

Numéro 572 28 pages : 20 Fr.  
20 AVRIL 1946

Revue hebdomadaire provisoirement bi-mensuelle  
71, Champs-Élysées, PARIS-8<sup>e</sup>



# L'air



# Propos en l'air

par Georges Fraichard

**L**A France aéronautique va pendant quelques jours avoir les yeux fixés sur Paris où vont se dérouler d'importantes manifestations. C'est tout d'abord le deuxième Congrès National de l'Aviation française, ouvert à la Sorbonne depuis quatre jours et qui se terminera le 25 avril, après avoir formulé des vœux et pris des décisions heureuses et nécessaires.

■ Ce sera à partir de lundi la présentation, au sol et en vol sur le terrain de Toussus-le-Noble, de la plupart des avions légers et privés que nous possédons.

**C**ETTE présentation qui se terminera le 28 avril aura une très heureuse répercussion sur le marché de l'aviation privée. Heureuse si les commandes sont suffisantes pour suppléer à la carence de l'Etat et si elles permettent le démarrage immédiat de la construction en série, seule façon d'abaisser les prix de revient.

Car les acheteurs éventuels, tout comme au Salon de l'Automobile, pourront, après avoir fixé leur choix, sortir leur carnet de chèques...

**E**N Sorbonne, si le travail effectué est différent, il n'en est pas moins d'une grande portée utilitaire. Neuf grandes sections, divisées en quatre-vingt-quatorze sous-sections, étudient minutieusement tous les problèmes posés, qu'ils soient d'ordre militaire, commercial, sportif, technique ou qu'ils concernent l'infrastructure, la sécurité, ou la production...

Que ressortira-t-il de cette grande semaine d'échanges de vue et de labeur? Nous n'en savons rien mais nous gardons la conviction que tant de travaux ne peuvent, ne doivent rester sans effets.

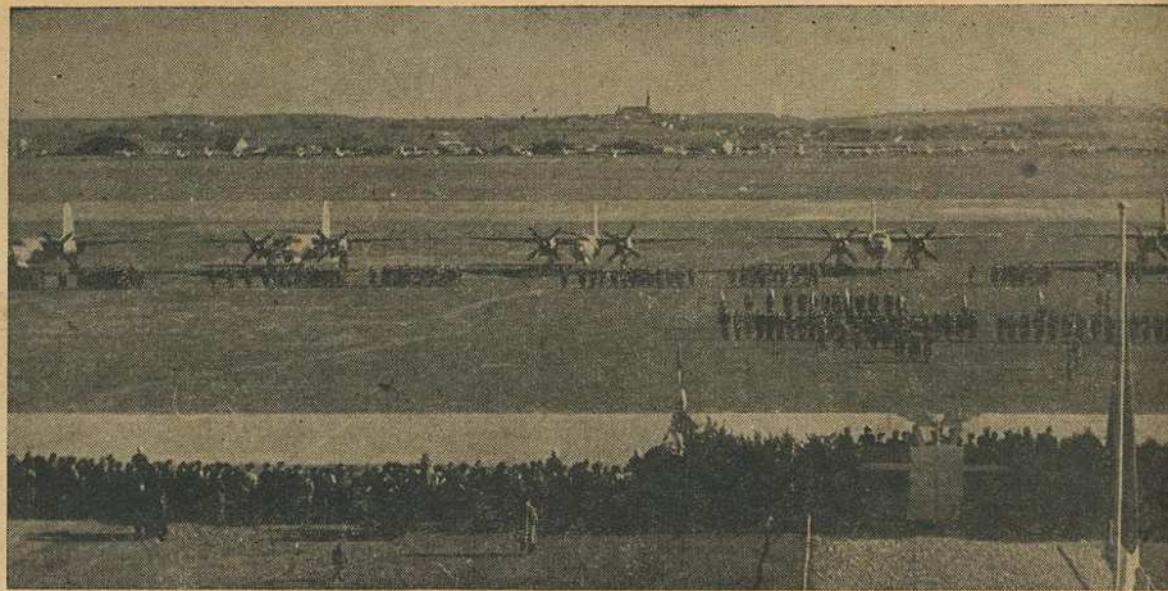
Il serait souhaitable toutefois qu'un organisme soit créé, un organisme dont le but serait d'apporter, aux vœux émis et aux suggestions faites pendant le Congrès, une réalisation rapide.

Verrons-nous naître, à cet effet, le N.A.C.A. français?

