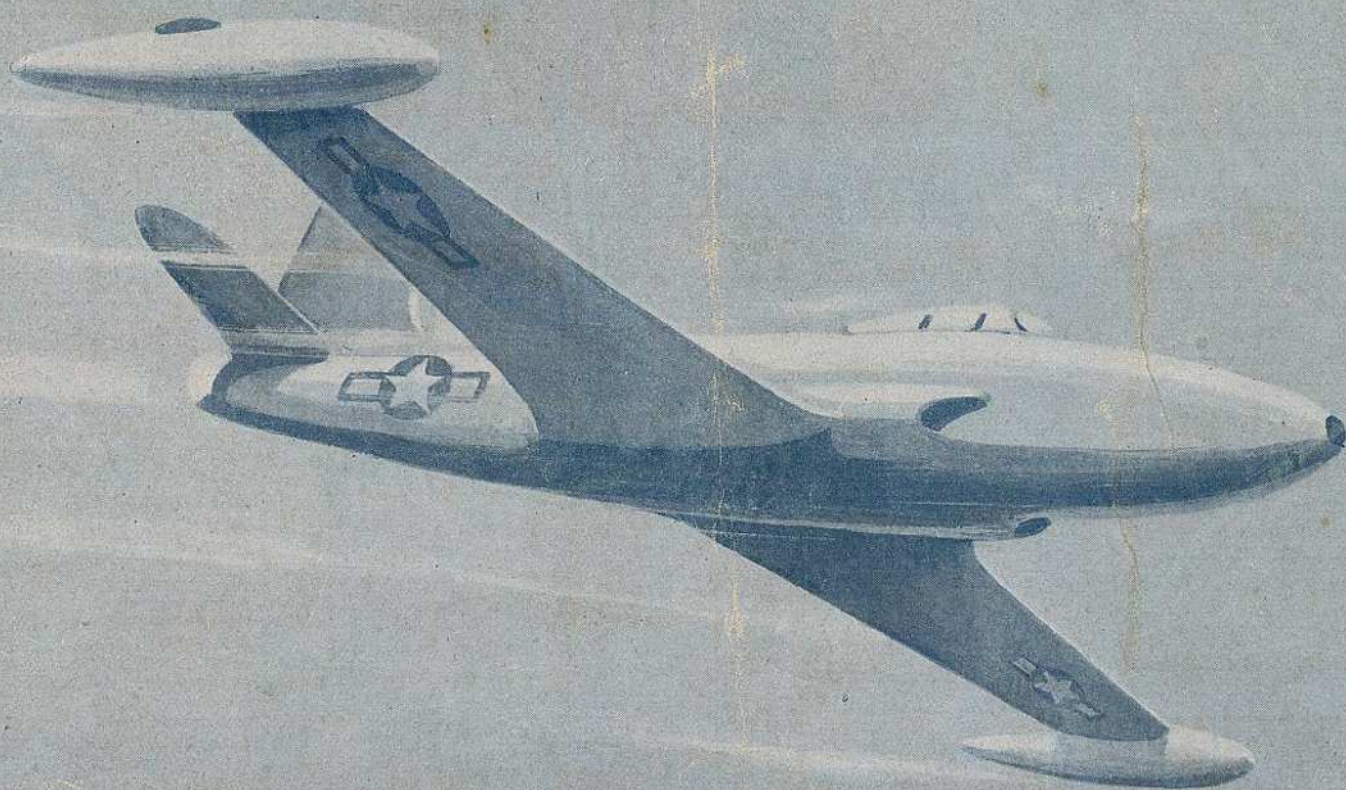


N° 573 — 15 Fr.
5 MAI 1946

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

L'air



LIRE L'ARTICLE DE J. NOETINGER

AIR-FRANCE

PRÉPARE SES NOUVEAUX EQUIPAGES

167 PILOTES ET 65 RADIOS
SUIVENT DES STAGES
AU BOURGET

A LA droite du hall de départ de la gare aérienne du Bourget, autour duquel des centaines d'ouvriers se dépensent depuis des mois, pour effacer les traces des bombardements, se trouvent cinq modestes pavillons de bois.

Ils abritent la plus moderne de toutes les écoles civiles de pilotage que la France ait jamais possédées. C'est le Centre de Perfectionnement du personnel navigant qu'Air-France a installé là pour former les équipages qui lui manquent.

