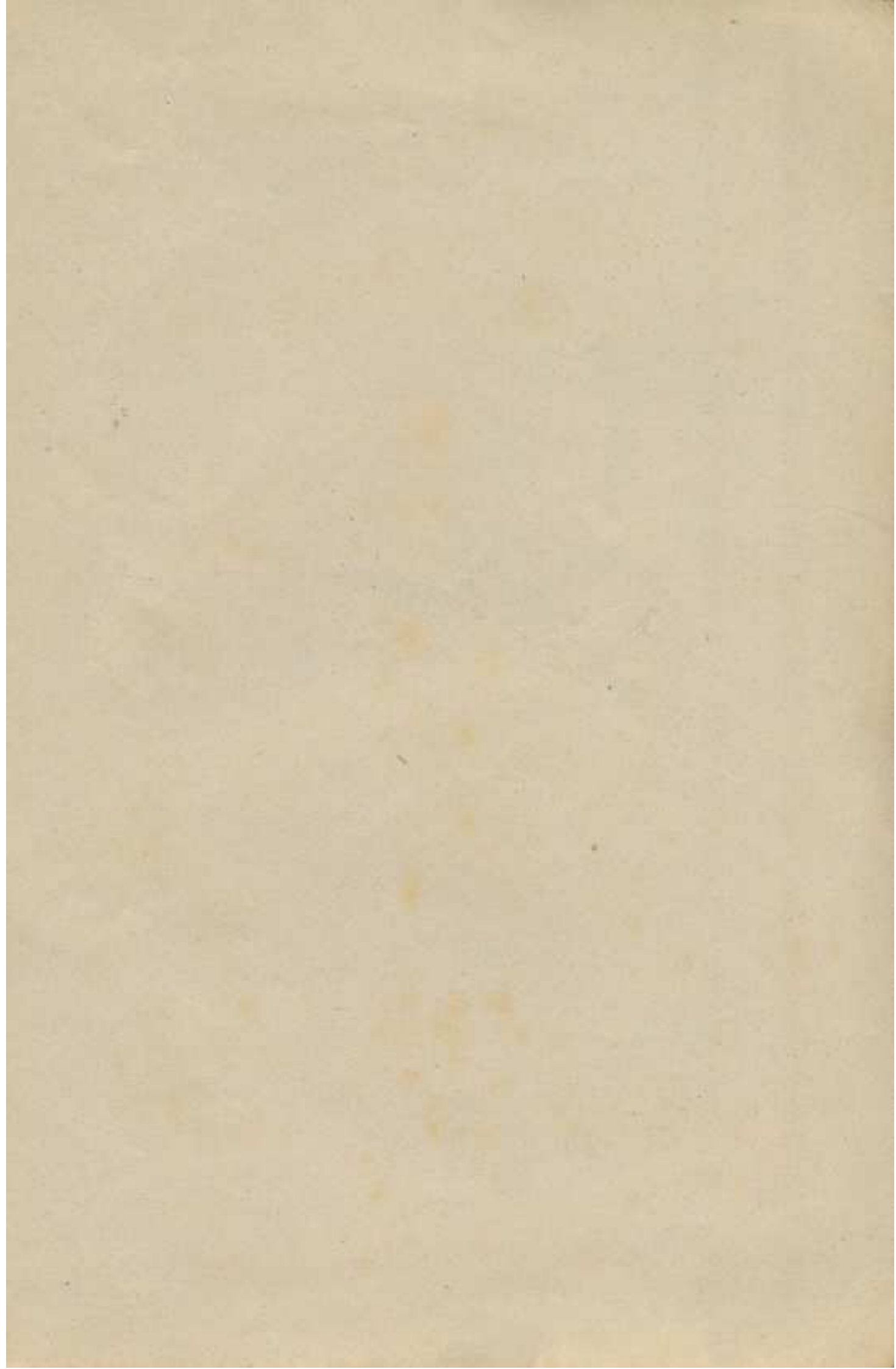


EXPOSITION LES AILES DE FRANCE 1945



53, AVENUE DES CHAMPS-ÉLYSÉES . PARIS

ORGANISÉE PAR LE MINISTÈRE DE L'AIR





L'Heure est proche ou les ailes
de France, par le sacrifice glorieux
de nos aviateurs et par le labeur
sans défaillance de nos techniciens
et ouvriers, reprendront dans le monde
leur place traditionnelle

Gilloy

EXPOSITION



vingt cinq mille aviateurs effectivement engagés en opérations de guerre, dans toutes les missions stratégiques et tactiques que les méthodes de combat modernes confient à l'arme aérienne :

Chasseurs, à bord des Yaks, des Spitfires, des Mustangs et des Lightnings.

Chasseurs-bombardiers, avec leurs Spitfires et Thunderbolts.

Bombardiers légers avec leurs Bostons.

Bombardiers moyens, équipés de Marauders.

Bombardiers lourds sur Halifax.

Dans tous les ciels, ils représentent la France, et gagnent l'admiration et le respect du monde...

