

N° 666 — Prix : 100 Frs

AOUT 1952

Revue mensuelle  
71, Champs-Élysées, PARIS

# L'air



L'instruction militaire allant de pair avec l'instruction suivie pour l'obtention de l'un des brevets du personnel navigant, le candidat peut être nommé caporal et caporal-chef s'il satisfait aux examens des pelotons n° 1 et 2. A l'issue de son instruction et après réussite à l'examen de sortie, il reçoit le brevet du personnel navigant (pilote, radiotélégraphiste de bord, navigateur) et le grade de sergent.

De plus, les meilleurs peuvent

être nommés sous-lieutenant de réserve, servant en situation d'activité pour la durée du contrat restant à accomplir.

#### L'AVENIR RESERVE AU PERSONNEL NAVIGANT

Le sous-officier breveté du personnel navigant est affecté à sa sortie d'école dans une unité volante : groupe de chasse, transport ou bombardement. Toutes facilités lui sont données pour pré-

parer le concours d'admission à l'Ecole militaire des Elèves officiers d'active du cadre navigant de Salon-de-Provence, auquel il peut se présenter dès qu'il réunit deux années de grade de sous-officier.

L'accès au grade d'officier et une carrière normale lui sont alors offertes.

Celui qui désire quitter l'Armée de l'Air peut continuer à servir après sa libération dans la réserve-active, ce qui lui permettra

d'ajouter à celles de son métier, les joies de l'aviation et de cumuler également les traitements. Il sera tenu d'effectuer pendant le contrat de 5 ans une période annuelle de 40 journées de présence au moins et d'accomplir 40 heures de vol au moins par an.

Il pourra également trouver grâce au métier appris et à l'expérience acquise, de nombreuses situations dans les branches civiles de l'Aéronautique Civile et Commerciale.

# Visite à Randolph Base



Bon appétit !...

**S**AN ANTONIO... Ce nom, d'une joyeuse résonance, jeunes lecteurs ne vous est-il pas familier ?

Vous l'avez entendu dans les films de cow-boys aux grandes galopades.

Vous l'avez lu dans les récits d'aventures des ardents conquérants de la jeune Amérique.

San Antonio, au Texas, cette dernière grande ville américaine avant le Rio Grande qui, vers le sud, marque la frontière entre les Etats-Unis et le Mexique.

San Antonio, autrefois domaine d'une population si pittoresque, refuge des « sangs mêlés » et des « hors la loi ».

Et bien, Ce San Antonio, paradis alors des longues chevauchées est devenu un des paradis de l'aviation.

Et ce pays, dont vous avez sans doute rêvé dans vos années d'adolescence, vous avez désormais la possibilité d'aller y vivre un an pour apprendre à y piloter les plus modernes avions à réaction.

C'est à RANDOLPH Base, aux alentours de San Antonio, que j'ai eu la grande joie de visiter pour la première fois une école de l'U. S. Air Force et ma joie fut d'autant plus grande que, ce jour là, se déroulait une prise d'armes à l'occasion de la remise d'un drapeau tricolore au

alignés sur le terrain, et, après la remise du drapeau, tous défilèrent impeccables, devant l'Etat-Major de la Base et les visiteurs, au son de la Marche de Sambre et Meuse, jouée par la musique de la base.

**A**PRÈS la prise d'armes je fus conduit dans les bâtiments où sont logés les élèves, les cadets comme on les nomme là-bas.

Les cadets européens sont amalgamés à leurs camarades américains et traités exactement de la même manière. Dans chaque chambre, à quatre lits superposés deux à deux, sont mélangés européens et américains. Ce sont les cadets qui doivent tenir leur chambre en état de propreté et les malins français ont vite compris que pour tenir brillants les boutons de porte, sans avoir à les astiquer, il suffisait de les ouvrir avec un mouchoir dans la main !

Je vis ensuite la piscine, située au centre des bâtiments et réservée aux cadets. Elle est fort appréciée en raison de la chaleur qui règne dans cette région durant une grande partie de l'année.

Puis, je fus conduit aux salles de repos, de lecture, baignées de lumière et agrémentées de

peintures fort gaies ; au bar, où l'on boit du coca-cola ; au réfectoire où les repas sont pris en commun.

