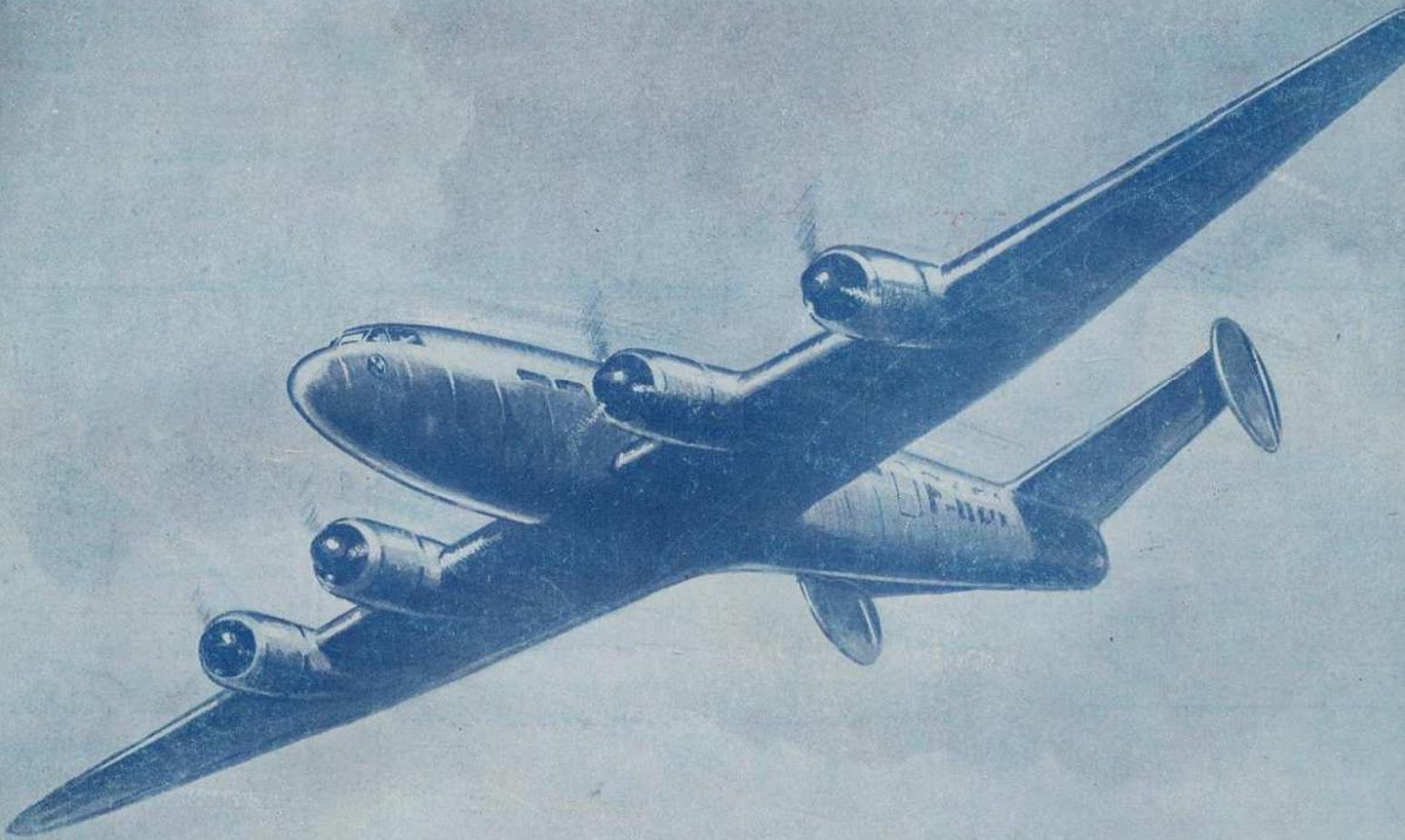


N° 569 — 15 Fr.
1 MARS 1946

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

L'air



BLOCH 161 "LANGUEDOC"

