cette échéance était considérée Outre-Atlantique comme une chose fatale dont personne ne pouvait douter ; aussi, rien d'étonnant à ce que le jour « V » fut préparé avec minutie. Un jeune Français qui terminait alors son entraînement de pilote aux États-Unis en rapporte un exemple instantané, mais reflétant bien le caractère américain.

Ce pilote venait de bénéficier d'une permission de quatre jours pour aller voir un camarade avant de quitter les États-Unis. Il lui fallait couvrir trois mille kilomètres pour aller et autant pour rejoindre sa base. Un seul moyen de communication : l'avion, étant donné les délais dont il disposait. D'ailleurs, puisque les permissionnaires ne bénéficient pas, comme en France, de transports gratuits en chemin de fer et que les voyages en avion ne sont pas plus

onéreux, il n'y a aucune raison de ne pas employer la ligne.

En quelques heures donc, l'avion le dépose à sa destination. Il passe trois jours dans la ville magnifiquement située qu'est Denver en plein Colorado, au centre des États-Unis, et au pied d'une des plus imposantes chaînes de montagnes que connaît cette partie du Nouveau-Monde. Tout au cours de son séjour, la radio donne sans cesse les derniers communiqués qui laissent entrevoir la fin des hostilités en Europe comme devant être imminente. En ville, les vitrines de tous les magasins comportent un papillon tricolore annonçant déjà que le jour de la victoire, ils seront fermés. Les militaires ne sont pas admis à quitter leur camp, en vue de la prise d'armes de la victoire qui doit se dérouler partout immédiatement après l'annonce de la grande nouvelle. Les bars eux-mêmes seront fermés pour que l'événement garde un caractère

de noblesse, en souvenir de tous ceux qui ont payé cette victoire de leur vie et à l'égard de ceux qui au Japon défendent l'honneur du drapeau. Mais aucune date fixe n'a été arrêtée pour le jour de l'armistice.

C'est alors que notre ami se rend à la base pour prendre l'avion qui doit le ramener à son camp. Le temps très nuageux et les conditions atmosphériques peu favorables dans la matinée apportent un retard à l'atterrissement de l'avion ; les passagers sont alors autorisés à envoyer gratuitement des télogrammes pour avertir de leur retard. Pourtant, bien-tôt l'appareil arrive ; en quelques minutes, tout le monde est à bord et c'est le décollage.

Une heure plus tard, alors que l'avion glisse au-dessus d'une couche de nuages, au son étouffé de ses deux moteurs, la stewardesse chargée de veiller au confort des passagers parcourt le couloir le visage illuminé, en distribuant à chacun une feuille jaune. C'est un « télogramme de la victoire », annonçant que l'armistice vient d'être signé et que c'est aujourd'hui, 8 mai, que le monde célèbre le « V. E. day ». Chaque télogramme porte en tête l'heure, la date et le nom du passager. La nouvelle vaut la peine que chacun en soit averti au plus tôt. Mais la compagnie aérienne fait davantage : elle remet à chacun un carton à remplir afin que lui soit envoyée une petite médaille commémorative de ce vol anniversaire. Le jeune Français rédige sans conviction son adresse en France, doutant que ce présent le touche jamais.

Pourtant, quelques semaines plus tard, il débarque à Paris... Du courrier l'attend, et quelle n'est pas sa surprise d'y trouver une épaisse enveloppe à l'en-tête de la compagnie aérienne et contenant la médaille d'argent !

Double souvenir qu'il conservera longtemps avec émotion !...

qui furent les premiers essais et les pionniers des vols futurs.

Une deuxième expérience, non moins importante, prépara la voie aux vols par le Grand Cercle. Après l'attaque japonaise sur Pearl Harbour, après la chute de Singapour, la perte de la Malaisie et des Indes Néerlandaises, toutes les bases aériennes se trouvant sur cette partie du parcours Angleterre-Australie tombèrent aux mains de l'ennemi. La route directe Angleterre-Australie fut donc abandonnée. Néanmoins, en juillet 1943, l'Australian Corporation Quantas Airways, s'est jointe à la British Airways pour ouvrir un service aérien, par hydravions géants, entre l'Australie et Ceylan. Ce parcours ne représentait qu'un vol de vingt-sept heures au-dessus de la mer et une distance de 4.400 km, mais la ligne était continuellement sous la menace de l'aviation japonaise. Néanmoins, il permit une liaison directe avec l'Angleterre par Karachi et le Moyen-Orient, cette dernière partie du parcours ayant toujours été ouverte. Le survol, pendant vingt-sept heures, de l'Océan donna une autre expérience des vols par le Grand Cercle, quoique les conditions fussent différentes de celles des survols de l'Atlantique.

Les phases initiales

Actuellement, les routes par le Grand Cercle sont, naturellement, encore dans leurs premières phases de développement. Mais il est certain que ces routes les plus directes et les plus rapides, auxquelles le voyageur s'habituerà bien vite, semblent avoir été spécialement créées pour réduire les distances énormes qui séparent l'Angleterre de ses Dominions et d'une grande partie de son Empire colonial.