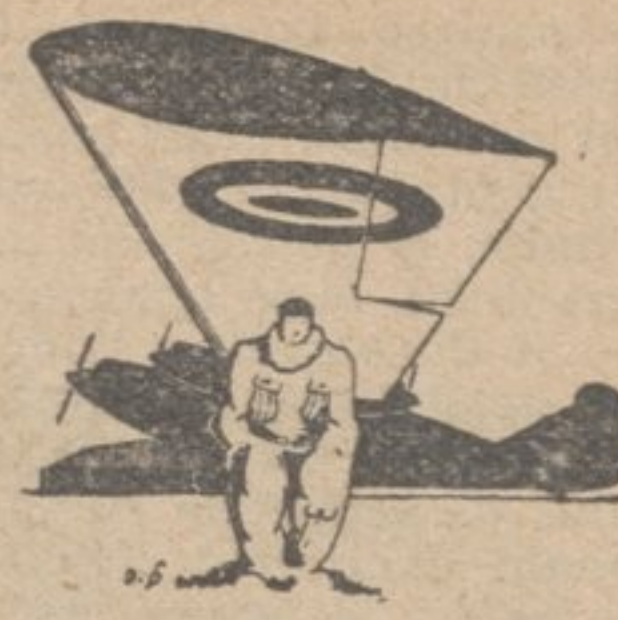


SOUS LES COCARDES

L'AVIATION NOUVELLE



# L'ŒIL DU MAÎTRE



**D'**AIMABLES lecteurs me demandent de traduire avec vigueur leurs inquiétudes et leurs espérances. D'accord. Des conversations sont engagées, des dispositions sont prises pour encore le retentissement de la tribune que sont *Les Ailes*. Mais chacun doit convenir que les remèdes que l'on peut appliquer au « spleen » de l'Aviation française dépassent singulièrement le cadre des vœux particuliers de telle ou telle catégorie de personnes. C'est aux solutions d'ensemble qu'il faut d'abord songer, en commençant par le bon bout, d'où l'importance qu'il faut attribuer, pour le moment, à la réorganisation de l'Administration Centrale.

Ainsi, j'ai montré dans mon dernier article que l'organisation du Cabinet du Ministre n'en fait point l'instrument rêvé de l'action prompt et féconde. J'ai expliqué pourquoi le cerveau directeur est en dérive depuis si longtemps.

Tout le monde est d'accord : il faut à l'Aviation un chef. On l'entend dire en des milieux souvent fort éloignés du nôtre. Dans M. Paul Painlevé, l'Aviation a trouvé, croyons-nous, un homme qui a le prestige requis, l'autorité personnelle servie par de hautes qualités intellectuelles, et qui, par surcroît, a la confiance de tous.

Or la conduite d'un vieux ministère, lorsqu'il ne s'agit que de l'exécution du service courant, est déjà une tâche délicate. De multiples intérêts, dans un puissant ressac, battent sans trêve les murailles de la maison. Les questions s'enchevêtrent. Le Ministre dévore son temps à les comprendre et à les débrouiller. Dans une maison en pleine évolution comme l'Air, le chef ne doit plus se contenter d'agir dans le cadre des choses établies. Il lui faut créer du nouveau. Dès lors, les qualités personnelles de l'homme ne suffisent point ou, plutôt, elles ne sont qu'un moyen. Autre chose est nécessaire, que j'appelle l'outillage du cerveau directeur. Eh bien ! admettons que, par aventure, M. Painlevé forme ce cabinet unitaire que je me permets de préconiser, le problème de direction ne sera cependant pas entièrement résolu. Regardons un peu comment les choses se passent.

Un Ministre de l'Air est nommé. Il est peu ou point compétent dans le domaine que le bon vouloir de son Président du Conseil lui a dévolu. Même s'il est du milieu, comme M. Laurent Eynac ou M. Paul Painlevé, il manque d'informations précises que, seule, l'Administration possède et qu'elle va lui fournir. Il constitue son Cabinet avec des hommes à lui, lesquels manquent le plus souvent d'informations ou même de la plus élémentaire compétence technique.

