

N° 612 — 28 Pages Prix : 30 Frs
FÉVRIER 1948

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

L'air



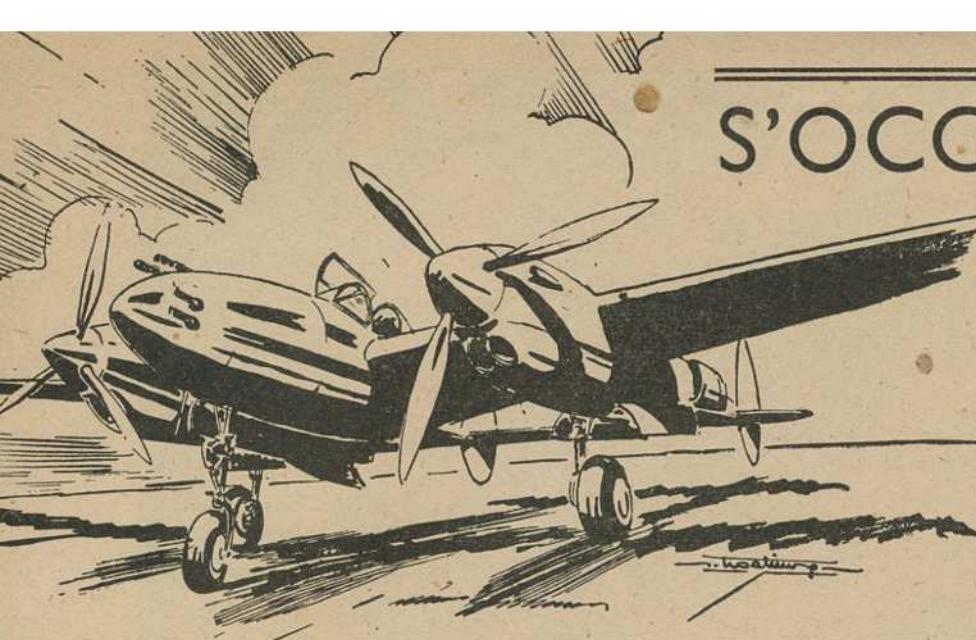
LE S.I.P.A. 90 EN VOL

DANS CE NUMÉRO :

L'AVIATION DEVANT L'ASSEMBLÉE NATIONALE
L'ENVOI VERS LA LUNE

ET

L'air
POUR



S'OCCUPERA-T-ON OUI ou NON des RÉSERVISTES ?

par
**Jacques
NOETINGER**

Nous n'ignorons pas les conditions dans lesquelles volent les membres du personnel navigant d'active répartis dans les groupes en France, aux Colonies ou en Allemagne occupée. Nous connaissons aussi les difficultés auxquelles se heurtent les états-majors des écoles de P.N. Aussi peut-il paraître déplacé d'élever la voix pour attirer l'attention sur cette Réserve qui, surtout en temps de paix, a toujours été considérée comme la cinquième roue du carrosse et comme un élément infiniment négligeable.

Que le manque d'essence contraine certains groupes à n'accorder aux équipages que quinze ou vingt heures par mois, c'est là une situation tragique qui s'aggrave du fait que le matériel est rare et a déjà plusieurs années de retard sur celui des autres pays. On en déduit par le jeu même de la logique la plus indubitable, que le personnel de l'active, ne peut prétendre dans ces conditions et malgré la meilleure volonté, à un entraînement aussi parfait qu'il serait souhaitable pour défendre dans le ciel un pays, comme la France.

Mais si l'on songe que simultanément la Réserve est inexisteante, on croit rêver, car enfin l'Armée de l'Air, encore que son budget ait été à plusieurs reprises amputé, dispose malgré tout de crédits coûteux. On aimerait avoir la preuve qu'il est employé pour forger une arme de guerre plutôt qu'englouti à payer de multiples loyers au cœur même de Paris pour des locaux qu'occupe un nombre de sédentaires singulièrement nombreux en comparaison des avions qui volent.

Il suffit de ne pas perdre de vue le temps précieux qui a été consacré au début de la dernière guerre pour entraîner les réservistes, pour comprendre qu'aujourd'hui plus que jamais une solution s'impose.

Qu'on ne nous oppose pas que le gouvernement a d'autres préoccupations et n'a pas le temps d'aborder ces « détails », il suffit d'ouvrir le *Journal Officiel* et de relever la teneur des interpellations à la Chambre pour

reconnaitre que le sujet qui nous intéresse trouverait très largement sa place dans les débats quotidiens de ceux qui ont la responsabilité d'assurer la sécurité de notre pays.

La France est sans doute le seul état du monde qui à l'heure actuelle se désintéresse totalement de la Réserve dans l'Armée de l'Air comme dans les autres armes, du reste. Nous pourrions citer ce qui s'est fait aux Etats-Unis en 1947 (950.000 heures de vol n'ont-elles pas été consacrées par l'armée de l'Air à l'entraînement exclusif des équipages de la réserve ?) En face de ces chiffres que peut opposer la France ? Rien, le zéro absolu.