Les locaux sont provisoires, ce qui ne les empêche pas d'apporter un cinglant démenti à ceux qui prétendent qu'il n'est pas possible de faire du coquet et du confortable avec des planches. L'ensemble est des plus harmonieux. Chaque pavillon est bien disposé et spacieux. De vastes salles d'études, avec bancs, tables et tableaux noirs font suite à d'autres, garnies avec les appareils de bord les plus variés. L'une de ces salles est occupée par dix «link-trainers», ces curieuses machines, sur lesquelles les stagiaires, sous la direction de leurs moniteurs, effectuent de longues séances d'entraînement, qui les placent dans les situations les plus difficiles, qui pourraient se

présenter à eux en plein ciel.

Ce centre a également à sa disposition une quinzaine de «Goéland», utilisés pour l'entraînement pratique, qui est mené de pair avec l'enseignement théorique.

167 pilotes et 65 radios suivent actuellement ces stages, sous la surveillance de 12 moniteurs.

Le chef moniteur des pilotes est Cordier, le grand as des missions secrètes pendant l'occupation. Présenté dirige les cours de radios. Tous viennent là le matin et s'en retournent le soir. Une popote aménagée pour eux, à proximité de l'école leur sert de restaurant pour leur repas de midi.

Les pilotes, âgés de 22 à 28 ans, ont tous à leur actif un minimum de 500 à 800 heures de vol. Il y en a même un qui en compte plus de 4.000 ! Ce qui ne les empêche pas de réapprendre l'ABC de leur métier, car la ligne de conduite d'Air-France, dans la transformation des pilotes militaires en pilotes d'avions de transport se résume à ceci : faire des

hommes complets, capables de conduire à bon port aussi bien un avion périmé que celui encore en construction, qui n'entrera en service que dans quelques années.

Certes ces stagiaires à l'entraînement, qui ont tous un beau passé militaire, ne sont pas des novices, mais piloter un avion militaire et un avion civil sont des fonctions totalement différentes. Au militaire, on apprend à avoir une confiance absolue en son matériel et ses instruments de bord. Il faut qu'il risque le tout pour le tout. Le civil, au contraire, doit conduire son avion en bon père de famille. Surtout pas de fantaisies, pas d'acrobaties, mais une régularité d'horloge, une prudence de mère poule. L'avion de ligne doit partir à l'heure et arriver à l'heure, par n'importe quel temps sans s'écarter de sa route pour avoir toujours la possibilité de gagner un aérodrome de secours.

Il faut, de plus, que le pilote civil soit un technicien averti. Ses connaissances sur les problèmes de la navigation aérienne, de la mécanique et de la météorologie doivent lui permettre, en cas de nécessité, de trouver en lui, en toutes occasions, le moyen d'éviter un accident et de réussir un atterrissage de fortune dans les conditions les moins désagréables pour les passagers, qui sont ses hôtes.

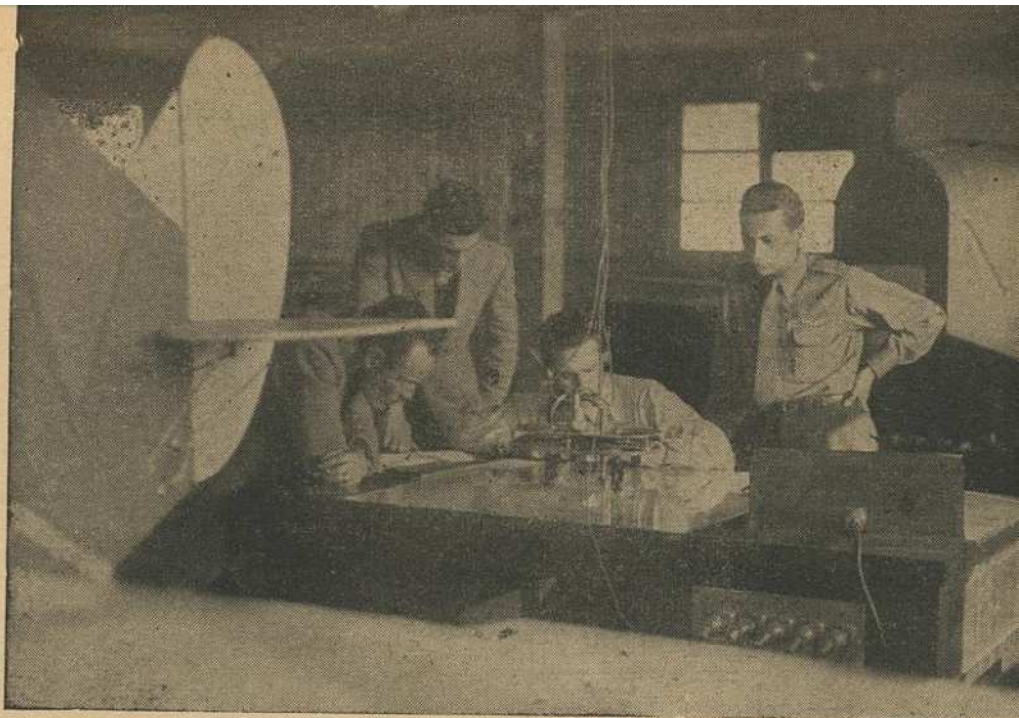
Il s'agit donc, non seulement, de développer la valeur professionnelle du pilote dans le domaine de la sécurité et de la navigation, mais aussi de transformer la conception même d'un avion, telle qu'on la lui avait enseignée en temps de guerre.