La nourriture, typiquement américaine, est très correcte et hygiénique ; au début, nos jeunes Français sont un peu surpris par certains mélanges, tel que la compote de pommes avec le rôti de porc ; mais, l'appétit aidant, ils s'y font bien vite.

Dans l'après-midi, j'eus plaisir à suivre l'instruction des cadets.

Pendant leur séjour à Randolph (8 mois), les cadets sont divisés en quatre classes (la durée de chaque classe est donc de deux mois) dont les obligations et priviléges sont nettement différenciés conformément à la coutume généralement adoptée dans les écoles militaires américaines ou françaises : il y a, par exemple, entre les élèves de quatrième (début) et ceux de la première classe les mêmes différences de traitement que l'on peut trouver entre les élèves de première année et ceux de deuxième année à Saint-Cyr.

La discipline de l'école, qui est connue dans l'U.S. Air Force sous le nom de *West Point of the Air*, est extrêmement stricte. Cela aussi déroute nos jeunes Français, dont la plupart ont déjà un certain temps de ser-

Des cadets français vont embarquer.





Séances d'instruction aux U.S.A.

vice et qui trouvent quelque peu inattendu d'être soumis à un bâchage destiné à habituer à la vie militaire, des jeunes garçons nouvellement incorporés. Cependant nos cadets s'adaptent en général à ce régime avec une rapidité qui surprend agréablement le commandement américain et le nombre des mécontents endurcis est minime.

L'instruction est divisée en trois sections :

**L'instruction militaire.** — Des exercices d'ordre serré (Drill) sont effectués à raison de 10 heures par semaine pendant les deux premières semaines, 5 heures pendant les deux semaines suivantes et 3 heures par semaine pendant tout le reste du séjour à Randolph. Nos élèves s'adaptent remarquablement bien aux commandements et aux manœuvres à l'américaine comme j'ai pu le constater.

Une inspection générale et une séance d'ordre serré ou une prise d'armes à lieu, chaque samedi, à partir de la cinquième semaine.

Des séances d'éducation physique d'une heure ont lieu à raison de cinq par semaine pendant les deux semaines suivantes, et trois par semaine à partir de la cinquième semaine.

En même temps se poursuit l'instruction militaire proprement dite : discipline militaire, honneur, règlement, etc...

Bien que les règlements et traditions militaires des U. S. A. soient différents des nôtres, il m'a semblé que cette instruction fait le plus grand bien à nos jeunes Français. Ceux-ci s'adaptent vite aux exigences de tenue, d'apparence physique et d'attitude militaire qui sont l'apanage de cette école d'officiers.

Au début, la différence de langue donne lieu à certaines difficultés, mais rapidement cela s'atténue.

**L'instruction technique (académie).** — Les principaux sujets traités sont les suivants : technique avion ; météorologie ; navigation ; principes du vol ; code Morse (auditif et visuel) ; radio ; instruments de vol ; administration et organisation.

Les cours sont professés en anglais et les livres sont également en anglais, ce qui naturellement rend cette instruction plus difficile pour les nôtres.

Cependant elle est donnée de façon assez simple et progressive pour que nos élèves français puissent en tirer profit. De plus, quel-

ques élèves français parlant anglais mieux que les autres, sont utilisés comme interprètes pour permettre à l'instructeur de s'assurer que les points essentiels ont bien été compris.

Les Français trouvent en général les cours relativement faciles. Les examens sont traduits en français et se présentent toujours sous la forme de tests psychotechniques, ce qui en rend l'exécution et la correction très aisées.

**L'instruction en vol.** — Cette instruction comporte essentiellement : 75 heures de briefing et 165 heures de vol.

Ce sont, tout d'abord, 30 heures en double commande. Les Américains sont très heureux que nos élèves aient déjà fait chacun 20 à 30 heures de vol au Maroc, car cette précaution préliminaire leur paraît de nature à diminuer le taux des éliminations aux U. S. A. Chaque moniteur a une classe de quatre élèves. Autant que possible, les Américains affectent à nos élèves des moniteurs parlant quelque peu français.

Ce sont, ensuite, 50 heures de vol en solo ; c'est là que se présentent pour nos compatriotes les premiers risques d'élimination.



Heureusement, en raison des difficultés de langue, les Français bénéficient, si la nécessité s'en fait sentir, d'un supplément d'heures en double.