Le Ministre s'assied à sa table. Il a entendu dire au dehors, il a lu dans les journaux que telle ou telle réforme est nécessaire, ou bien, puisqu'il s'agit

de l'Air, que toute la maison est à organiser sur des bases définitives. Il a pu réfléchir, se former une opinion personnelle qu'il voudra confronter avec la réalité dans un sens ou dans l'autre. En effet, l'action suppose des renseignements préalables, l'analyse, la synthèse. Il recevra donc les chefs de service, il assistera à des conseils. C'est alors que commence la grande misère de notre Ministre. *Il n'est jamais correctement renseigné et les renseignements qu'il reçoit sont essentiellement contradictoires et unilatéraux.* Voici pourquoi.

S'agit-il des Forces Aériennes ? Elles sont sous la haute direction du Général Hergault, qui réunit la double compétence du chef d'Etat-Major et de l'Inspecteur Général, ce qui veut dire que, comme chef d'Etat-Major, il prendra les décisions dont il appréciera, comme Inspecteur, l'exécution et le rendement. Même observation pour la Direction Générale Technique, l'Aviation Civile, le Budget. Les directeurs peuvent dire et penser ce qui leur plaît de leur propre administration. Etant stables et détenant les sources réelles de l'information, le Ministre doit nécessairement se ranger à leur avis.

Pas question, bien sûr, de suspecter ici la haute conscience de nos grands fonctionnaires. Je la connais et je ne juge pas les hommes, mais un système. Je constate simplement, en gros, qu'en raison même de leurs attributions, ils n'ont pas le droit de se tromper, parce que personne ne pourra leur démontrer qu'ils se trompent avec une autorité et une puissance d'information équivalente à la leur. Ce sera le Conseil Supérieur de l'Air ? Le Conseil Supérieur des Transports aériens ? Telle ou telle Commission ? Mais non ! Ces organes sont en veilleuse ou sans prestige.

Donc, l'Administration Centrale est bâtie de telle sorte qu'il n'existe, en fait, aucun contre-poids à l'autorité décisive des directeurs et de l'Etat-Major général. Tournés vers l'extérieur, ceux-ci agissent par délégation du Ministre ; tournés vers le Ministre, ils lui parlent avec toute la puissance de leur documentation et de leur expérience. En l'état présent des choses, le Ministre n'a aucun moyen de vérifier leurs dires afin de découvrir une vérité qui ne soit pas fatalement et nécessairement celle des hommes directement responsables devant lui.

L'inconvénient que je signale là serait sans doute peu opérant si l'Administration Supérieure était homogène dans sa structure et solidaire dans ses buts généraux. La nature même des choses veut qu'elle soit hétérogène dans sa structure et de buts souvent divergents. Les hautes personnalités en cause s'opposent dans leurs conceptions réciproques, parfois très légitimement d'ailleurs, parce que leur optique est différente.

Tout cela fait néanmoins qu'il est impossible au Ministre d'être le chef, au sens vrai du mot. Toujours placé devant l'opinion, deux ou trois fois mieux informée que lui-même, instable et soumis à des rivalités de clans, à des luttes d'influence, le travail de synthèse est pour lui extrêmement difficile. S'il est méfiant et qu'il veuille agir, il cherchera des informations et des avis près des membres de son cabinet. Mais ceux-ci n'ont pas d'archives et, s'ils sont du milieu, ils risquent de déplaire à leurs chefs permanents desquels leur carrière dépend. Pis encore ! Il se peut que le Ministre cherche auprès de personnalités sans mandat l'image de la vérité. Rien ne dit que ces personnalités ne laisseront pas parler leurs intérêts ou leurs rancunes plutôt que leur sens de l'intérêt général. J'ajoute qu'à tous égards, elles manqueront toujours d'information. Alors quelle cacophonie !

Bref, l'Administration est un miroir brisé dont chaque morceau ne reflète que les vues personnelles de tel ou tel haut fonctionnaire. C'est, j'en ai la conviction, de cet ensemble d'actions et de réactions diverses, de confusion dans les attributions que provient l'impression d'impuissance qu'il a toujours donnée aux gens renseignés.