Exposition des Ailes de France



La salle d'Honneur

DES AILES FRANÇAISES

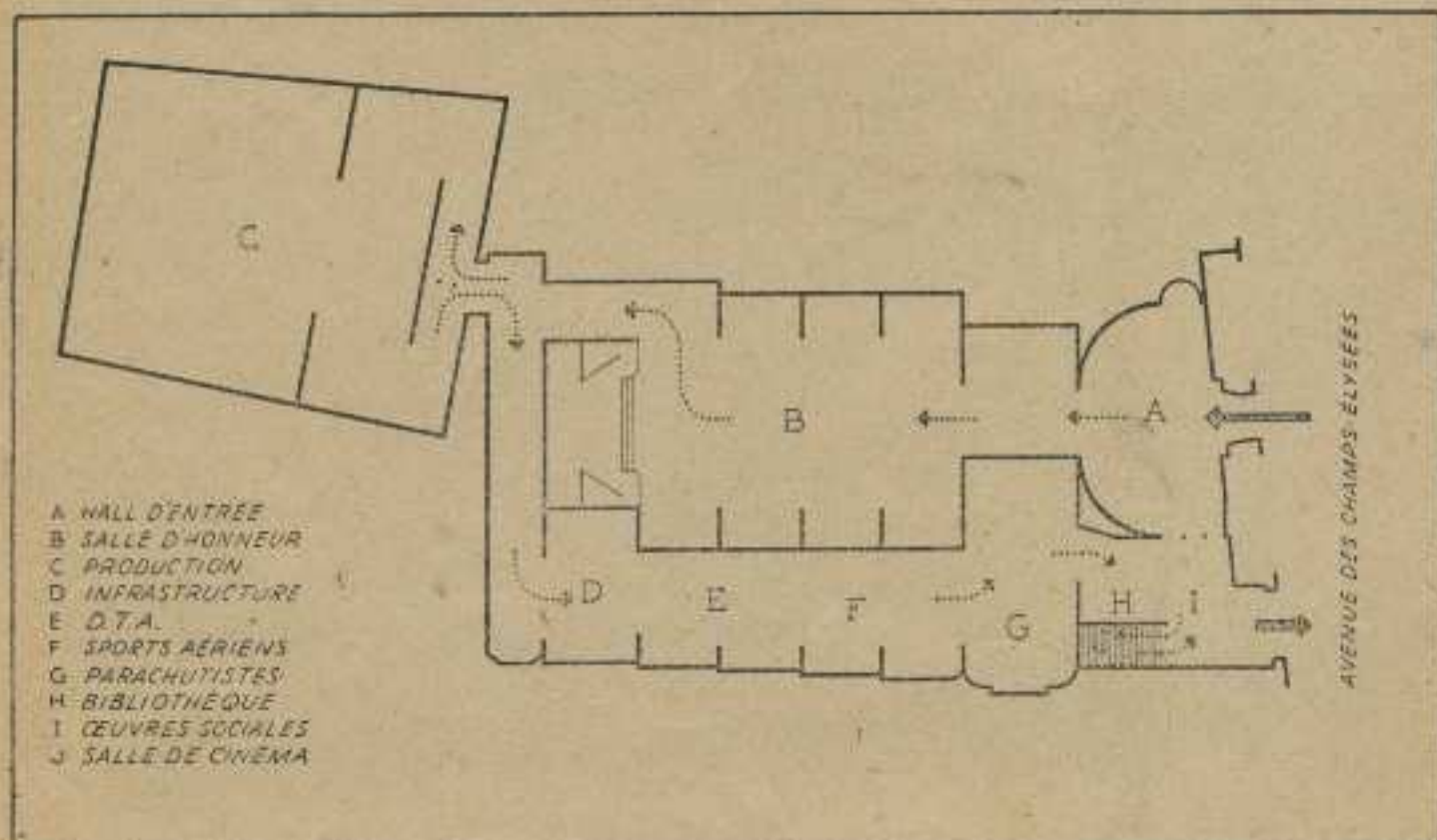
Cent mille officiers, sous-officiers et soldats, du cadre sédentaire, des écoles, des Etats-Majors et des Bases, se préparent au combat, ou servent par leur travail obscur et ingrat, leurs camarades combattants.

Pilotes, navigateurs, mécaniciens des Transports Aériens, maintiennent par tous les temps, sur un matériel souvent fatigué, le fonctionnement et la ponctualité de nos lignes aériennes.

Soixante quinze mille travailleurs dans les usines aéronautiques, assurent en dépit des difficultés les plus grandes, par le froid et le vent, dans nos usines dévastées, sans charbon ni électricité, mais avec la foi des combattants de la clandestinité, la renaissance de la technique française et la reconstruction de la flotte aérienne du pays.

L'enthousiasme des combattants et la gloire des martyrs.