Voici un fait qui illustre parfaitement ces théories : les pilotes militaires qu'Air-France a recrutés et qui ont à leur actif un nombre d'heures de vol supérieur à 800 ou 1.000, sont en général des sujets plus rétifs que ceux dont le bagage est moins important. Ces derniers se montrent plus souples. Ils n'ont pas encore d'habitudes.

Sur ces 167 pilotes qui effectuent leur stage actuellement, une certaine seulement seront admis sur les lignes. Si l'on songe qu'eux-mêmes ont été choisis sur un ensemble d'environ 1.200 candidats, on peut en conclure qu'il s'agit vraiment de l'élite d'une élite. L'examen médical pour devenir pilote d'Air-France est d'ailleurs plus difficile que celui nécessaire pour devenir pilote militaire. 20 % au moins des candidats acceptés pour l'aviation militaire ont été éliminés à l'examen médical de l'aviation de transport.

Ce stage représente donc un effort incomparable. Il sera suivi par d'autres, car nos lignes commerciales ont un urgent besoin de recruter du nouveau personnel. Air-France n'a qu'une centaine d'équipages alors qu'il lui en faudrait quelque trois cents !

Bernard BUSSON.



Les élèves suivent l'appareil enregistreur du link-trainer.

La salle du link-trainer connaît une activité constante.



Henri Réservat est mort.

Le lieutenant aviateur de réserve Henri Réservat, est décédé subitement le 26 avril à Paris, à l'âge de 52 ans. « Vieille Tige », c'est-à-dire pilote d'avant la guerre de 1914, il avait été breveté sous le N° 1.088 et avait fait la guerre comme aviateur. Fait prisonnier, il réussit à s'évader cinq fois et quand les hostilités prirent fin, il était titulaire de la Légion d'honneur, de la Médaille militaire et de la Croix de guerre.

Après la guerre, il organisa des meetings d'aviation en France et à l'étranger, et c'est lui qui eut l'idée de la triple et quadruple descente en parachute radiodiffusée. Il présenta cette attraction en compagnie du parachutiste Vincent, dans de nombreux pays, notamment en Angleterre et en Belgique.

Il y a de l'abus !

On connaît la fâcheuse tendance du Français porté à critiquer ce qui est national. Critiques inhérentes à tous les domaines, même à celui de l'aviation.

Si abus il y a ! il faut avouer que, sous ce rapport, l'Amérique nous rend des points. Voyez donc ! Un homme de science des U.S.A. internationalement connu, a demandé au Ministère de l'Air un DC-4 pour poursuivre des recherches scientifiques. Demande légitime, satisfaction lui fut donnée et l'équipage. On apprit par la suite que ce scientifique avait, pour rendre service à un ami, chargé l'équipage de rechercher des bagages personnels qui avaient été oubliés lors d'une escale en Europe.

Petit déjeuner à Vienne, breakfast à Londres, dîner à Montmartre...

Jolies recherches scientifiques, avouons-le.

Une nouvelle société d'aviation libanaise.

Désireux de développer les lignes aériennes, le Liban a encouragé la formation de ceux qui seront spécialement réservés au trafic commercial et dont la liste sera publiée périodiquement par avis aux navigateurs aériens.

Les avions privés devront naturellement se conformer, dans le but d'assurer la sécurité, aux règles de la circulation aérienne.

