

42-649 Prix: 50 Frs
MARS 1951

Revue mensuelle
71, Champs-Élysées, 1

L'air



Soyez
aviateur

DANS une période d'accroissement, comme celle où nous nous engageons aujourd'hui, le problème des écoles est un des plus ardu斯 qui soit. S'il pose en effet des questions de logement et de matériel d'instruction relativement faciles à résoudre, il confronte également les planificateurs avec deux difficultés primordiales : celle du recrutement d'abord, celle des instructeurs ensuite.

L'Armée de l'Air de 1950 a cherché à apporter à ces problèmes des réponses à la fois originales et efficaces. Nous allons tâcher de montrer ci-dessous le plus clairement possible, ce qui vient d'être fait dans notre pays pour les deux ordres de spécialisation les plus importants : celui des pilotes et celui des mécaniciens spécialistes.

I. — La formation des pilotes

Pour les élèves pilotes, le problème du Recrutement trouve actuellement sa solution dans un « concours du Personnel navigant », doublé depuis peu d'une admission sans concours.

Le concours du Personnel navigant existe depuis longtemps. Il a lieu trois ou quatre fois par an et est ouvert aux jeunes gens qui justifient d'un minimum d'instruction générale, de l'ordre du Brevet Elémentaire.

Dans le but d'élargir le recrutement, depuis le 1^{er} janvier 1951, a été créé, en outre, un mode de Recrutement permanent, réduisant au minimum les formalités d'entrée dans les Ecoles de pilotage. Tous les jeunes gens, désireux de s'engager pour cinq ans et possédant certains diplômes (dont le Brevet Elémentaire), peuvent faire acte de candidature et être admis directement dans ces Ecoles. En dehors de la possession d'un de ces diplômes, la seule condition exigée est de subir avec succès l'Examen physique du Personnel navigant, ainsi que les tests psychotechniques du service de sélection et d'orientation de l'Armée de l'Air.

Par ailleurs, les élèves de l'Ecole de l'Air, après avoir passé 15 mois à Salon, vont eux aussi faire leur pilotage dans les conditions ci-dessous.

Grâce à cet ensemble de dispositions, l'Armée de l'Air possède maintenant un système de recrutement en principe assez large pour faire face au volume de recrutement nécessaire et à la sélection qui s'avère indispensable.

Quant au problème de l'Instruction des jeunes gens recrutés, il dépasse de beaucoup par son ampleur les moyens dont disposait la France. C'est pourquoi il a été résolu, grâce à la collaboration étroite des U. S. A. dans le cadre du P. A. M. Un système d'Instruction standard fonctionne actuellement en deux chaînes parallèles distinctes : l'une française, l'autre américaine. On s'est mis d'accord sur des programmes, des matériels et des méthodes communs, capables de former des pilotes de valeur équivalente, c'est-à-dire interchangeables dans le cadre interallié.

L'Instruction d'un pilote comprend deux phases : La phase initiale, appelée « Basic » (terminologie américaine) et destinée à donner l'entraînement aérien de base. Elle comporte l'exécution de 140 heures de vol, est effectuée sur un seul type d'appareil (Harvard A.T.6) et est commune à tous les pilotes. La seconde phase, appelée « Advanced », a pour objet de spécialiser les pilotes sur matériel à réaction, monomoteur (chasseurs) ou bimoteur (bombardiers). Elle comporte l'exécution de 100 heures de vol.



Le général de division aérienne L.-M. Chassin

seurs) ou bimoteur (bombardiers). Elle comporte l'exécution de 100 heures de vol.

Les deux chaînes, française et américaine, fonctionnent exactement de la même manière. La

Escadres où ils reçoivent en commun leur instruction pour le combat.

Le problème des instructeurs est également un problème crucial. Si au point de vue de la qualité,

LE PROBLÈME DES ÉCOLES en 1951

par le
Général L.-M. CHASSIN

chaîne d'Instruction américaine comprend les Ecoles de Connally et de Randolph au Texas, pour le « Basic », les Ecoles de Williams en Arizona et de Craig en Alabama pour l'« Advanced ». La chaîne française comprend l'Ecole de Marrakech pour le début, celle de Meknès pour la Spécialisation de chasse et celle d'Avord pour la Spécialisation sur « bimoteurs ».