Deux groupements privés ont déjà senti depuis plusieurs mois l'erreur et le danger d'une telle politique et s'emploient à regrouper tous les réservistes de l'Aviation dans le but de pouvoir élever la voix avec quelque chance d'être écoutés. Il s'agit de l'A.O.R.A.A. (1) (Association des Officiers de Réserve de l'Armée de l'Air) et des C.F.P.N.A. (2) (Association des Centres de Formation du Personnel Navigant, formé en Angleterre ou en Amérique). Sans se concerter, mais presque simultanément, ces deux associations ont attiré l'attention des services publics sur le potentiel que représentent leurs membres et sur l'erreur que constituerait un désintérêt systématique de ce potentiel.

Au mois de novembre une Assemblée de l'A.O.R.A.A. à laquelle assistaient plusieurs représentants de l'Etat Major Général de l'Air a cru de son devoir de poser clairement le problème. Devant les arguments d'apaisement très vagues des officiers porte-paroles du ministre elle a demandé des précisions et des engagements qu'on fut, bien entendu, incapable de lui fournir. On en arriva même à découvrir que l'Etat Major détenait au moins deux listes... incomplètes des Réservistes de l'Armée de l'Air et que ces deux listes ne correspondaient pas entre elles.

(1) A.O.R.A.A., 37 rue Lafayette.

(2) C.F.P.N.A., 6, rue Galilée, Paris XVII^e.

Ce simple détail est assez éloquent pour qu'il ne soit pas nécessaire d'y ajouter le moindre commentaire. Il est inconcevable que plus de deux ans après la fin des hostilités on en soit à ce stade.

Nous ne nous bornerons pas à déplorer cet état de choses, nous nous ferons aussi l'interprète de ceux qui, comme nous, désirent voir aboutir ce problème d'une façon urgente.

Ce qu'il faut faire ? C'est simple : d'abord regrouper les noms et dresser la liste de ces spécialistes et ici le Ministère de l'Air devrait être en mesure d'assumer ce travail car tout démobilisé a rempli assez d'imprimés donnant ses états de services et ses coordonnées pour qu'une simple compilation de ces documents permette d'aboutir rapidement à quelque chose de concret, à moins que les imprimés en question n'aient été immédiatement détruits ou épargnés...

L'A.O.R.A.A. en faisant effort, de regrouper les officiers de Réserve a réalisé un premier pas qui doit être encouragé et nous ne saurions trop suggérer à tous ceux qui n'en font encore partie de s'inscrire à cette association.

De son côté la C.F.P.N.A. travaillant dans le même esprit vient de s'associer avec le groupement des F.A.F.L. pour ouvrir plus largement ses portes à tous les spécialistes navigants. Là encore des listes sont dressées et doivent se compléter par de nouvelles adhésions.

Une fois ce premier point acquis il s'agit et c'est là le rôle même de l'Etat-Major, de faire un choix de ceux des officiers ou sous-officiers qui représentent vraiment un potentiel utile en cas de conflit. Qu'on en dresse une liste à laquelle on pourrait donner l'étiquette de « Première Réserve » ou « Réserve de Première Urgence » en opposition à la « Réserve » classique qui ne seraient pas soumise à un entraînement aussi suivi.

Car tout ne consiste pas à dresser des listes, il faut que ce potentiel sur le papier constitue un élément puissant et rentable.

N'oublions pas les sommes énormes qui ont été dépensées

pour breveté tous ces Réservistes dont bon nombre sont arrivés trop tard pour servir au cours du dernier conflit, les maintenir en haleine c'est éviter que leur entraînement soit à tout jamais considéré comme une dépense de temps et d'argent définitivement perdue.

En d'autres termes : consacrer des crédits raisonnables pour maintenir ce potentiel est certainement le plus sûr moyen de réaliser des économies sur l'entraînement nouveau d'un personnel sans aucune formation pour l'amener, en passant par tous les échelons des écoles de spécialistes, au niveau requis pour devenir rentable. Un pilote de réserve qui compte un millier d'heures de vol ne sera-t-il pas plus économique à maintenir en état de vol, que de former un nouveau pilote pour le remplacer si on décide de l'éliminer définitivement ?

Mais ici se pose un nouveau problème : en quoi doit consister l'entraînement de ces réservistes ?

On a suggéré de faire voler par exemple les pilotes quelques heures par mois sur Stampe ou Piper-Cub dans les Aéro-Clubs. Cette solution ne nous semble avantageuse pour personne. Pour le pilote c'est une occasion de voler, certes, mais non pas de s'entraîner ; pour l'Armée de l'Air là n'est pas le moyen de s'assurer une élite et à supposer qu'elle adopte cette solution nous ne pourrions la considérer que comme une aumône et non comme une décision utilitaire. Or les Réservistes ne demandent pas l'aumône, ils veulent servir à quelque chose.

Ce qu'il faut organiser ce sont des stages sérieux sur un matériel aussi moderne que possible et sous le contrôle de moniteurs d'active.

Il faut que ces stages soient organisés, répondent à un programme dosé et étudié, il faut aussi qu'ils se déroulent dans une ambiance de discipline et de travail. Ils doivent donner lieu à des classements qui permettent d'éliminer les éléments qui ne seraient pas animés par un esprit de travail et un idéal de rendement.

Les Réservistes, nous en sommes convaincus, ne sont pas des « resquilleurs » d'heures de vol mais bien des gens acquis à un idéal pour lequel ils ont souvent prouvé qu'ils étaient prêts à tout donner.

Un potentiel comme celui-là est un potentiel que l'on a pas le droit de négliger.