Quelques dates à retenir.

Des sessions d'examen pour l'obtention des Brevets du Personnel Navigant de l'Aéronautique Civile s'ouvriront aux dates et lieux ci-après :

Brevet supérieur de navigateur aérien

Les lundi 13, mardi 14, mercredi 15 mai et jours suivants s'il y a lieu.

Au Bourget (Centre de Perfectionnement du Personnel Navigant).

Brevet élémentaire de navigateur aérien

Les lundi 20, mardi 21, mercredi 22 jeudi 23 mai.

Au Bourget (Centre de Perfectionnement du Personnel Navigant).

Brevet de pilote d'avions de transport public (Examens techniques)

Vendredi 24 mai.

Au Bourget (Centre de Perfectionnement du Personnel Navigant).

Brevet de pilote d'hydravions de transport public

Samedi 25 mai. Examen technique d'hydravion.

Au Bourget (Centre de Perfectionnement du Personnel Navigant).

Tous renseignements complémentaires concernant les examens seront fournis sur demande par le Directeur du Service des Ports Aériens et de la Circulation Aérienne, 82, rue des Pyrénées, Paris (20°). Téléphone : VOLTAIRE 08-20. Poste 21.

L'Amicale des anciens du Bourget.

Sous la présidence d'honneur du Colonel Durand, son fondateur, l'Amicale des Anciens du Bourget est constituée et le « Journal Officiel » n° 53 du 3 mars 1946 en témoigne.

Cette association se propose de favoriser par tous les moyens possibles une entraide entre ses membres à une époque où les difficultés quotidiennes sont si nombreuses.

Pour tous renseignements ou adhésions adressez votre correspondance au Service Social, Base Aérienne du Bourget.

L'Association des Anciens du C.F.P.N.A.

L'Association des Anciens du C.F.P.N.A. qui depuis le 1^{er} avril a son siège à l'Aéro-Club de France, 6, rue Galilée, organise une première réunion de ses membres et de tous les anciens élèves entraînés aux Etats-Unis à son siège. Le bar de l'Aéro-Club de France sera ouvert à cette occasion.

Le colonel d'Artois, le colonel de Ponton d'Amécourt et le R. P. P. Goube présideront cette réunion qui aura lieu le 7 mai.

CONCOURS

Il sera ouvert le 21 mai 1946 au Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale :

1° un concours (section normale) pour le recrutement de 150 opérateurs radioélectriques du Service des Télécommunications et de la signalisation.

2° un concours réservé aux prisonniers et déportés rapatriés, pour le recrutement de 50 opérateurs radioélectriques du Service des Télécommunications et de la signalisation.

Les candidats doivent être âgés de 21 ans au moins et de 30 ans au plus au 1^{er} janvier 1946 ; cette limite d'âge ne pouvant être reculée d'un temps égal à la durée des services civils et militaires ouvrant des droits à la retraite et éventuellement, durée des situations ayant constitué pour eux une cause d'empêchement imputable à l'état de guerre.

Aucune condition de diplômes n'est exigée.

Les épreuves de ce concours auront lieu à Paris, Lyon, Marseille, Toulouse, Alger, Casablanca et Dakar.

Les dossiers de candidatures devront être adressés, avant le 20 avril 1946, au Service des Télécommunications et de la Signalisation, 17, avenue Théophile-Gautier, Paris (16°).

Tous renseignements complémentaires seront fournis aux candidats qui en feront la demande à la même adresse.

Voici des précisions concernant le chasseur embarqué « Ryan F-R-O Fireball », produit par la Ryan Aero-

Au fil de l'air

matton de la 1^{re} compagnie de navigation aérienne, sous le nom de « Ligne du Moyen-Orient ». La nouvelle compagnie a l'intention de développer un service régulier de Beyrouth à Alep, Haïfa, Lydda et Nicosia (Chypre).

V^e Championnat de vol à voile en Suisse.

L'Aéro-Club Suisse organise en 1946 le V^e Championnat national de vol à voile. Il aura lieu à Bière (canton de Vaud) du 11 au 21 juillet 1946.

Le nombre de concurrents ne pourra être supérieur à 15 ni inférieur à 12.

Le matériel utilisé par la British Overseas.