Car, enfin, l'Air a toujours eu ce qu'il lui fallait pour réussir : des ministres ayant la volonté de bien faire et qui n'ont jamais manqué d'ardeur à la tâche ; de l'argent, pas trop mais assez ; des chefs qui, grands et petits, furent parfois des hommes supérieurs, et toujours d'une honnête moyenne ; la faveur du public, que sais-je encore... S'il ne réussit point à résoudre intelligemment les problèmes à lui posés, il faut accuser moins les hommes que l'organisation, c'est-à-dire la façon dont sont fixées les attributions des hommes et le jeu des organes d'action.

Le remède ? Il est simple. Si extraordinaire que cela puisse paraître aux profanes, il faut fortifier l'autorité et la compétence du Ministre en lui donnant des yeux pour voir et un cerveau pour juger synthétiquement. Pour l'instant, il n'a que les siens propres et cela ne suffit point. Ces yeux, ce cerveau nouveau ne peuvent être que des Inspecteurs Généraux et le Corps de Contrôle regardant, jugeant et rendant compte directement au Ministre et à lui seul.

Ainsi le Ministre sera renseigné, parce qu'il entendra au moins deux sons de cloche : celui de l'Etat-Major général et des directeurs responsables devant lui, et celui des Inspecteurs chargés de vérifier l'exécution de ses instructions, d'analyser les conséquences, de dresser les bilans. Etant renseigné, le Ministre deviendra rapidement compétent.

Dispensateur des faveurs et compétent, il disposera alors de l'autorité réelle et non de ses apparences... comme aujourd'hui.

André LANGERON

## LES PROBLEMES DE L'EQUIPEMENT

### Le vol en altitude et ses exigences

Les conditions de la vie humaine dans la haute atmosphère nous sont inconnues. Elles n'ont pas donné lieu à des études systématiques. On lira donc avec intérêt le premier article de notre excellent collaborateur René Mathé, consacré à une question dont les solutions auront des répercussions considérables sur le développement de la navigation aérienne civile et militaire.

paraître au premier chef — le sous-marin et même le scaphandre.

Oui, le scaphandre. Dans l'anormal, il y a rapprochement, sinon identité de fait, entre la vie sous l'eau et la vie aérienne de l'homme.

L'une a précédé l'autre et l'évolution de ses facteurs nous indique que l'homme, même exceptionnel, ne s'adapte que très mal et très lentement, et qu'il faut lui donner des moyens supplémentaires extérieurs à son action propre.

A l'origine, le plongeur était nu. Puis le scaphandre, enveloppe souple, lui a permis de descendre plus bas, plus longtemps. Enfin, le scaphandre rigide s'est imposé, par les conditions physiologiques mêmes de la vie sous-marine.

Et cela a permis d'atteindre des fonds de 150 mètres, d'utiliser le téléphone, de faire, par conséquent, participer les gens de surface, les seuls qui puissent vraiment agir en force, mais qui sont des aveugles, aux manœuvres de recherche et, le cas échéant, de relevage d'épaves.

Nous l'avons dit et redit : La vie normale de l'homme se déroule à terre, à la surface. C'est là qu'il faut la servir ou la détruire, selon que l'on est d'un côté ou de l'autre de la barricade ; c'est là que doit aboutir, en fin de compte, l'effort de l'homme en plongée sous-marine ou aérienne.

Le scaphandrier doit prendre des précautions contre la suppression, puis surtout contre la dépression à la remontée. L'aviateur d'altitude, contre la dépression, puis contre la surpression à la descente.

En Aviation, nous n'en sommes peut-être plus à la période du plongeur nu de l'éther, mais à celle du scaphandre souple. Notre barbare masque inhalateur d'oxygène nous permet de tenir un temps très limité, et dans des conditions d'inconfort telles que nous ne pouvons avoir qu'un très faible rendement.

On rétorquera que si le plongeur sous-marin supporte une pression qui croît de une atmosphère par 10 mètres, l'aviateur ne connaît à 10.000 mètres qu'une dépression voisine de une atmosphère. Sans doute, mais le résultat est à peu près le même, car il faut tenir compte du fait — sur lequel nous passons sommairement — que l'azote de l'air, dissous dans le sang, à mesure que la dépression s'accroît, se dégage dans le système artériel, dans le cœur, dans tout l'organisme et peut provoquer, sinon la mort immédiate, du moins de dangereux accidents.

