

N° 600 — 20 Pages 20 Frs

20 JUIN 1947

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

l'air

air



DANS CE NUMÉRO :

LA RÉPARTITION DES CRÉDITS MILITAIRES

GROUPE FRANÇAIS



écoles spéciales seront créées, dans lesquelles ne passera que l'élite nécessaire et suffisante.

L'expérience a montré que la mécanisation du début n'était pas un obstacle au développement ultérieur de la personnalité.

## Ce que les Français ont demandé à leurs écoles depuis 1942

Dès la réouverture des écoles françaises en Afrique du Nord en novembre 1942, de tels principes et de telles règles auraient dû, semble-t-il, être aussitôt acceptés sans discussion et immédiatement mis en application.

Faudra-t-il, une fois de plus, penser que si cela n'a pas été fait, c'est que le commandement français estimait que ces règles et ces principes étaient valables pour les autres, mais que l'aviation française n'en avait que faire ? En cette circonstance, il n'en est rien.

Si les méthodes alliées n'ont pas été intégralement adoptées, c'est tout simplement qu'elles ne pouvaient pas l'être, car les éléments de base n'étaient pas les mêmes.

Tout d'abord le but poursuivi était différent : il ne s'agissait pas pour la France, de mener la bataille et de la gagner, mais plus modestement de contribuer à la victoire par l'appoint de toutes ses forces disponibles. Or, les fantassins avaient besoin de tous leurs hommes, les marins gardaient tout leur personnel, le recrutement était difficile, il ne pouvait être question de se montrer exigeant. Reçu ou non aux tests, le candidat était entraîné, il fallait l'envoyer au combat si l'on voulait que la France soit présente au jour de la victoire.

Mais il y a plus : les moyens matériels dont disposaient nos écoles, étaient nettement insuffisants ; appareils vétustes, périmés, mal adaptés, infrastructure modeste, pour ne pas dire plus, n'autorisaient que partiellement l'élève et le moniteur à faire confiance à la machine.

Et puis il fallait aller vite ; pour cela faire appel à toutes les qualités de chacun, et l'on dut employer beaucoup plus une méthode d'expédients, qu'appliquer des règles scientifiques.

Peut-être avons-nous eu tort, et aurait-il mieux valu limiter nos ambitions ? En tous cas, notre excuse étant notre désir de participer tous à la bataille, personne ne saurait aujourd'hui nous en faire grief.

## Les écoles de demain

Etant donné ces conditions exceptionnelles dans lesquelles se trouvait notre aviation, il devient inutile de nous attarder au passé. Il vaut mieux nous tourner vers l'avenir et essayer de définir le problème qui se pose actuellement à nos écoles.

Quels sont les éléments qui devraient être à la base de l'établissement d'un programme précis

et de l'élaboration de directives concrètes ?

Nous allons voir qu'ils n'ont hélas que très peu de points communs avec ceux qui ont permis aux derniers belligérants d'asseoir leur doctrine.

Le recrutement reste bien toujours illimité ; la jeunesse est toujours orientée vers l'aviation, nous n'en voulons pour preuve que le nombre de candidatures pour le Personnel Navigant ou le désespoir des jeunes engagés devant la décision prise de surseoir momentanément à toute nouvelle admission dans les écoles.

Malheureusement les restrictions budgétaires du moment ne permettront à l'armée de l'air que de maintenir ce qui existe. Le souci d'un avenir lointain aurait pu conduire le commandement à rayer de ses effectifs, quel que soit leur acquit et quels que soient leurs mérites, ceux qui ne sont plus destinés à participer à une prochaine bataille.

Ils auraient pu alors être remplacés par de jeunes éléments à former entièrement pour être utilisés plus tard avec rendement. Il ne l'a pas fait ; admettons que la décision prise répond non pas à une préoccupation sentimentale, mais à une perception nette de ce que sera l'aviation future — sans équipages.

Ils s'inspireront du passé en ce sens qu'il faut décider que, pour la période qui vient, celle que nous avons fixée à dix ans, la tactique restera sensiblement la même : à chaque échelon un chef, suivi, servi par les conducteurs d'avions.

Ils n'en seront pas une copie servile, en ce sens qu'il faut demander beaucoup plus à chacun : la pénurie d'effectifs exige que nos conducteurs d'avions soient, le cas échéant, des chefs.

La notion de qualité vient s'ajouter, se superposer à celle de rendement.

Et ceci entraîne un certain nombre de conséquences.

Pour la sélection des élèves, les tests *a priori* restent indispensables, mais ils ne doivent pas être appliqués dans leur brutalité. Resteront également en vigueur les tests prévus tout au long des cycles d'instruction, mais il faudra les adapter.

Pour leur formation, les charges doivent être réparties : aux écoles le soin de discipliner, de mécaniser les équipages, mais aux unités celui de leur rendre l'esprit d'initiative que l'on a été obligé de mettre provisoirement en sommeil, et à leurs chefs le soin de concilier ces deux exigences.