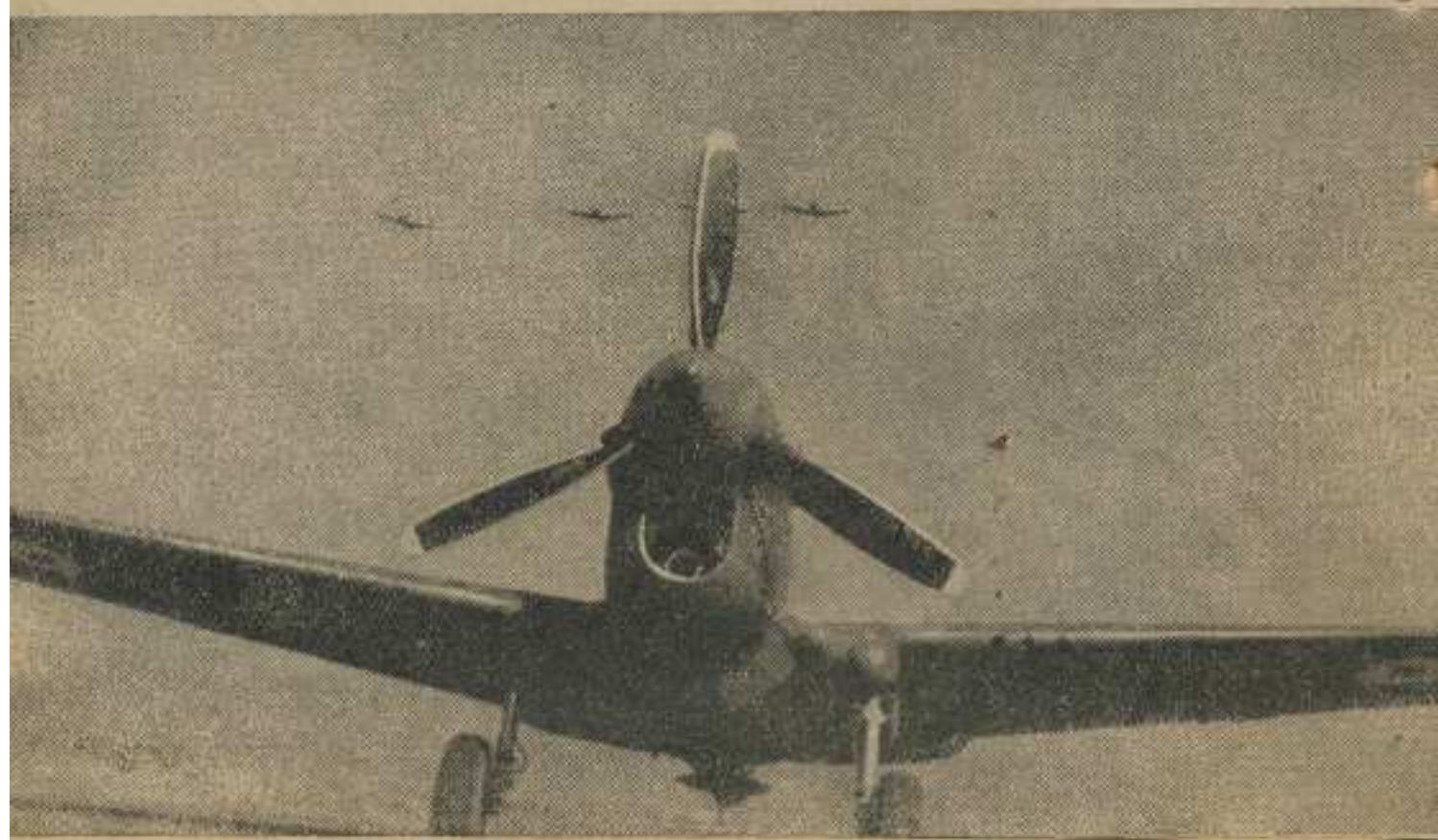
Voici :
LES AILES DE FRANCE !



Les appareils de **CHASSE**



urant quatre années de gloire et de sacrifices anonymes, l'Aviation de chasse a été dans la bataille pour défendre son honneur et ses traditions. Elle continue à maintenir très haut le flambeau de Guynemer. Tous ses pilotes, jeunes, ardents, enthousiastes, « animés de la foi la plus inébranlable en la victoire » se couvrent de gloire. Les noms de nos plus belles provinces flamboient sur les appareils. Spitfire, Mustang, Yack, Thunderbolt, sillonnent tous les ciels de guerre et continuent à remporter de brillants succès : Plus de 1.000 victoires homologuées, 300 probables, 150 avions endommagés depuis septembre 1939. Sur chaque époque, comme des étendards, jaillissent des noms étincelants, des souvenirs, des enthousiasmes, et la preuve que les Ailes Françaises n'ont jamais cessé de se battre.





Les Bombardiers

M

Al 1940 : Il faut enrayer l'avance allemande. Nos groupes de bombardement vont se sacrifier les uns après les autres en bombardant à basse altitude avec leurs grosses machines trop lentes, dans un enfer de D.C.A. des ponts, des convois, des P.C., des chars...

JUIN 1940 : La vie infernale des équipages de bombardiers commence : décollant de terrains où ils ne peuvent revenir après leur mission, atterrissant sur des terrains plus en arrière où souvent n'existent ni installations, ni cantonnement, ni nourriture, dormant sous les plans de leurs avions, refaisant les pleins et repartant le lendemain pour de nouvelles missions.

Les survivants de cette terrible odyssee se retrouvent vers le 15 juin sur les terrains du sud de la France. Si la victoire n'a pas couronné leurs efforts, ils n'avaient pas pour cela perdu leur volonté de combattre...