L'ensemble du réseau exploité par la B. O. A. C. (près de 78.500 km.), est assuré au moyen des six modèles d'avions britanniques suivants :

Sunderland, Poole à Rangoun	11.170 km.
Hydravions Empire, Durban	
York, Hurn à Calcutta	9.800 km.
Lancastrian, Hurn à Sydney	19.200 km.
Ensign, Le Caire à Calcutta	6.400 km.
Halifax, Hurn à Accra	6.750 km.
York, Hurn à Johannesburg	10.950 km.

En outre, on utilise des hydravions Empire sur la ligne Sydney-Auckland, comportant un vol de près de 3.200 km. au-dessus de la mer de Tasmanie. En Afrique Orientale, on utilise le Dominie sur un réseau aérien reliant Nairobi à Dar-es-Salam, Mombassa, Hisnuu, Zanzibar et Ennébélé.

40.000 km. en 123 h. 30.

Un Lancastrian de la R.A.F. vient d'établir de nouveaux temps sur le trajet Grande-Bretagne-Nouvelle-Zélande aller et retour. Les 40.000 km. en 123 h. 30'. Le voyage de retour fut effectué en 61 h. 58'.

L'appareil était piloté par le chef d'escadrille John Adams.

La Suède achète des « Stratocruiser »

La Compagnie Suédoise S.I.L.A. (Swedish Inter Continental Air Lines) vient d'acheter 4 « Stratocruiser » aux U.S.A., livrables au début 1947.

Le « Stratocruiser » (version civile de l'« American Flying Battleship » ou C.97). Ce dernier appareil vola en janvier 1946 de Seattle à Washington en 6 h. 4 ; ce qui représente le vol transcontinental le plus rapide jamais réalisé.

Nouveaux services aériens de la B.O.A.C. sur le continent européen.

Depuis le 15 mars, les lignes aériennes sur le continent européen de la B.O.C.A. desservent : Copenhague, Oslo, Marseille, Rome, Athènes.

Le service Angleterre-Copenhague fonctionne 4 fois par semaine dans les deux sens. Prix du billet aller et retour 45 livres (21.600 francs).

Le service Angleterre-Oslo fonctionne 3 fois par semaine. Prix aller et retour 42 livres (20.200 francs).

Le service Northolt-Marseille-Rome-Athènes 1 fois par semaine dans les deux sens (prix du billet 15 livres (7.200 francs) pour Marseille ; 27 livres (13.000 francs) pour Rome ; 45 livres (21.000 francs) pour Athènes.

Les services antérieurs européens de la B.O.A.C. sont les suivants :

Londres-Paris, 3 services quotidiens (six à partir du 1^{er} avril).

Londres-Bruxelles, 2 services quotidiens.

Londres-Amsterdam, 2 services quotidiens.

Londres-Stockholm, 1 service quotidien.

Londres-Lisbonne, 5 services hebdomadaires.

« Avions Russes ».

C'est sous ce titre que vient d'être publiée pour la première fois la description des principaux appareils des Forces Aériennes Soviétiques avec photographies, plans et caractéristiques, et préface sur l'organisation de la production aéronautique de l'U.R.S.S.

Ce fascicule est en vente partout 25 francs, ou expédié franco, contre 29 francs, versés au Compte chèque Postal n° 3.403/30 Paris.

Circulation libre des avions privés.

Le Ministère des Travaux Publics et des Transports (Secrétariat Général à l'Aviation Civile) fait savoir que les avions privés sont autorisés à circuler sans autorisation préalable. Ils pourront atterrir sur tous les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, ou autorisés, ou agréés, à l'exception :

RECHERCHE collection complète de L'Air 1919 à 1939 ou importante suite d'années. Faire offres à KLINCKSIECK, 11, rue de Lille, Paris (7°)

UN GÉNÉRAL FRANÇAIS DÉCORÉ À TITRE POSTHUME PAR LES AMÉRICAINS

Le général Spaatz, Commandant en chef des Forces Américaines de l'Air, a remis à Mme Luguet, la médaille de Commandeur de la Légion du Mérite, décernée à titre posthume à son mari, le général Luguet, ancien attaché de l'Air aux Etats-Unis.

La cérémonie s'est déroulée au Département de la Guerre, en présence de Mme Bonnet, femme de l'ambassadeur de France, du colonel Beyreton, attaché de l'Air et de plusieurs représentants du personnel diplomatique français.