■ ■ ■

De même qu'on y a été amené peu à peu pour les plongeurs sous-marins, il est donc nécessaire de mettre l'airien à l'abri de la dépression, de le maintenir dans une atmosphère normale.

Comment ? En l'enfermant dans une enveloppe rigide étanche. L'air vicié sera fixé chimiquement, et des bouteilles d'oxygène ou d'air liquide le renouvelleront automatiquement, tant que nous ne pourrions pas utiliser les compresseurs à cette fin.

En somme, l'aviateur d'altitude — et tous devront un jour y être aptes — protégera

l'homme dans le ciel inhospitalier, comme la carapace du sous-marin fait de l'homme en plongée.

Nous n'en sommes sans doute pas encore là, il y aura bien des difficultés et des résistances à vaincre.

Les améliorations se succéderont, par paliers, avant que nous n'aboutissions à la cabine étanche. Mais on arrivera inévitablement à cette fin, car elle est la seule logique à partir de 6.000 mètres.

On parle facilement de vol en altitude aujourd'hui, mais ceux qui l'ont pratiqué ou le pratiquent, sont rares. Les Américains l'étudient, l'expérimentent sérieusement et c'est pourquoi ils en reconnaissent les difficultés d'ordre physiologique et s'efforcent d'y parer.

Pendant la guerre, on ne voyageait pas en altitude. Les avions de chasse y demeureraient un temps relativement très court. Les Zeppelins, seuls, s'y confiaient longtemps car elle leur donnait une sécurité relative.

Et, à ce sujet, nous trouvons dans les *Zeppelins au combat*, de von Buttlar, livre très bien traduit et présenté par le lieutenant de vaisseau Remondière, des renseignements intéressants sur la façon dont les Allemands concevaient la conduite de leurs croisières de bombardement sur l'Angleterre, et le maintien en bon état physique de leurs équipages, condition même d'un bon rendement.

Nous n'en retiendrons aujourd'hui que ce que nous dit le Commandant du « L-11 » sur l'emploi de l'air liquide en place d'oxygène :

« On avait préparé, dans le poste de T.S.F. et dans les nacelles des moteurs, les bouteilles d'air liquide. On ouvrait la soupape, on y fixait un tuyau, et chacun, muni de son embouchure, aspirait l'air de la bouteille, comme s'il s'était agi d'une pipe à eau turque.

« L'odeur était bien préférable à celle de l'oxygène. Nous n'avons pas toujours su utiliser l'air liquide, et avant cette époque, nous emportions de l'oxygène sous pression. Chacun avait sa petite bouteille près de lui, et, suivant le besoin, tournait plus ou moins le robinet d'ouverture, de façon

Le vol à grande altitude, aux limites de la stratosphère, c'est-à-dire dans une zone comprise entre 8.000 et 11.000 mètres, deviendra fatalement et par le jeu même du progrès, le vol de l'avenir.

Aujourd'hui, nous ne faisons encore que du cabotage aérien. Naviguant en vue ou à proximité du sol, qui demeure notre hantise, notre fausse sauvegarde, nous restons soumis à toutes les influences terrestres de l'atmosphère, nuages, vent, portance, et à l'incertitude qui en résulte.

Demain nous libérerons de cette servitude en nous permettant d'utiliser plus largement l'espace, et d'y trouver, dans un air homogène aux lois bien établies, des raisons de sécurité, particulièrement au point de vue de la navigation, de la régularité, du rendement.

La technique actuelle de l'avion, moteur et cellule, nous annonce déjà ce moment.

Mais le problème n'est pas que matériel. Une inconnue essentielle demeure : l'homme. Comment l'homme réagira-t-il dans l'air raréfié, glacé, de la grande altitude ? Ses facultés physiques et intellectuelles ne se dégraderont-elles pas rapidement, ou peu à peu ? La rançon d'un progrès indiscutable ne sera-t-elle pas trop coûteuse ?

Nous pensons que non, mais à la condition que l'avion soit prévu pour l'homme et non l'homme pour l'avion, comme on en a trop eu, jusqu'ici, l'habitude.