**O**n sait les difficultés techniques auxquelles se heurtent nos constructeurs et ceci explique que quelques appareils prévus à la présentation du 22 avril n'avaient encore pas fait leur premier vol huit jours avant cette date.

L'un d'eux dont nous talrons le nom s'annonce pourtant sous un beau jour, mais la firme qui le construit s'oppose à toute publicité avant que l'appareil ait fait ses preuves.

Sage exemple qui ne nuira pas à son prestige le jour venu.



Sur le terrain de Mengen les équipages et les B. 26 reçoivent un dernier hommage.

La dissolution des groupes en Allemagne

## L'Armée de l'Air paie son tribut et réduit ses effectifs

**L**a réduction des crédits militaires n'a pas été sans provoquer nombre de commentaires dans la presse. Il ne s'agissait alors que de décisions dont les applications ne devaient pas tarder à devenir effectives.

Le 7 avril, elles touchèrent l'Armée de l'Air d'une façon particulièrement sensible puisque, le même jour, une brigade de bombardement et cinq groupes de chasse devaient être dissous.

Il faut avoir connu la vie de ces unités de combat, il faut avoir vu, dimanche dernier, les yeux humides des équipages, il faut comprendre ce qu'est la tradition dans ces unités pour avoir une idée du lourd sacrifice que viennent de consentir ces équipages d'élite.

\*\*

Peut-on oublier les pages de gloire de nos ailes au palmarès digne des anciens? Peut-on rester insensible à un destin si brutal que dicte pourtant la nécessité?

M. Michelet, ministre des Armées, a tenu, par sa présence, à donner à cette douloureuse cérémonie l'éclat qu'elle méritait.

Primitivement prévues pour le 6 avril, ces dissolutions furent retardées de vingt-quatre heures; le ciel peu clément ne permettant pas au Ministre d'atteindre par avion l'Allemagne, semblait, lui aussi, vouloir différer le fatal dénouement.

Un reportage de notre envoyé spécial

J. NOETTINGER

Sur les deux terrains où chasseurs et bombardiers français préparaient, depuis quelques jours, la venue du Ministre, les cérémonies se succéderont dans une atmosphère profondément émouvante et dont l'éclat restera gravé dans les mémoires de ceux qui y assistaient.

Dans les villages et villes allemandes que devaient traverser le cortège officiel, les fenêtres ont été pavées de drapeaux tricolores et de flammes rouges et noires aux couleurs du Wurtemberg. Cette riche région d'Allemagne sur les rives du lac de Constance allait tout entière être le témoin de l'événement.

\*\*

Lorsque le Ministre arrive dans la petite gare de Friedrichshaff, la population allemande salue avec curiosité et respect l'armée et le représentant du gouvernement. Des enfants de six ans font le salut militaire français, les femmes et les vieillards regardent en curieux, mais rares sont les hommes de 20 à 40 ans.

A 11 h. 30, le cortège officiel arrive sur le terrain encore mutilé de Friedrichshaff. Devant les