Enfin, viennent :

- 7 h. 30 d'atterrissement de précision ;
- 4 heures de vol de nuit ;
- 21 heures de navigation ;
- 10 heures de vol en formation ;
- 32 heures de vol aux instruments ;
- 6 h. 30 d'acrobatie.

**A** PRÈS le dîner je fus convié à une soirée dansante, fort réussie, organisée par les cadets français et à laquelle étaient invités un certain nombre de cadets américains, les officiers instructeurs du cadre et de charmantes jeunes filles des alentours.

Inutile de dire que cette soirée était placée sous le signe de l'entraînement et de la bonne humeur. J'y appris que nos jeunes compatriotes étaient très souvent invités dans les familles américaines vivant dans les environs ; or, c'est là une des régions des Etats-Unis où influence et civilisation espagnole se font encore sentir très fortement sur les mœurs et la façon de vivre, ce qui est d'aut-

tant plus agréable pour les Français. Ainsi se termina, pour moi, cette journée à Randolph Base, dont je conserve le plus vivant des souvenirs.

**L**E lendemain, j'eus la chance de faire un circuit en automobile à travers cette partie du Texas, que les avions des cadets survolent sans cesse. Pays très pittoresque, extrêmement curieux, où de modernes puits de pétrole avoisinent d'anciens et émouvants souvenirs comme la Mission San José, datant de 1720 ; où une végétation luxuriante, parfumée par les citronniers, côtoie des terres presque désertiques.

Et au cours de cette promenade, mentalement je m'adressais aux jeunes Français et je leur disais : Jeunes gens, si vous le pouvez, ne laissez pas passer cette chance de venir vivre quelques mois ici. Vous en reviendrez un fin pilote, vous aurez vu un pays magnifique, vous parlerez très bien l'anglais, et vous aurez appris beaucoup de choses auprès de ce grand peuple d'Amérique.

A. C.

## L'ÉCOLE DES MONITEURS DE PILOTAGE

QUEL pilote, ancien dans le métier, ne se souvient, avec le regret de ses années de jeunesse, des stages d'Etampes ?

Il fallait, avant la guerre, être chevronné et classé bon pilote, pour être désigné, comme stagiaire, à l'Ecole de Perfectionnement.

Ce centre, où était rassemblée une poignée de pilotes prestigieux, tels que Fleurquin, Doerner, Carlier, recherchait la perfection dans le pilotage. Ses éléments, animés d'une foi profonde, formaient un quadrille réputé. Il était le Sauvage de l'Armée de l'Air.

Plus tard, au moment où l'Ecole s'orienta vers le perfectionnement à la chasse, apparut la noble figure du Commandant Arnaud. Ce magnifique officier, pilote hors de

pair entré dans la légende, introduisit à Etampes la notion d'instruction au sol, parallèle à l'instruction en vol. Dès lors, on ne se contenta plus d'expliquer le coup. Les moniteurs s'efforcèrent de démontrer au sol leurs splendides évolutions aériennes.

La débâcle de juin 1940 arrêta momentanément ce bel élan. Le Commandant Arnaud le reprit en Afrique du Nord dès 1941. Il continua à lutter afin que les moniteurs soient aussi des instructeurs capables d'enseigner les méthodes nouvelles. A la fin de la guerre, dès le mois de septembre 1945, le Commandement sentit la nécessité impérieuse de former une Ecole des Moniteurs de Pilotage. Cette Ecole fut créée sur la Base Aérienne de Tours.

Hélas, si l'idée était excellente.

et si les vues étaient larges, les crédits restaient faibles pour tout créer sur une Base rasée par les bombardements. Le personnel était rare, et le travail à accomplir immense. Tout était à faire : créer une doctrine, trouver les instructeurs idoines, obtenir le matériel nécessaire. C'est tout cela qui obligea, en 1947, à réduire cette Ecole.

Les escadrilles destinées à former les moniteurs de début furent intégrées dans l'Ecole de Cognac. Les spécialisations des moniteurs de monoplaces et de multimoteurs furent confiées respectivement aux Ecoles de Meknès et d'Avord.

Jusqu'en 1950, le matériel dont était doté l'Ecole des moniteurs était périmé car la guerre avait terriblement affaibli les finances de la France.