La vie dans la haute atmosphère nous reste encore à peu près inconnue. Les quelques vols ou ascensions qu'on y a faits, du fait même de leur brièveté, n'ont pour nous qu'une valeur de sondages fortuits, hormis peut-être ceux accomplis pendant la guerre par les Zeppelins de la Marine allemande, qui naviguaient déjà, en 1918, à 6.500 mètres avec trois tonnes de bombes.

C'est une exploration nouvelle qui s'offre à nous et dont les résultats doivent être féconds. Mais elle doit être préparée, progressive, continue, et ne pas dédaigner d'utiliser les enseignements, non seulement que lui fournissent les ballons, mais encore — et quelque étonnant que cela puisse



à aspirer l'oxygène. Cet oxygène sous pression, que l'on introduisait ainsi dans les poumons, avait une odeur désagréable. Le goût était indéfinissable : cela rappelait l'huile, le pétrole, ou quelque chose d'approchant, et le lendemain du jour où l'on avait dû absorber l'une de ces bouteilles, on avait la tête plutôt lourde.

« Avec l'air liquide, tout cela changea ; plus de sensation de faim ou de soif, une bonne excitation au contraire. Au lieu de se sentir déprimé, on avait l'illusion de pouvoir déraciner un arbre. »

Nous n'insisterons pas sur ces rapprochements qui vont du sous-marin ou de la cloche de plongeurs à la cabine close du dirigeable.

Ils nous enseignent avant tout que l'homme, si l'on veut tirer de lui un rendement réel, doit être mis, le plus possible, dans les conditions physiologiques de sa vie à terre, à la surface. Il doit, de plus, connaître le maximum de facilités matérielles à la satisfaction de son emploi. Son effort, non seulement physique, mais intellectuel, doit être réduit à l'extrême. Par des moyens mécaniques, il sera déchargé. Comme l'a dit très justement L. Verdomeau du plongeur moderne, « il ne doit plus être qu'un surveillant, une espèce de contremaître commandant à distance un travail effectué mécaniquement ».

La technique de la cellule et du moteur est à peu près adaptée aujourd'hui au vol à grande altitude. Il reste à pousser la technique des accessoires indispensables à l'homme. C'est la condition même de sa sécurité et de son rendement.

René MATHE.

#### LA VIE DES FORMATIONS

## Dans l'Aéronautique Nationale

### PROMOTIONS

■ Sont nommés au grade de colonel, les lieutenants-colonels Rossner, du 33<sup>e</sup> Rgt; de Maisonneuve, de l'Entrepôt spécial N° 2; Tétu, de la Direction des Forces Aériennes de Terre.

■ Sont nommés au grade de lieutenant-colonel, les chefs de bataillon Gond, du 22<sup>e</sup> Rgt; de Drouas, de l'Ecole d'Application; Schaefer, de l'E.M. des Forces Aériennes; Dufau de Laroque-Tolrac, du Parc N° 37; Canonne de l'Ecole d'Application.

■ Sont nommés au grade de chef de bataillon, les capitaines Claraz Dauphinot, du 2<sup>e</sup> Rgt; Carrié, du 34<sup>e</sup> Rgt; Ragueau, du Centre de Mobilisation N° 21; Tavera, de Saint-Esteban, du Cabinet militaire du Ministre; Baylou du 38<sup>e</sup> groupe.

■ Sont promus au grade de capitaine les lieutenants Morin-Pons, du 1<sup>er</sup> groupe d'ouvriers; Fauchillon, du Service général du Ravitaillement en Matériel; Pierre Grenet, du 33<sup>e</sup> Rgt; Amarine, du Centre d'Instruction des Spécialisés; Marcoz, de l'Ecole des Liaisons et transmissions; Saalarès, du 1<sup>er</sup> Groupe d'Afrique.

■ Sont promus au grade de capitaine les lieutenants Martin, du 32<sup>e</sup> Rgt; Wasmer, Clet, du 35<sup>e</sup> Rgt; Michel Darue, Tapié, du 2<sup>e</sup> Rgt; Bordes, Tournès, du 21<sup>e</sup> Rgt; Thibaudet, Dumouchel de Prémarre, du 3<sup>e</sup> Rgt; Richard, du 38<sup>e</sup> Rgt; François, de l'Inspection du Matériel et des Installations; Guyot du Parc du 1<sup>er</sup> groupe d'Afrique; Vidal, du Cabinet militaire du Ministre; Faidit de l'Aéronautique Indochinoise.