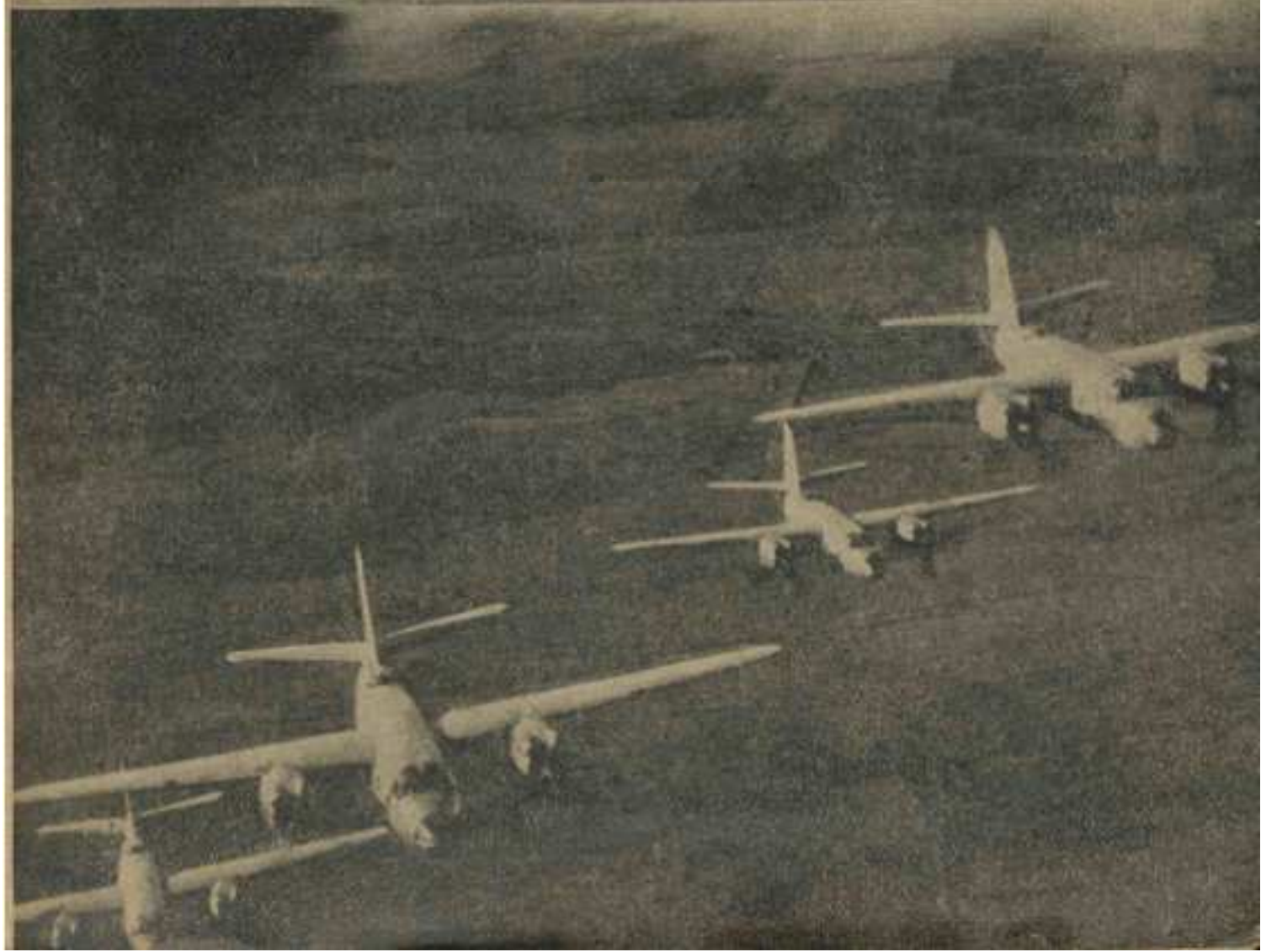
Aujourd'hui : objectif l'Allemagne. Chaque jour, chaque nuit, des bombardiers à Croix de Lorraine décollent pour aller déverser leurs bombes sur Kiel, sur Essen, sur Dresde, sur Dortmund, sur Chemnitz, ou sur Leipzig.

Hier c'était Koufra, hier c'était Karthoum, hier le Groupe Lorraine bombardait Bardia et Tobrouk, hier des bombardiers français volaient au-dessus des plages de Normandie et de la côte d'Azur.

Aujourd'hui : objectif l'Allemagne. Demain : objectif l'Allemagne. Gros porteurs, quadrimoteurs s'envolant de Grande-Bretagne, bombardiers moyens du 1^{er} Corps Aérien Français s'envolant de France pour effectuer des attaques d'usines de carburant, d'usines de munitions, de centres ferroviaires, de casernes, de dépôts de ravitaillement, d'emplacements de D.C.A., de troupes au sol.

Nos équipages maintes fois félicités par les Chefs Suprêmes Alliés pour leur travail magnifique, bombardent aujourd'hui l'Allemagne, pour que demain leurs enfants ne soient plus bombardés.





Les appareils de **RECONNAISSANCE**



De toutes les tâches de l'Armée de l'Air, celles qui incombent aux unités de reconnaissance sont peut-être parmi les plus modestes, sinon les plus ingrates.

Ces unités n'ont pas à se glorifier de palmarès spectaculaires de victoires sur les avions ennemis comme les unités de chasse. Elles ne peuvent faire état d'importants tonnages de bombes lancés sur l'ennemi, ni des destructions effectuées par les escadres de bombardement. Leurs missions ne figurent pas au communiqué.

Et pourtant, équipées de Mureaux biplaces et de Potez triplaces, les groupes de renseignements ont été durement éprouvés en 1939.

Aussi, aujourd'hui, les reconnaissances sont-elles principalement assurées par les monoplaces les plus rapides qui échappent à la chasse allemande chaque jour moins dangereuse.

Munis d'un équipement spécial, ces appareils se risquent presque journallement loin à l'intérieur du territoire ennemi.

La tension nerveuse de l'observateur dure jusqu'à la dernière seconde du retour, car il ne s'agit pas seulement de réussir une mission, mais encore de rapporter le plus rapidement possible, au Haut Commandement des renseignements dont dépendra peut-être le succès de ses prochaines opérations.



LE SERVICE DE SANTÉ DE L'AIR

Le Service de Santé de l'Air a pour but la sélection et la surveillance médico-physiologique du Personnel Navigant.

Il est, par ailleurs, chargé de donner les soins médicaux et chirurgicaux à tous les personnels de l'Armée de l'Air et à certaines catégories de Personnel civil de l'Aéronautique.

Pour cela, il a mis sur pied et est en train de mettre sur pied des hôpitaux de l'Air, des infirmeries, des postes de secours, répartis sur tout le territoire de la Métropole et des Colonies ; il étudie et centralise toutes les questions de médecine sociale appliquée dans les Industries aéronautiques.

Par la création de nombreux Centres de consultations, il manifeste son action sociale très active en faveur des familles du personnel de l'Aéronautique.