La tâche n'est pas facile.

Les moniteurs, eux, seront spécialisés, mais ils devront également être capables de tenir leur place dans une autre école, ou dans une unité. C'est peut-être beaucoup demander à tous, mais c'est à cette seule condition que l'armée de l'air française ne mourra pas.

Enfin dernier et grave problème : il faut savoir concilier les deux tendances contradictoires qui veulent la première que par souci d'économie et de rendement immédiat, l'on cherche à regrouper tous les centres d'instruction en une seule et grande école, la seconde en prévision de jours meilleurs, l'on veuille disséminer ces centres dans le but d'en faire les cellules mères des futures grandes écoles.

Tous ces problèmes, qui sont du moment doivent avoir une solution immédiate. Mais qu'ils ne préoccupent pas les cerveaux, au point de leur faire oublier qu'il en est un, beaucoup plus important, auquel se sont attelés, tout au moins, nous l'espérons, tous nos techniciens, tous nos savants : le problème des engins, qui avant dix ans seront les maîtres du ciel.

A. THIBAUDET.

Parmi les griefs que les partisans du contrôle terrestre articulent à l'endroit du contrôle aérien, il en est deux qui se détachent avec un relief particulier.

On l'accuse d'abord d'être trop brutal. C'est ignorer qu'il dispose d'une gamme de moyens extrêmement nuancée : vol rasant, jet de tracts, projection de gaz lacrymogènes, destruction des troupeaux et des récoltes, tir au canon et à la mitrailleuse sur des objectifs nettement circonscrits, lancement de bombes légères sur les bandes rebelles. Ce n'est qu'en tout dernier ressort qu'interviendra le bombardement sans discrimination de lieux habités.

On reproche aussi au contrôle aérien de ne pas être permanent. Mais la permanence du contrôle terrestre n'a qu'une valeur très relative, puisqu'il ne peut s'exercer que sur un petit nombre de points. Le contrôle aérien, au contraire, fait sentir partout la présence française. Et si l'avion ne fait que passer, du moins son passage crée-t-il un effet de rémanence qu'on peut renouveler dès qu'il s'efface.

Le contrôle aérien n'exclut d'ailleurs pas l'utilisation de troupes terrestres. Mais celles-ci ne joueront plus dans la répression qu'un rôle d'appoint. Leur mission principale sera la garde des bases et des installations essentielles, ainsi que la protection des groupements ethniques les plus menacés. Les isolés seront évidemment abandonnés à leur sort : mais n'est-ce pas déjà le cas dans notre système actuel.

Ces objections étant levées, il reste à énumérer les points sur lesquels la supériorité du contrôle par l'air ne peut prêter à discussion.

Tout d'abord, il est le plus apte à prévenir des troubles. Alors, en effet, qu'on hésitera à envoyer une colonne dans une région où l'ordre n'est pas encore ouvertement menacé, des avions pourront, par leur simple passage, décourager les intentions de révolte.

Si malgré tout une rébellion éclate, l'action aérienne contrairement aux interventions terrestres, sera immédiate.

Elle présente aussi l'avantage, particulièrement important dans les territoires d'outre-mer, de n'être arrêtée ni par la rupture des voies de communication ni par leur absence.

De plus, la rapidité et la simplicité des déplacements aériens permettent de ne maintenir dans un territoire que les escadrilles destinées à montrer en tout temps notre force.

Conférence par le colonel de Villemume à la Salle des Ambassadeurs à Paris

Dans notre dernier numéro, le colonel A. Thibaudet, commençait l'étude de la très importante question des écoles. Notre pays a, du fait de la guerre, pris un certain retard dans ce domaine. Il importe de chercher à combler au plus vite cette lacune.

Le colonel Thibaudet a donc passé en revue la formation aérienne et technique dans les écoles de 1914 à 1918. Il a ensuite examiné comment la France de 1918 à 1938 concevait l'instruction de ses cadres.

La guerre de 1939 bouleverse toutes les méthodes. Les Alliés se basent sur un principe nouveau où la notion de rendement intervient dans une large mesure. L'élève pilote doit se considérer comme une partie d'un tout et non plus comme un combattant isolé. Il doit s'en remettre au chef des opérations et c'est pourquoi nous précise aujourd'hui le colonel Thibaudet :

Le chef des opérations applique un barème lorsqu'il décide de mettre en action tel ou tel nombre de bombardiers pour détruire un objectif de telle ou telle dimension. Le rendement de l'opération dépend de l'application du barème et non de son imagination.

Voici pour les élèves. Quant aux moniteurs :

On les forme sur un type d'appareil déterminé. Chacun ne connaîtra qu'un type, mais il le connaît bien.

Le deuxième moniteur entre les mains duquel passera l'élève ne connaîtra également qu'un appareil, mais il appliquera pour celui-là, les mêmes principes que le premier.

Enfin, comme il faut, malgré tout, quelques grands chefs, des