### MUTATIONS

■ Le colonel Orthlieb, détaché au Cours du Centre des Hautes Etudes militaires est affecté au Service général du Ravitaillement en Matériel et détaché au Secrétariat général du Conseil Supérieur de la Défense Nationale.

■ Le lieutenant-colonel Chevrier, du 2<sup>e</sup> Groupe d'Ouvriers, est affecté à la Base Aérienne de Lyon.

■ Le lieutenant-colonel Hourdry, de l'Ecole Pratique d'Istres, est affecté au 2<sup>e</sup> Groupe d'Ouvriers.

■ Le lieutenant-colonel Martin, du 2<sup>e</sup> Groupe d'Afrique est affecté au Ministère de l'Air à l'E.M. des Forces Aériennes.

■ Le lieutenant-colonel Jauneaud, rentrant de missions, est affecté au 32<sup>e</sup> Rgt.

■ Le chef de bataillon Rignot, du Ministère de l'Air, est affecté à l'Entrepôt spécial N° 1.

■ Le chef de bataillon Davet, du Ministère de l'Air, est provisoirement affecté à l'Inspection du Matériel et des Installations.

■ Le chef de bataillon Duhil de Bénazé, du 12<sup>e</sup> Rgt, est affecté au 37<sup>e</sup> Rgt.

■ Le chef de bataillon Prat, du 31<sup>e</sup> Rgt, est affecté au Parc du 2<sup>e</sup> Groupe d'Afrique.

■ Le chef de bataillon Duvernoy, rentrant de missions, est affecté à l'E.M. du général Inspecteur général des Forces Aériennes.

■ Le chef de bataillon Lerre, du Service général du Ravitaillement en Matériel, est affecté au 1<sup>er</sup> Groupe d'Afrique.

■ Le capitaine Bourguès, du 4<sup>e</sup> Groupe d'Afrique, est affecté à l'Ecole Pratique d'Istres.

■ Le capitaine Lambert, de la Direction des Forces Aériennes de Terre, est affecté au 4<sup>e</sup> Groupe d'Afrique.

■ Le capitaine Cèbe, du Ministère de l'Air, est affecté à l'E.M. du général Inspecteur général des Ecoles.

■ Le capitaine Goussot, du 39<sup>e</sup> Rgt, est affecté à la Commission d'Essais et d'Expériences du Camp de Cazaux.

■ Le capitaine Lorient, autorisé à faire cesser son congé interrupteur de l'ancienneté, est affecté, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1932 au 11<sup>e</sup> Rgt.

■ Le capitaine Verigneaux du 38<sup>e</sup> Rgt est provisoirement affecté au 5<sup>e</sup> Groupe d'Ouvriers.

**LEVÉS DE PLANS VUES D'USINES**  
**ENTREPRISES PHOTO-AÉRIENNES**  
 8 Rue du Moulin de la Pointe MOREAU PARIS  
 Tél. 606 75 05  
**TRAVAUX SÉRIEUX PAR DES SPÉCIALISTES**

# COURANTS D'AIR

SUIVANT NOS PRÉVISIONS, M. Laurent Eynac a été, par acclamations, élu Président de la Commission de l'Aéronautique. Nous sommes heureux de l'en féliciter. Le choix est excellent. Mais il faudra au Président beaucoup de conviction et même beaucoup de courage pour étudier et faire voter les lois relatives aux Forces Aériennes, et aussi pour triompher des thèses timides de l'administration. Le président trouvera en tout cas, pour l'éclairer, l'excellent commandant Tarnier qui lui est adjoint. Le commandant Tarnier est un brillant aviateur et, par surcroît, breveté. Il connaît bien l'aviation et ses besoins.

IL EST BEAUCOUP QUESTION, dans les milieux gouvernementaux, du redressement financier. Procèdera-t-on à un abatement de 10 pour cent dans tous les budgets ? C'est le secret de M. Germain-Martin, Ministre des Finances. Il est certain que l'aviation accueillera avec plaisir une diminution des soldes. L'indemnité de fonction du Personnel Navigant est actuellement au coefficient 2 par rapport à l'avant-guerre. Si on la rogne, les aviateurs militaires seront particulièrement lésés. Mais nous nous proposons de défendre vigoureusement leurs droits.