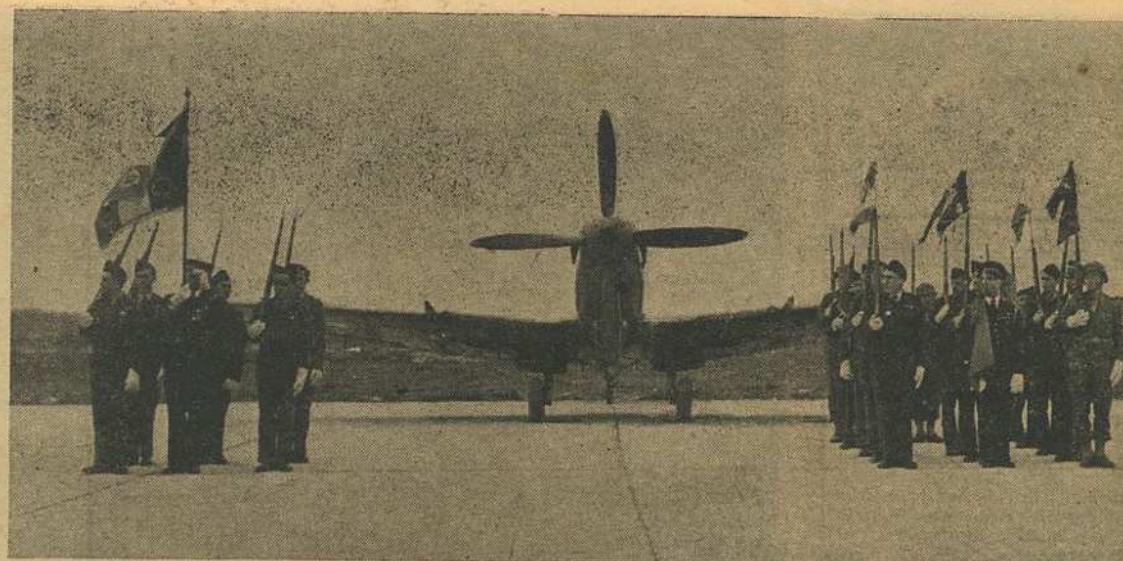
« Spitfire », les troupes rassemblées entourent les drapeaux et les fanions glorieux des 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> escadres de chasse. Dans la tribune officielle, plus de 80 officiers entourent le Ministre. On remarque en particulier, parmi les 23 généraux présents, le général Bouscat, chef d'état-major et inspecteur général de l'Armée de l'Air, le général Koenig, commandant en chef français des troupes d'occupation en Allemagne, le général de Montsabert, commandant supérieur des troupes d'occupation en Allemagne, le général Hartmann, le général Pilon. Le lieutenant-colonel Pouillade, inspecteur général de la chasse est, lui aussi, venu spécialement de Paris à cette occasion. Après avoir passé les troupes en revue, le Ministre préside à une prise d'armes au cours de laquelle sept groupes de chasse reçoivent la fourragère de la croix de guerre; ce sont les groupes 4/2, 2/5, 1/4, 1/2, 2/2, 1/5, 3/6. A cette occasion, les plus prestigieux palmarès sont évoqués: pour tel groupe, il s'agit de 1.770 missions de guerre, tel autre totalise 9.000 heures de vol de guerre, celui-là a perdu un tiers de ses effectifs, celui-ci compte 3.200 sorties. On évoque les grands disparus, en tête desquels Marin la Meslée reçoit l'hommage qui lui est dû. C'est ensuite une remise de décorations au cours de laquelle huit héros sont faits officiers de la Légion d'honneur, vingt-deux chevaliers. Deux croix de la

Libération sont également remises par le général Koenig, ainsi que huit médailles militaires.

C'est alors qu'au cours d'une brève cérémonie, le groupe 1/9 de la 5<sup>e</sup> escadre de chasse prend le fanion et le nom du groupe 4/2 « Ile-de-France » dissous pour que ne meurent pas la tradition et le souvenir de ce groupe au palmarès exceptionnel.

Après un défilé exécuté dans un ordre parfait, aux accents entraînantes de la musique de l'Air, le cortège rejoint l'état-major de la 2<sup>e</sup> escadre que commande le commandant Guiscard.

Le Ministre s'adresse alors aux officiers en leur disant combien il comprend le lourd sacrifice qu'il impose à une armée sans laquelle notre victoire n'aurait pas atteint l'éclat que l'on sait. C'est sur une phrase d'espoir qu'il prend congé de la 2<sup>e</sup> brigade en affirmant solennellement qu'une armée sans aviation n'est pas une armée et que l'aviation aujourd'hui mutilée reprendra, dès que possible, la place qui lui est due pour que la France demeure une grande nation.



Autour d'un des fidèles "Spitfire" les fanions des groupes lors de la cérémonie du 7 Avril

gnées les troupes. Comme pour la chasse, après la revue des troupes, c'est la remise d'une quarantaine de décorations avant les discours du colonel Baudet, commandant la 11<sup>e</sup> brigade de

la ligne Siegfried, ont rempli, avec le même allant, une tâche plus humaine en rapatriant, entre la France et l'Afrique du Nord, plus de 65.000 personnes et 2.500 tonnes de fret.

Belles pages d'histoire qui ne furent pas exemptes de sacrifices, et, en hommage à tous les héros disparus, une poignante sonnerie aux morts plonge une foule silencieuse dans un religieux recueillement.

Enfin, les troupes passent, parfaitement alignées, devant la tribune officielle, survolées d'un impeccable défilé aérien, au son de la musique de l'Air et du chant puissant des « Spitfire » et des « Thunderbolt ».

A 17 heures, les officiels reprennent l'avion en direction de Paris.

\* \*

Le ciel est redevenu pur mais à quoi bon puisqu'à partir d'aujourd'hui de nombreux B. 26 et Spitfire ne voleront plus.