La durée totale d'instruction est de l'ordre d'une année complète : soit 6 mois en Ecole de début et 6 mois en Ecole de spécialisation.

Les jeunes pilotes de l'Armée de l'Air sont donc instruits dans un système franco-américain, maintenant bien coordonné, qui leur assure une formation homogène. Les uns suivent la filière française, les autres la filière américaine. Mais tous sont équivalents à la sortie de l'une ou de l'autre. Ils se retrouvent alors au sein de nos

nos moniteurs héritiers des célèbres Ecoles d'Etampes et de Salon, ne le céderont à personne au monde, le problème du nombre des instructeurs est des plus difficiles à résoudre, étant donné la nécessité où nous nous trouvons d'armer de mois en mois un plus grand nombre d'unités de combat. Cependant, comme il ne peut y avoir d'élèves s'il n'y a pas de moniteurs, l'Armée de l'Air a mis en priorité numéro 1, l'alimentation de notre Division des Moniteurs de Pilotage actuellement installée à l'Ecole de Cazaux et on peut espérer, si les ordres actuellement donnés sont exécutés, éviter une crise qui aurait de graves conséquences pour notre avenir.

II. — La formation des mécaniciens spécialistes

C'est surtout dans le domaine de la formation des mécaniciens spé-

cialistes que l'Armée de l'Air, poussée par la nécessité de former une masse de techniciens de haute valeur, le plus rapidement possible, s'est lancée dans une voie révolutionnaire : celle de la détermination de la hiérarchie des tâches, de l'augmentation du nombre des spécialisations, de la diminution de la durée de la formation, et enfin de l'utilisation des appelés dans les tâches élémentaires.

Dès leur incorporation, les futurs mécaniciens sont soumis à une sélection à base d'interviews, de tests divers et d'essais professionnels en vue d'une première répartition en 6 classes pour chacune desquelles un processus de spécialisation est prévu.

Une hiérarchisation des qualifications professionnelles a été adoptée d'après les besoins d'exécution et d'encadrement. Elle est conforme aux règles d'organisation professionnelle de l'industrie et comprend :

— les mécaniciens élémentaires certifiés, chargés des travaux simples d'entretien et de révision, la plupart du temps en équipe. Leur formation professionnelle spécialisée est assurée en moins de 6 mois ;

— les mécaniciens élémentaires brevetés ayant la même charge, mais confirmés à ce titre à la suite d'une période d'application d'un an environ, assurant un perfectionnement contrôlé par un examen ;

— les mécaniciens supérieurs brevetés, chargés plus spécialement du diagnostic des causes de mauvais fonctionnement et des mises au point, ainsi que de la direction des équipes de mécaniciens élémentaires. Le processus de formation s'étale sur 12 à 18 mois, suivi d'une période d'application de 6 mois au moins ;

— les cadres de maîtrise, chargés du commandement de groupes techniques homogènes. Ils sont alimentés avec des brevetés supérieurs très expérimentés, après examen et stage d'initiation au commandement.

La spécialisation proprement dite porte, pour chacun des échelons de cette hiérarchie, sur l'une des cinq classes de matériel suivantes :

— matériel aérien ;
— matériel d'armement ;
— matériel des télécommunications ;
— matériel roulant et de servitudes techniques ;
— machines et outillages d'atelier.

L'éventail des spécialisations comprend 28 spécialisations élémentaires, 13 spécialisations supérieures et 5 spécialisations de maîtrise. Il s'élargit donc à l'exécution pure, où la connaissance approfondie du matériel et des procédés de travail est indispensable et se concentre aux échelons de commandement, dont le champ d'activité s'étend à des ensembles. Les pourcentages retenus dans chaque échelon de qualification correspondent aux charges. Ils sont de :

— 10 % pour la maîtrise ;
— 17 % pour les brevetés supérieurs ;
— 30 % pour les brevetés élémentaires ;
— 43 % pour les certifiés élémentaires.

Ils déterminent une pyramide hiérarchique qui règle les conditions et les perspectives d'avancement, le grade étant lié à la fonction.

Pour alimenter le corps de mécaniciens, sans cesse amenuisé



En Amérique, les élèves pilotes français suivent la démonstration de leur instructeur.

par les mises à la retraite et les départs en fin de contrat, la traditionnelle source des engagements à long terme était insuffisante en période d'accroissement.