L'AUTRE SEMAINE, on était encore assez optimiste sur le caractère des relations de l'Air et de la Marine. La tendance était au bleu. Loin du pouvoir, M. Georges Leygues avait réfléchi et M. Paul Painlevé semblait ferme. On se rappelait d'ailleurs que lors de la suppression du Ministère de l'Air, M. Leygues avait prononcé à la Chambre un discours d'une haute inspiration nationale, que les plus chauds partisans de l'Air n'auraient pas renié.

Aujourd'hui, l'optimisme est moins coloré. On rapporte que M. Paul Painlevé s'en fut tout récemment à un Conseil des ministres, en emportant dans sa serviette la version nouvelle, édulcorée d'ailleurs, du fameux projet de loi sur l'organisation du Ministère de l'Air, déjà présenté à l'ancienne Chambre, mais tombé en quenouille par suite des élections. Il le commenta au Conseil, et demanda à son collègue de la Marine de le signer : « Jamais ! » répondit M. Georges Leygues, qui, tel Jupiter, brandit les foudres de son souverain mécontentement.

M. Painlevé s'empressa de battre en retraite. Le projet est remis à l'étude. Il l'était depuis deux ans. Il nous semble raisonnable d'escompter que deux nouvelles années seront indispensables pour parachever l'œuvre si heureusement commencée.

En supputant l'attitude favorable de

M. Leygues, on avait simplement oublié que M. Leygues, député, pense autrement que M. Leygues, ministre, revêtu de la pourpre des responsabilités et « gonflé à bloc », dirait La Goupille, par un brillant état-major qui, lui, n'oublie rien.

LE BON M. MORISSON a été « dégomme » de son poste de Secrétaire Général du Ministère de l'Air, avec la rapidité de l'éclair. C'est tout de même l'indice d'un trouble profond dans l'administration. Personne n'est sûr du lendemain. Père, gardez-vous à droite ! Père, gardez-vous à gauche !

On ne peut dire, toutefois, que M. Morisson avait pleinement réussi dans sa difficile mission. Il avait tout d'abord voulu parler en maître. Il dut bien vite se résoudre à n'être qu'un échelon entre bien d'autres, émettant des avis.

LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL faisait comme l'on dit, l'unanimité contre lui. La Direction Générale Technique ne pouvait le souffrir et les Forces Aériennes ne l'aimaient guère. La Direction du Budget pratiquait le système de l'usure. Nommé par M. Painlevé, pour les besoins de la coordination supérieure, il a été sacrifié par le même Painlevé.

Certains se demandent si l'heure du harakiri ne va pas bientôt sonner pour eux. Des noms de condamnés franchissent les murailles de la forteresse et parviennent à la ville. Tout cela n'est pas rassurant. Nous préférons l'union féconde autour d'un programme de réalisation auquel tout le monde s'attellerait, « les bons » aussi bien que les « méchants ». Car enfin, l'expérience montre que plus on change les hommes, plus c'est la même chose.

IL EST DIFFICILE de suivre les débats de la Conférence du Désarmement. Les propositions s'enchevêtrent, les experts ergotent à perte de vue, le plus complet pharisaïsme règne.

Un cuirassé de 33.000 tonnes est-il offensif ? Que faut-il entendre par « avion offensif » ? Et qu'est-ce qu'un avion réputé défensif ? Nous posons ces petites questions à nos lecteurs espérant qu'ils trouveront des réponses bien plus rapidement que les experts. Ceux-ci ont peine des mois sans parvenir à s'entendre. Cependant, les délégations étrangères ont l'œil sur notre Aviation. A quelle sauce sera-t-elle mangée ? Voilà tout le problème. La délégation française lutte pied à pied pour sauver ce qui doit l'être, mais il n'est pas sûr qu'elle ait le dernier mot.

## A GENEVE LES PROBLEMES DE L'INTERNATIONALISATION

(Suite de la page 2)

Si l'on applique, à titre d'exemple, cette éventualité à l'U. R. S. S., la mesure risque bien d'être inopérante, d'abord parce qu'une Aviation marchande nationale peut vivre à l'intérieur de l'immense territoire russe, ensuite parce que certaines amitiés de voisinage, qu'on le veuille ou non, s'opposent à son application rigoureuse. A plus forte raison, si, au lieu d'un pays, plusieurs refusent d'adhérer au pacte d'internationalisation, celui-ci devient une impossibilité ou, en tout cas, le germe de conflits inévitables.