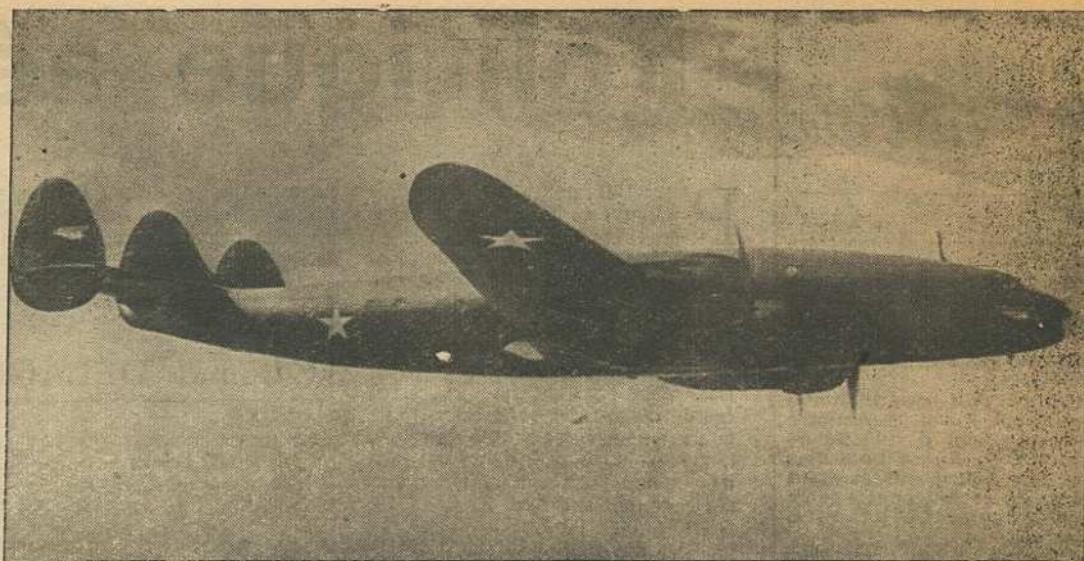
encore trop méconnue de l'ensemble du pays. L'aviation est devenue, en quelques années, un moyen de communication normal (tout au moins dans un pays comme les Etats-Unis), aussi bien intérieure qu'internationale : l'Atlantique-Nord, traversé 7.000 fois déjà, avec une sécurité de 100 % ; Paris-Nice, desservi demain peut-être en 2 heures, avec 5 grands avions de transport, « débitant » autant de voyageurs que 14 voitures de rapide de 45 tonnes. Un prix de revient constamment abaissé, que M. Jules Moch a chiffré à 7 fr. 50 au kilomètre, contre 2 fr. 60 en 1^{re} sur notre S.N.C.F. ; Paris-New-York en 11 heures, un seul gros avion de 135 tonnes, volant 17 heures par jour, transportant demain peut-être 4.600 passagers à travers l'Atlantique, en un mois, dans chaque sens, alors qu'il faudra

UN ACCORD SUR LES LIGNES AÉRIENNES SIGNÉ ENTRE LA FRANCE ET LA GRANDE-BRETAGNE

UN accord au sujet des liaisons aériennes entre la Grande-Bretagne d'une part, et la France et ses territoires d'outre-mer, d'autre part, a été signé le 22 février au ministère des Affaires étrangères. L'accord définitif a été paraphé à Londres le 28 février par M. Jules Moch, ministre des Travaux publics et des Transports.

100 heures à un succès éventuel de feu Normandie pour le même parcours, ce sont là quelques faits incontestables, que le ministre des Transports a, fort opportunément, rappelés et qui, tous, confirment le rôle sans cesse grandissant, sans doute très prochainement décisif, de la primauté du grand avion de transport dans les communications internationales. Aujourd'hui, un homme d'affaires pressé n'hésite plus entre un *Lockheed « Constellation »* et le *Queen-Elizabeth*. Ceci ne veut, bien entendu, pas dire que l'avion supplante définitivement le paquebot, mais il lui enlève, dès maintenant, une partie importante de son fret, à commencer par le plus précieux de tous, le fret humain. Et, quand les conditions d'habitabilité et de réception seront redevenues à peu près normales en notre beau pays, jadis paradis du tourist, c'est sur ce fret humain que notre hôtellerie rénovée, modernisée, devra, en grande partie compter.

Est-ce à dire, cependant, que nous devions nous lancer, tête baissée, dans une politique aérienne démesurée pour nos moyens ? Ce n'est pas l'impression que nous retirons de l'audition de la brillante conférence du ministre des Transports. *Navigare necesse*, proclamait, jadis, la Hanse germanique, mais M. Philip lui répliquerait, en un non moins bon latin : *primum vivere, et par ce vivere, il faut entendre, aujourd'hui plus que jamais, le salut économique, le sauvetage du franc*. Là encore, avec beaucoup de tact, le Ministre, tout en rendant hommage à l'œuvre, qu'il qualifie de « nécessaire », réalisée en son temps boulevard Victor, n'a pas caché qu'il aurait à « freiner » certaines ambitions excessives. Voler, équiper nos lignes, assurer le maximum de sécurité, reconstituer le matériel : c'est son programme, et c'est le nôtre, mais sans, pour cela, précipiter la ruine qui menaçait le budget.



Le Lockheed « Constellation » qui assure actuellement le service entre les Etats-Unis et la France

La marine marchande au service de l'aviation

L'ÉCOLE Nationale de Navigation de la Marine Marchande de Paris a ouvert depuis le 7 janvier des cours de navigation aérienne préparant l'obtention des brevets élémentaires et supérieurs de navigation aérienne.

Cette Ecole située 59, rue de Ségur, est dirigée par M. Pouppeville et par l'inspecteur général Pacé. Ces cours ont été créés à la demande de la Direction des Transports Aériens.