Il dispose d'une aviation sanitaire chargée de transporter les malades et blessés dans des avions particulièrement étudiés à cet effet.

Il dispose enfin de laboratoires de recherches et d'études scientifiques pour toutes les questions intéressant la médecine aéronautique.

Son personnel spécialisé comprend des médecins, des pharmaciens, des dentistes, des infirmiers et des infirmières qui sont directement rattachés au Ministère de l'Air et dépendent de la Direction du Service de Santé de l'Air.

Ainsi conçu, le Service de Santé de l'Air sera en mesure de participer heureusement à l'œuvre de rénovation de l'Aviation française.

LES F. F. A.

Les Formations Féminines de l'Air, créées à Londres et en Afrique du Nord, durant l'occupation, ne sont formées que de volontaires.

Leur but est de libérer le personnel masculin apte au combat, dans les emplois pouvant être assumés par des femmes.

Secrétaires dans les Etats-Majors, elles apportent à leur travail une minutie particulière ; interprètes, elles permettent une coopération efficace entre les services alliés et français ; spécialistes dans les services de transmissions, leurs qualités de patience et d'agilité sont particulièrement appréciées ; médecins ou infirmières, leurs soins attentifs font d'elles des auxiliaires précieuses dans les services de santé, les conductrices ambulancières transportent les aviateurs qui rentrent blessés de leurs missions. Les photographes non seulement accomplissent des travaux délicats dans les laboratoires mais accompagnent les correspondants de guerre dans tous leurs déplacements. Quelques unes remplissent des fonctions spécifiquement féminines : couturières, elles réparent les parachutes, serveuses et cuisinières, elles assurent le bon fonctionnement des Mess.

Toutes ces femmes françaises, engagées portent avec fierté et respect l'uniforme de l'Armée de l'Air qui contribue chaque jour davantage à l'anéantissement de l'envahisseur.



La production

AÉR



La bataille de la Production se livre dans nos usines. Bataille contre le temps, bataille contre l'impossible.

Plus de 70.000 techniciens, ouvriers et ouvrières travaillent avec enthousiasme, et se relaient sans relâche, nuit et jour, semaine et jour de fête.

Déjà des centaines d'avions de série sont sortis de nos usines et rééquipent nos lignes.

Les réparations des appareils des formations françaises et alliées sont assurées « chez nous ».

Les prototypes conçus dans la clandestinité font leurs essais. Dans les bureaux d'études l'Aviation de demain s'élabore, plus hardie, plus moderne, plus libre que jamais.



ONAUTIQUE

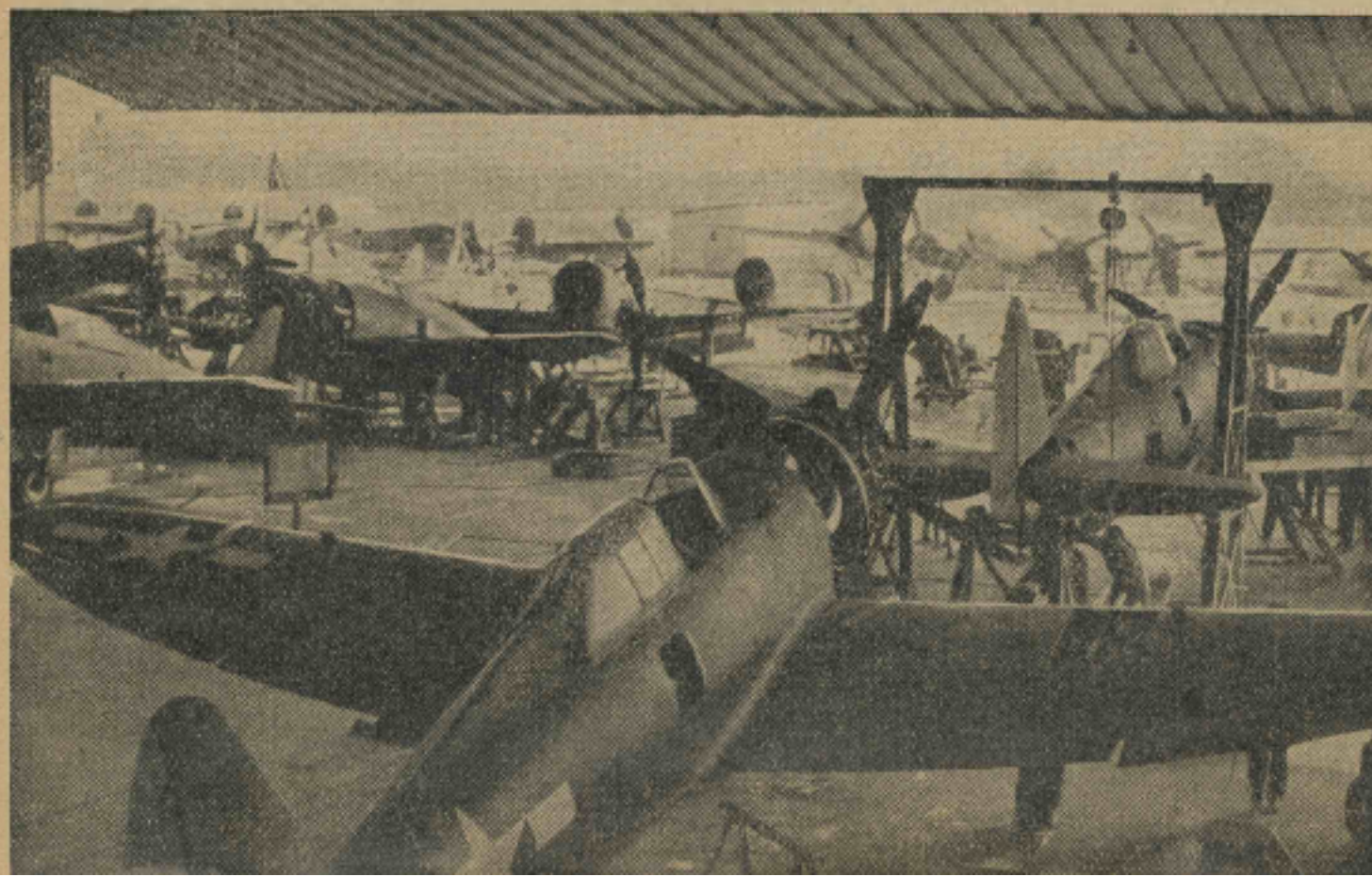
Pour que la France reprenne son rang de grande Nation, il faut une Aviation forte et indépendante. Ses pilotes ont fait leurs preuves sur les ailes étrangères.