Si, contre toute vraisemblance, la totalité des pays d'Europe adoptait l'internationalisation de l'Aviation marchande, serait-on certain de ne pas enregistrer des dissidences un jour ou l'autre, serait-on certain de pouvoir contrôler partout et toujours — en U. R. S. S., par exemple — l'application loyale, complète de ce pacte ? Il est permis d'être sceptique.

Or, de deux choses l'une : ou l'Aviation Marchande n'est pas une machine de guerre et il n'y a pas lieu de s'en émouvoir. Ou, au contraire, la transformation rapide des avions commerciaux en avions de guerre est une possibilité et on ne saurait admettre que quelques pays renonceraient à ces avions en face d'un ou plusieurs autres qui conserveraient la liberté d'en construire aussi nombreux, aussi puissants qu'ils le voudraient.

Si tous les pays d'Europe, sans exception, n'acceptent pas l'internationalisation et le contrôle absolu de son application, cette internationalisation est un jeu bien dangereux.

Si l'Europe « marchait » pour internationaliser l'Aviation Marchande, le reste du monde suivrait-il ? Les deux Amériques — et, en particulier, les Etats-Unis — accepteraient-ils le contrôle de la S. D. N. ? Economiquement, la dissidence des Etats-Unis ne serait pas plus supportable que ne le serait, au point de vue de la sécurité nationale, celle de l'U. R. S. S. ou d'un autre grand pays d'Europe.

Il ne serait pas supportable que l'Amérique bénéficiât des avantages de l'avion, qu'elle pût assurer à son industrie aéronautique, à ses lignes aériennes les progrès techniques que confère la liberté, alors que nos aviateurs seraient soumis au contrôle de la S. D. N. et nos compagnies éparpillées, sacrifiées, agglomérées dans une entreprise internationalisée et étatisée. La pilule serait trop forte pour qu'on pût l'avaler.

Il n'est pas possible d'imaginer les techniciens français, anglais, allemands, italiens entravés dans leurs efforts de création et de réalisation par les limitations du contrôle international en face de techniciens et d'hommes d'affaires américains libres de concevoir et de construire à leur guise les avions commerciaux « militairement » les plus puissants du monde ! Il n'est pas possible d'imaginer l'exploitation d'une ligne de New-York à Buenos-Ayres par une entreprise privée américaine en utilisant, pour cela, s'il lui convient, cent avions de 3.000 CV alors que l'Etat français, en vertu de l'internationalisation décidée à Genève, devra interdire à un citoyen français d'exploiter une ligne du Bourget à Pontoise avec un unique avion de 300 CV et peut-être moins !

Toute la question est là. Si le monde entier, sans aucune exception, n'internationalise pas, il est impossible d'admettre l'idée d'une internationalisation partielle.

Notre opinion est très nette : on fait fausse route à Genève avec l'internationalisation. Si nous approuvons le souci louable des délégués d'écarter, pour l'avenir, la menace aérienne, c'est, à notre sens, dans une autre voie qu'il faut chercher la solution — difficile, évidemment — de ce redoutable problème. L'internationalisation est une erreur parce qu'elle est impossible ou, si l'on veut que le mot impossible ne soit pas générique, parce qu'elle sera incomplète, donc inefficace et, partant, dangereuse.

Georges HOUARD.

La sécurité de l'avion  
au départ comme à l'arrivée  
est assurée par les trains  
**MESSIER**  
“ Spécialiste du Train d'Atterrissage ”

Atterrisseurs MESSIER

Roues à Freins MESSIER

Répartiteurs MESSIER

Trains relevables MESSIER

Béquilles MESSIER

### SOCIÉTÉ FRANÇAISE DE MATÉRIEL D'AVIATION

29, avenue Léon Gambetta  
MONTROUGE (Seine)

Téléphone :  
Vaugirard 07-52 — Alésia 12-83

Adresse télégraphique :  
Reissem-Montrouge