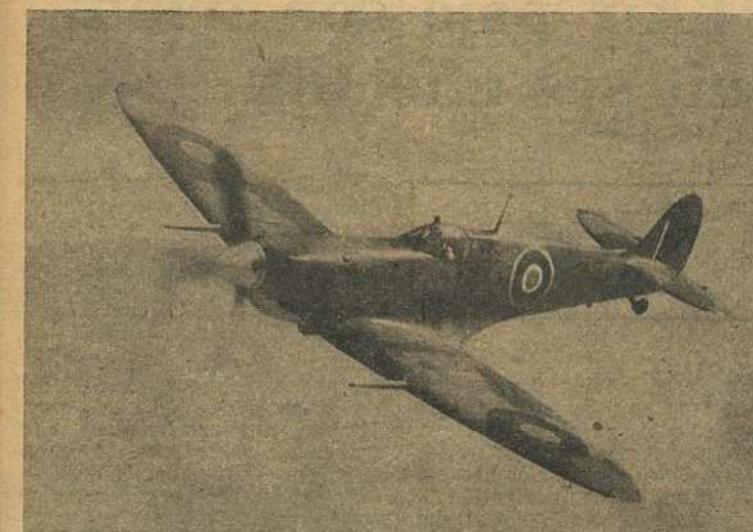
Il est vrai que leur mission est terminée et que chaque pilote, chaque membre des équipages garde le souvenir d'un passé glorieux.

A-t-on le droit de rester insen-

sible devant cette suite d'événements, de sacrifices, d'héroïsme, de gloire et d'abnégation ? Non, car il faut comprendre ce que, moralement et à tous les échelons, ces exploits et ce destin représentent d'enthousiasme ou de découragements passagers, d'espoirs et de déceptions. Une tâche à laquelle on s'est donné d'une façon aussi complète est une tâche dont on ne peut plus s'arracher. Un uniforme que l'on a si magnifiquement servi n'est pas un uniforme que l'on quitte avec indifférence, et je me demande si tous ceux que cette mesure a touchés ne ressentent pas un peu ce que nous éprouvions au lendemain de l'armistice de 1940 alors qu'il nous fallut, sur l'ordre des Allemands, quitter nos tenues, arracher nos boutons dorés et nos macarons de pilote ou de navigateur.

A cette époque, notre confiance dans la revanche nous aidait et elle ne fut pas déçue.

Aujourd'hui, c'est la confiance dans la France et dans ses ailes qui peut, seule, donner à ce sacrifice le sens d'une préparation à une renaissance dans la force qui nous fera craindre et respecter.



La 2<sup>e</sup> escadre qui comptait cinq groupes se voit réduite à deux ; les groupes 2/2, 4/2 et 2/18 sont dissous. La 3<sup>e</sup> escadre se voit amputée du groupe 3/6 et la 4<sup>e</sup> du groupe 3/3.

La Chasse présente dans le combat vient, dans la dignité, d'accepter un nouveau sacrifice.

#### DISSOLUTION DE LA 2<sup>e</sup> BRIGADE DE BOMBARDEMENT

Au début de l'après-midi, les officiels quittent la base de Friedrichshafen à bord de deux Beechcraft et de deux DC 3 appartenant à des groupes de transport français. Un quart d'heure plus tard, c'est l'atterrissement sur le terrain de Mengen. Les « Marauder », disposés en fer à cheval, forment un mur imposant contre lequel sont ali-

bomberement et de M. le Ministre des Armées qui retracent l'historique de la brigade. Depuis 1944, elle a exécuté 4.800 sorties, largué 7.000 tonnes de bombes pour 128 membres des équipages morts ou disparus et 416 avions endommagés par la D.C.A.

Divisée en deux escadres, la 31<sup>e</sup> et la 34<sup>e</sup>, elle comprend six groupes : le 1/19 « Gascogne », le 1/22 « Maroc », le 1/32 « Bourgogne », et le 2/63 « Sénégal », qui sont aujourd'hui dissous avec l'état-major de la 34<sup>e</sup> escadre ainsi que les groupes 2/20 « Bretagne » et 2/52 « Franche-Comté », qui sont avec l'état-major transformés en groupes de transport militaire en Afrique du Nord.

Il ne faut pas oublier, en effet, que les équipages, après avoir mené victorieusement leurs fidèles B 26 sur les champs de bataille de Rome, Cassino, Neuf-Brisach, Neuenburg, Royan et