En dehors des cours qui sont faits à l'intention d'Air France, il n'existe en effet nous dit M. Pouppeville aucune organisation pratique similaire. Les aviateurs souhaitaient en effet qu'un tel effort fut fait dans ce sens et c'était en partie les raisons qui expliquent les faibles résultats qui furent généralement

tement de ces différences d'application soient résolues.

« Inutile de dire que nos professeurs ont fait d'enthousiasme ce travail. Chez nous personne ignore que le paquebot sera peu à peu remplacé par l'avion en ce qui concerne le transport des passagers, tout en sachant que le cargo restera pour assurer le trafic des matières premières.

— N'avez-vous pas, Monsieur le Directeur, trop de difficultés pour recruter vos élèves ?

— Contrairement à ce que nous pouvions redouter au début, les élèves sont venus en tel nombre qu'il nous faut aujourd'hui, à notre grand regret, en refuser. Dans l'ensemble, nos élèves suivent avec beaucoup d'application nos conseils et notre enseignement. Il se trouve parmi eux des pilotes qui serviront pendant la guerre à la R.A.F. sur Halifax et qui font partie de la fameuse équipe postale créée par Didier Daurat sur lesquels nous fondons de sérieux espoirs.

Puis, précédé de MM. Pouppeville et Pacé, nous pénétrons dans une salle où une vingtaine de jeunes gens suivent attentivement une démonstration de trigonométrie sphérique. Il suffit d'échanger quelques mots avec certains d'entre eux pour reconnaître, pour comprendre, leur satisfaction de pouvoir enfin préparer un brevet qui est le point de mire de tous les aviateurs. L'inspecteur général Pacé les assura devant nous qu'il ferait tout son possible pour les guider, pour les diriger dans leurs travaux.

— Vos cours du soir demandons-nous à l'inspecteur général ne sont qu'un début ?

— Evidemment, ou plus exactement, c'est un essai car nous avons un plan précis. Depuis de longues années nos écoles sont dépositaires de traditions et de références. Rien de tel n'existe dans l'aéronautique marchande parce qu'elle est nouvelle venue et que son organisation est encore incomplète. N'oubliez pas cependant que le brevet supérieur de navigation aérienne équivaut à

NOS AVIATEURS A L'ENTRAÎNEMENT AUX ETATS-UNIS VONT RENTRER

LES aviateurs français qui se trouvaient à l'entraînement à l'aérodrome de Selfridge, dans le Michigan, viennent d'être dirigés vers un centre de regroupement de la côte Atlantique d'où ils seront rapatriés en France.

obteus dans les examens. Cette lacune vient d'être comblée par la Direction des Transports Aériens qui a accordé une subvention qui permet d'ouvrir chaque jour des cours de 20 h. 30 à 22 h. 30.

— Vos écoles, avons-nous demandé à M. Pouppeville, préparent des officiers de la Marine Marchande ?

— Il existe en effet des écoles similaires à Bordeaux, à Marseille et à Nantes qui préparent des lieutenants et des capitaines au long cours.

— Elles préparent également des brevets de navigation aérienne ?

— Parfaitement, car les principes de la navigation sont toujours les mêmes. Ce ne sont que les applications qui changent et il a suffi que nos professeurs prennent contact avec des aviateurs pour que les quelques difficultés qui résultent jus-

notre brevet de lieutenant au long cours.

« De plus, ces jeunes aviateurs destinés à parcourir le monde entier susceptibles de pénétrer dans les milieux internationaux les plus élevés, doivent recevoir une solide éducation qui s'ajoutera aux qualités professionnelles de premier plan qu'ils acquériront. C'est le but que nous cherchons à atteindre. Autrement dit, notre désir serait d'être secondé par l'Administration afin que nos écoles deviennent Ecoles nationales de la navigation aérienne ».

Jean CAMAIL.

Propos en l'air

(Suite de la page 1)

QUELS seront les appareils en service et leur nombre ? Des 38 Goéland actuellement utilisés, il n'en restera que 10 au mois de juillet, et il est probable que les 17 Siebel soient mis en service sur les lignes postales.

Sur les lignes assurées par les « moyens courriers », 10 Dewoitine, 11 Lockheed de 2.000 CV, 33 D.O. 3 Douglas de 2.000 CV, 56 Junkers 52 et 3 hydravions Consolidated seront utilisés...

Enfin, pour les « longs courriers », le choix s'est fixé sur 15 D.O. 4 de 5.400 CV, 8 Lockheed de 8.400 CV, 20 Bloch « Languedoc 161 » et 3 Laté 631. Ces derniers seront vraisemblablement mis en service sur la ligne de l'atlantique Central, c'est-à-dire sur le trafic Europe-Antilles Françaises.

A S. N. C. A. N. prévoit actuellement une série de Nord 1200, une série qui pourrait bien être de 2.000 avions si le Ministère de l'Armement en commandait, par exemple... cinq cents.

Ce qu'il y a toutefois de sûr, c'est que certains constructeurs ont été invités par le Ministère de l'Armement à effectuer des vols de démonstration, non seulement en France, mais encore en Afrique du Nord et en Belgique.