Ses ouvriers unis à leurs camarades du front dans ce même idéal leur donneront des Ailes Françaises !

Les uns comme les autres, soutenus dans la grande œuvre entreprise par la nouvelle et chaude camaraderie qu'ils se portent mutuellement, car ils se connaissent, ils s'estiment et se font confiance.

Union féconde génératrice de toutes les forces vives dont une Nation a besoin pour forger sa victoire.

Car la victoire du front de la Production, elle aussi, sera gagnée.



Les transports Aériens



es lignes commerciales françaises sont militarisées car elles doivent participer, elles aussi, à l'effort de guerre.

Pendant que notre flotte aérienne était livrée aux Allemands, les Forces Françaises Libres organisaient, dans notre Empire, des liaisons aériennes militaires.

Seconde période héroïque de la « ligne », l'exploitation du Réseau Métropolitain Français est entreprise victorieusement, malgré une infrastructure dévastée, un matériel pillé, mais avec un enthousiasme jamais défaillant.

Six mois à peine après la Libération de la France, le Réseau Aérien Français était rétabli et fonctionnait sur 75.000 kilomètres de lignes régulières, soit 10.000 kilomètres de plus qu'en 1939.

Une trentaine de lignes rayonnent aujourd'hui du cœur de la France vers ses possessions les plus lointaines et quelques capitales étrangères revoient nos cocardes.

Cette rapide résurrection du Réseau Aérien Français, ce temps record, témoignent de la grandeur de l'effort accompli et de la valeur de notre capital le plus précieux : l'homme.

La France reste par sa position géographique la plaque tournante des grandes routes aériennes mondiales, c'est un privilège qu'elle saura garder.



L'infrastructure



lors que l'art des ports maritimes obéit à des règles éprouvées, l'art des ports aériens, c'est-à-dire des installations destinées à la Navigation Aérienne ou infrastructure n'a pu suivre les progrès foudroyants du matériel volant.

On jugera de l'importance de cette infrastructure en définissant les deux grands objectifs qu'elle poursuit :

1. Elle doit permettre à un avion d'atterrir et de décoller dans les meilleures conditions de sécurité et de rapidité. Les installations correspondant à ces opérations constituent la plate-forme. Équiper la « plate-forme » c'est créer des pistes de roulement (qui ont remplacé l'ancien « champ » d'aviation), des pistes de circulation, des aires de stationnement ; c'est construire des aérogares à voyageurs, à marchandises, à frêt postal ; des hangars, des ateliers, des usines, éventuellement des centres de protection sanitaire, des logements pour le personnel, etc., c'est aussi aménager les voies d'accès, les abords, c'est enfin étudier les répercussions des servitudes aériennes sur les villes voisines, étudier en un mot, un « Urbanisme Aéronautique ».

2. Elle doit permettre à un avion qui vole entre deux points déterminés d'être d'une part guidé au point de vue orientation et altitude, d'autre part, de voler dans les meilleures conditions de sécurité. Assurer une protection météorologique, une orientation de l'itinéraire aérien, c'est équiper la route aérienne.

Désormais, si nous voulons que la France reprenne sa place aérienne, nous devons nous efforcer non seulement d'adapter l'infrastructure au matériel volant actuel, mais prévoir et constituer une infrastructure en avance sur le matériel en service, afin que les machines de demain puissent être utilisées à plein rendement.

Les Sports AÉRIENS



Dès la libération de Paris, l'organisation des Sports Aériens a été une des préoccupations principales du Ministère de l'Air. Parmi ses nombreuses réalisations, on relève :

La création du Service des Sports Aériens par un décret du 28 octobre 1944. Ce Service est chargé de toutes les questions relatives à la formation aérienne de la jeunesse, à l'instruction pré et post-militaire aérienne, ainsi que de celles intéressant la pratique, l'organisation et le développement des Sports Aériens.

Par décret du 6 décembre 1944, la création de la Fédération Nationale des Sports Aériens, seule autorisée à organiser pour la jeunesse française toutes les activités qui constituent les Sports Aériens.

L'ouverture des centres de vol sans moteur de Beynes-Thivernal, de la Montagne-Noire et de Challes-les-Eaux, l'organisation des centres de Pont Saint-Vincent et Saint-Auban-sur-Durance.

Une importante commande de matériels comprenant :

- 300 planeurs biplaces CAUDRON 800 ;
- 100 — CASTEL 31 P. ;
- 100 — CASTEL 25 S. ;
- 200 — monoplaces d'entraînement CASTEL 301 S. ;
- 200 — — de performances type MEISE ;
- 200 — EMOUCHET ;
- 400 — GRUNAU-BABY ;
- 500 avions STAMPE ;
- 50 treuils ;
- 300 remorques de planeurs.