Nouvelles techniques

Un nouvel appareil d'instruction bimoteur à deux places — le « Desford » — a été annoncé par la Société Reid et Sigrist. Apparu pour la première fois en 1939 et connu sous le nom de « Snargasher », cet appareil a vu son développement suspendu par la guerre. On a maintenant construit un nouveau prototype qui effectue en ce moment des vols d'essai (déclaration de l'Association des Constructeurs aéronautiques britanniques du 2 janvier).

Propulsé par deux moteurs « Gipsy Major », construits par de Havilland, d'une puissance de 30 H.P. chacun, comportant quatre cylindres inversés, le Desford a une vitesse maxima de 300 km. au niveau de la mer, et une vitesse de croisière maxima de 330 km. à l'heure. Naviguant à la vitesse de croisière et par temps calme, son rayon d'action est de 740 km. ; sa vitesse d'ascension initiale est de 330 mètres à la minute ; son plafond courant de 5.850 mètres. Son poids à vide est de 1.090 kg., et son poids en charge de 1.510 kg. Il a une envergure de 10 m. 35, une longueur de 7 m. 75 et une hauteur de 2 m. 50. La surface portante totale de ses ailes est de 17 m² 3.

La Lockheed Aircraft Corporation vient de produire un nouveau type d'avion de bombardement et de reconnaissance, le « Lockheed P. 25 Neptune », qui serait fourni spécialement à l'Aéronautique navale américaine. Il est armé de 6 canons de 20 mm. et de 4 mitrailleuses de 12,7 mm. ; son chargement de combat atteindrait 3.630 kg., consistant en deux torpilles ou bombes de 900 kg., des bombes sous-marines, et 16 obus-fusées de 127 mm. de calibre. Ses moteurs sont 2 Wright en étoile avec des hélices Hamilton à 4 pales et à pas variable. Poids : 26.310 kg. La vitesse maxima dépasse 480 km/h. ; vitesse de croisière : 320 km/h. ; rayon d'action : 5.280 km. avec réserve normale de combustible, et 8.000 km. avec réservoirs supplémentaires de combustible dans le casier à bombes ; plafond pratique : 7.070 m.

Voici des précisions concernant le chasseur embarqué « Ryan F-R-O Fireball », produit par la Ryan Aero-

nautical Co. L'aile est à 2 longerons, avec demi-ailes démontables, en coque renforcée en alliage léger ; le dispositif hypersustentateur est placé sur l'aile centrale et les parties internes des demi-ailes. La carlingue comprend 4 longerons. La queue est démontable en avant de l'aile, les gouvernails sont en métal. Le train est tricycle avec roues principales escamotables. Ce chasseur est armé de 4 mitrailleuses « Browning » de 12,7 mm., logées dans la partie centrale de l'aile. Le groupe motopropulseur comprend un Wright Cyclone 1820-72, à 9 cyl. en étoile, à refroidissement par air, de 1.350 CV, avec hélice Curtiss à 3 pales et à pas variable, avec commande électrique de 3,05 m. de diamètre. En queue, un turbo-réacteur Général Electric 1-16 avec turbine à gaz à un étage, entraînant un compresseur radial bilatéral. Il y a deux réservoirs principaux : le premier contient 473 l. ; il est situé dans la partie supérieure de la carlingue, en arrière du siège du pilote ; le second, sous le siège du pilote, contient 193 l. ; un réservoir auxiliaire, sous l'aile droite, contient 379 l. Le régime du turbo-réacteur est de 16.500 t./min. ; il est limité par un régulateur centrifuge, qui assure l'apport convenable de combustible, en fonction de l'altitude de vol, par une capsule anéroïde. Dimensions : envergure : 12,19 m. ; longueur : 9,78 m. ; hauteur : 4,15 m. ; largeur, ailes repliées : 4,85 m. ; hauteur, ailes repliées : 5m11.

On annonce que la Glenn Martin Company, de Baltimore, vient de mettre au point un amphibie d'expérience, le Martin XPBM-5 A, dérivé de l'hydravion bimoteur de bombardement et de reconnaissance Martin PBM Mariner. Le montage du train tricycle escamotable est d'un genre nouveau : la roue avant rentre dans la face inférieure et les roues principales, basculant de 180°, sont relevées dans les parois latérales de la coque. Ce dispositif a nécessité le renforcement des planchers, des cloisons et des longerons de la carlingue. D'où un poids plus élevé de 2.040 kg. Le poids total prévu serait de 29.000 kg. pour le décollage de terre et de 25.400 kg. pour le décollage sur eau.