L'importante innovation constituée par la sélection et l'élargissement de l'éventail des qualifications, a permis de réduire les durées de formation professionnelle, et, en conséquence, étant donné l'augmentation de la durée du service légal, elle a pu permettre l'accès des appelés du contingent aux qualifications jadis réservées aux engagés.

Cette mesure a une portée considérable. En premier lieu, le recrutement des mécaniciens est désormais assuré et il est possible de prédir que les déficits en personnel spécialiste ne seront bien



Et bientôt ils volent en formation impressionnante.

tion professionnelle analogue à celle des apprentis.

veut que l'armée de temps de paix soit d'abord une école.

Mais ces innovations entraînent pour l'Armée de l'Air, un énorme développement du dispositif pédagogique. Si grandes et si modernes soient-elles, nos Ecoles de mécaniciens de Saintes, de Rochefort et d'Auxerre, ne suffiraient pas à cette tâche d'instruction. On a trouvé une solution expéditive et économique au problème en confiant aux bases aériennes la mission de formation des jeunes pour les qualifications élémentaires les plus basses, la formation supérieure restant dévolue aux Ecoles.

Cette décision remet ainsi à l'honneur le vieux principe qui

Ainsi les Ecoles de l'Armée de l'Air s'engagent résolument, et en pleine connaissance de cause, dans la voie de la formation du personnel conformément aux exigences

de la technique la plus moderne. Elles le font avec le souci du meilleur rendement, c'est-à-dire aussi économiquement que possible et de manière assez souple pour être en mesure de faire face à toutes les éventualités du temps de paix et du temps de guerre.

L'Armée de l'Air française a conscience, dans ces conditions, de mériter, par ses efforts, l'estime et la confiance du pays.

Général de Division Aérienne
L.-M. Chassin

CE QUI VOUS EST OFFERT

IMMÉDIATEMENT

ADMISSION SUR TITRE	PAR CONCOURS	ADMISSION SUR TITRE		PAR CONCOURS.	CONDITIONS GÉNÉRALES
BREVET D'ENSEIGNEMENT BREVET D'ÉTUDES. BREVET ÉLÉMENTAIRE BACCALAUREAT.	NIVEAU DU BREVET ÉLÉMENTAIRE	NIVEAU DU BREVET ÉLÉMENTAIRE ET C.A.P. ADMISSION ET EXA- MEN PROBATOIRE.	NIVEAU DU CERTI- FICAT D'ÉTUDES ET BREVET ÉLÉMENT.	ETRE TITULAIRE DE LA PREMIÈRE PARTIE DU BACCALAUREAT.	
PILOTE	PILOTE RADIOTÉLÉGRA- -PHISTE DE BORD NAVIGATEUR	MÉCANICIEN TÉLÉMÉCANICIEN	OPÉRATEUR COMPTABLE		
dans le cas de grade de S.OFFICIER pour pouvoir se présenter au concours d'élève-officier d'active.		recruement direct.		- être de nationalité française. - être célibataire. - avoir 18 ans revus. - avoir le consentement du représentant légal pour les candidats de moins de 20 ans. - fournir la copie des diplômes pour l'admission sur titres. - satisfaire à la visite médicale.	
AVION-MOTEUR ARMEMENT ÉQUIPEMENT RADIO-ÉLECTRICIEN RADAR TÉLÉGRAPHIE-TÉLÉPHONE		TÉLEGRAPHISTE TÉLÉPHONISTE RADIO-TÉLÉPHONISTE DÉTECTION-RADAR SÉCRÉTAIRE-BACHEL		CONDITIONS PARTICULIÈRES.	
POSSIBILITÉ FUTURÉ		OFFICIER DE L'ARMÉE DE L'AIR. PERSONNEL NAVIGANT. MÉCANICIEN ADMINISTRATIF (E.O.A)		PERSONNEL NAVIGANT: - être âgé de moins de 23 ans. - satisfaire à la visite médicale d'aptitude au P.N. - à l'examen Psychotechnique. - aux épreuves physiques sportives. Pour tout renseignement supplément, s'adresser : Service de l'INFORMATION AIR 26 B ^e VICTOR PARIS XV.	