Etablissement du programme d'instruction pré-militaire aérienne.



Le parachutage



imple et difficile : frapper l'ennemi au cœur ! C'est toute l'œuvre de guerre du soldat parachutiste.

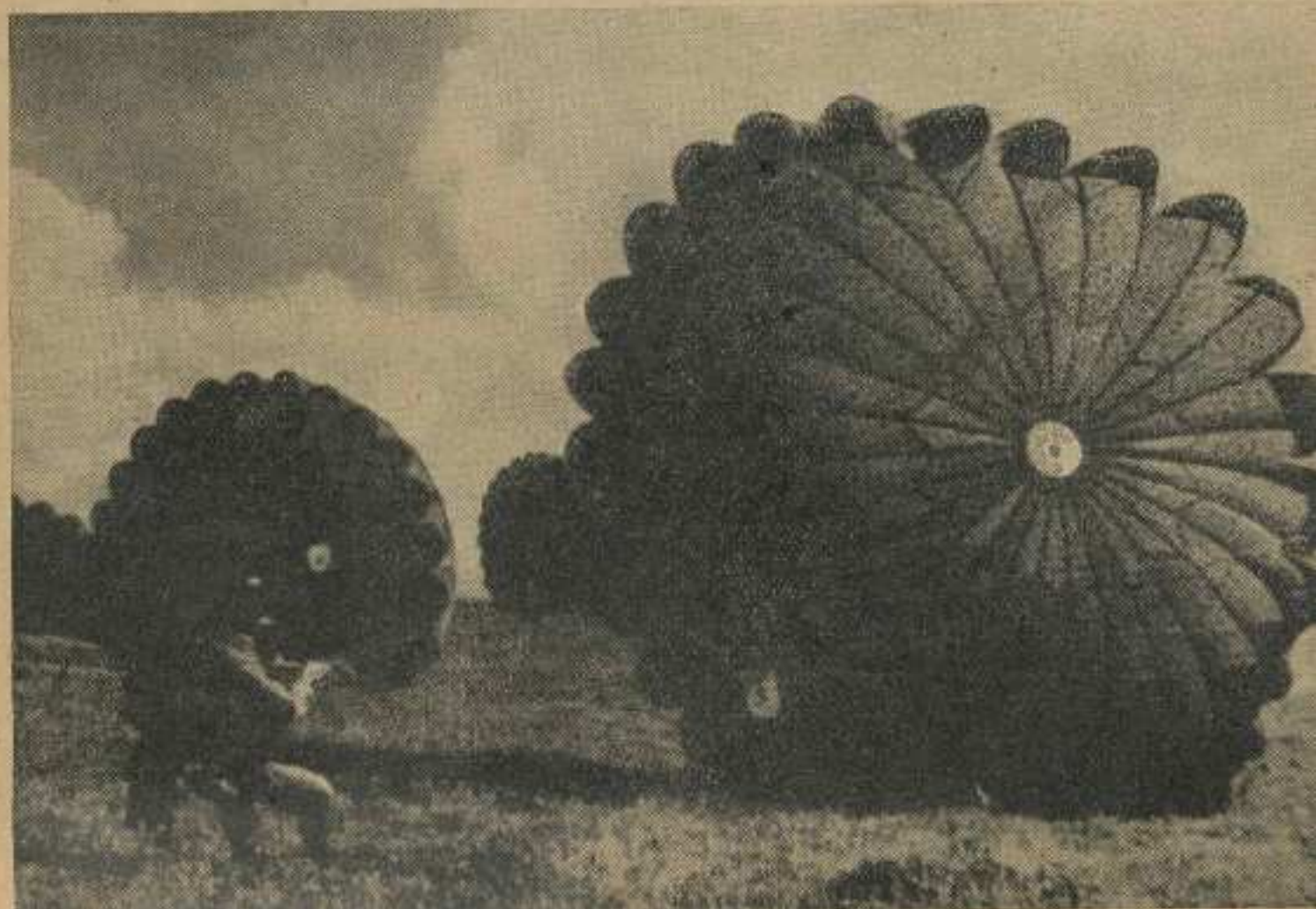
Seuls, des hommes au cœur noble et généreux ; des hommes dont l'audace réfléchie ne trouve sa limite que dans le sacrifice suprême ; seuls des hommes dont l'action se hisse au niveau de hautes conceptions idéalistes et s'harmonise avec elles, peuvent fournir ces combattants d'élite.

La France, aux heures périlleuses, a trouvé de tels fils.

Quand déferlèrent sur le continent les vagues d'assaut de la libération, les premiers hommes en armes qui s'abattirent sur notre sol, étaient des Français : nos parachutistes.

Leur combat fut une épopée dont les phases multiples et splendides ont marqué leurs drapeaux d'une gloire incomparable. Leur action, finalement, permit cette ruée des blindés alliés qui balaya l'ennemi jusqu'à nos frontières.

Ceux d'entre eux qui sont tombés ont des noms de héros.



Les Oeuvres Sociales

Le champ d'action de ces Services s'étend non seulement aux personnels militaires ou fonctionnaires, mais aux personnels des usines aéronautiques contrôlées par l'Etat.

Quels que soient leurs postes de combat, les ressortissants du Ministère de l'Air doivent savoir qu'ils peuvent se livrer à leur tâche en toute sécurité : le schéma figurant sur le panneau de la Direction des Services Sociaux résume d'une manière sommaire les différents moyens d'assistance qui sont mis en œuvre pour lutter contre les difficultés de l'heure.

Mais l'aide officielle ne suffit pas à tout.

Le remède de l'infortune sociale appelle encore l'initiative privée : prévoyance, entr'aide, mutualité.

Le Ministère de l'Air encourage ces formes de solidarité humaine en subventionnant largement les Associations à caractère social.

Un bilan schématique des principales activités privées est présenté par « l'Entr'aide de l'Aviation » et les Sociétés de secours mutuels des personnels civils et militaires de l'Air.

Une Fédération, placée sous le parrainage du Ministre, va unifier toutes ces activités, les étendre à tous les personnels de l'Aviation, couvrir les grands risques chirurgicaux, invalidité et décès.

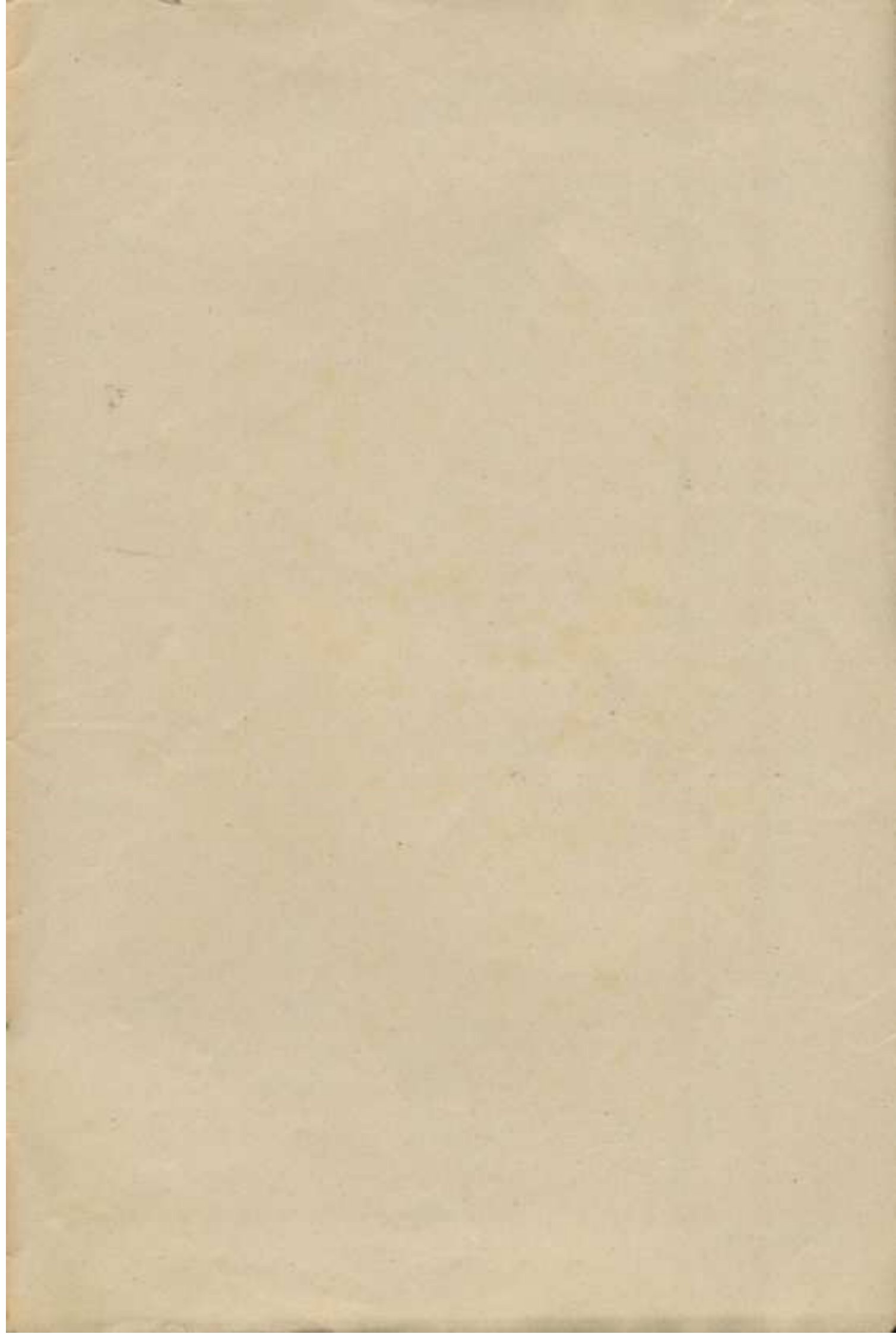
Chaque Française, chaque Français doit apporter son concours à ceux qui luttent, pour que la France reprenne, dans le ciel à côté de ses grands Alliés, sa place qui est la première.

Service d'information

Le service de l'Information du Ministère de l'Air, qui groupe les sections : presse, cinéma, radio, documentation générale, a été formé à la Libération avec les éléments venus d'Afrique du Nord, de Grande-Bretagne et ceux de la clandestinité.

Un de ses principaux buts est de renseigner tous les Français sur l'activité de notre Armée de l'Air qui n'a jamais cessé le combat et a montré nos couleurs dans tous les ciels de guerre.

A l'heure actuelle des résultats tangibles ont été obtenus. La presse trouve à ce service tous les renseignements et photos dont elle a besoin. L'hebdomadaire « Aviation Française » publié sous l'égide du service de l'Information, devrait quadrupler son tirage s'il voulait satisfaire à toutes les demandes. Des émissions régulières à la Radio, des documentaires et des courts métrages cinématographiques rapportent les exploits et les réalisations de l'Aviation Française.





EDITIONS LAJEUNESSE
14, RUE BRUNEL PARIS

IMP. GEORGES FRÈRE
TOURCOING