

FEVRIER

1945



Roland Garros

COURRIER

DE L' AIR

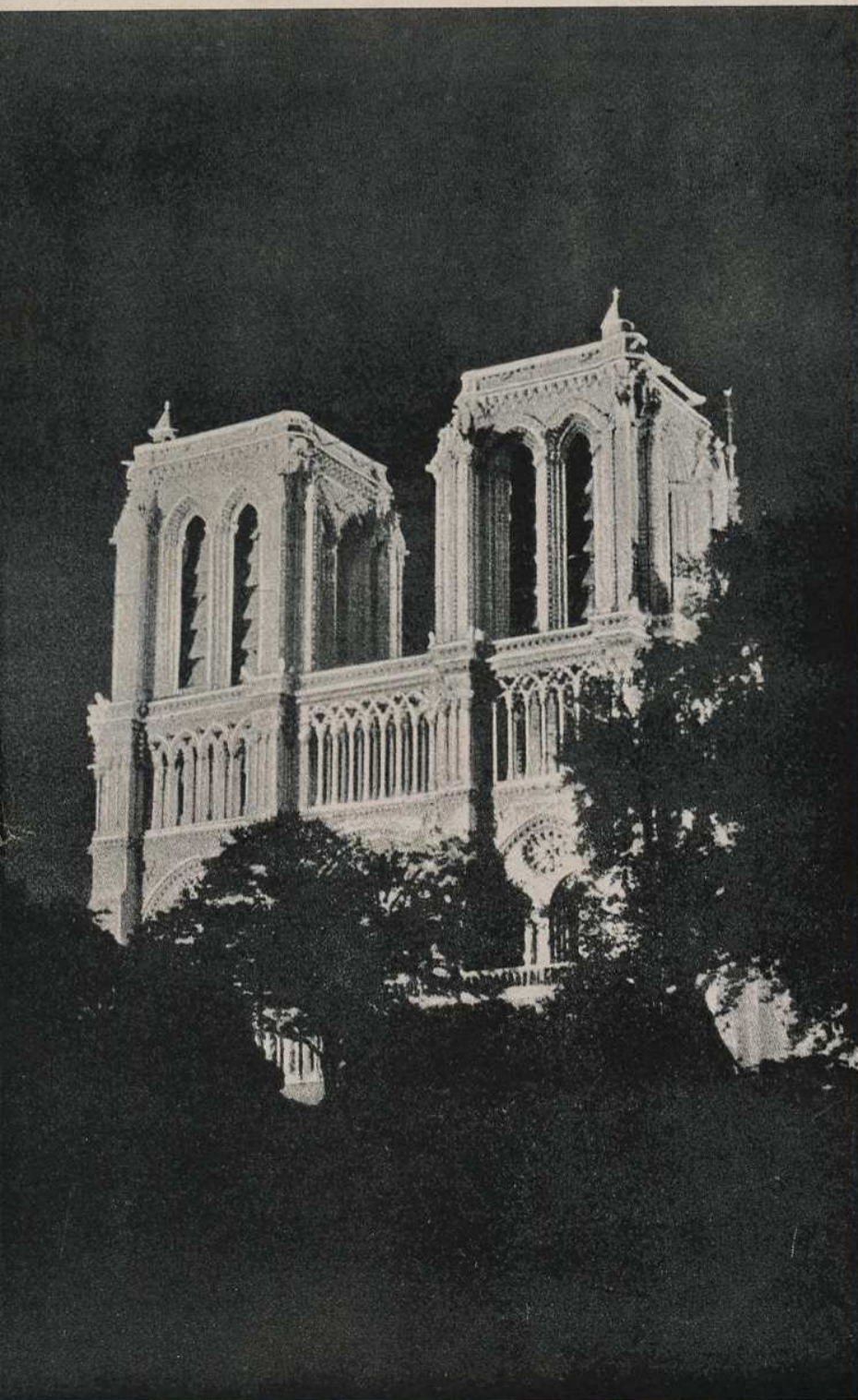


AUX ETATS-UNIS

S O M M A I R E

Ce numero est dedie a Roland Garros.

le vainqueur de la Mediterranee

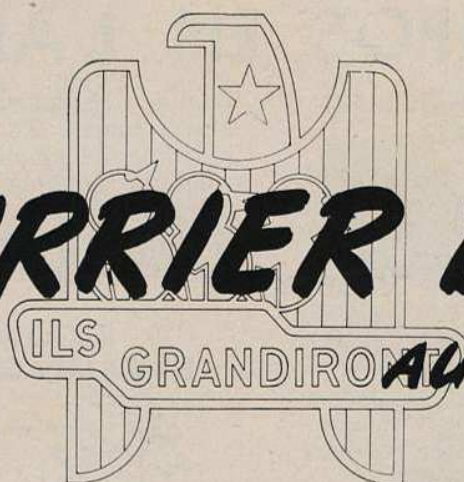


Editorial	
Propos en l'Air	
Hommage à de Marmier	
Charles LUGUET	
Oscoda-Chasseurs	
par le Père GOUBE	
illustré par le Lt. NOETINGER	
Nouvelles d'Oscoda	
J'avais un frère	
Il flotte au vent	
par le Sgt. Fernand FAGUIN	
Remise des brevets	
par le Caporal Jean PELLETIER	
Nuits de Londres	
Les petites vérités ailées	
De Bolling Field au Rancho Grande	
par l'E.A.R. Martin HARRIAGUE	
Du rêve à la réalité	
par le Sgt. André ORIOT	
Quand un pilote rencontre un autre pilote	
par l'E.A.R. Robert COMERCON	
Boxe à Keesler Field	
par le Lt. BENOIT	
Vieux Souvenirs	
par le Lt. Col. MORTIER	
illustré par l'E.A.R. Pierre DUFETEL	
La P. T. à Big Spring	
par l'Asp. Robert BOUICHOU	
Echos d'Orangeburg	
par le Sgt. A. P. BOISSOUT	
illustré par l'auteur	
L'aviation est-elle une arme dangereuse?	
par le Sgt. RAULT-MAISON-NEUVE	
Poste Aérienne	
Le Prix	
Avec la Cie Aéro-Fatma	
par Antoine MONREAL	
illustré par BOISSOUT	
Georges le Révolté	
par le C. C. BOURDENS	
Fête à Craig Field	
Histoires d'Anciens	
Lettres d'Alabama	
par le Lt. NOETINGER	
Tours de Piste	
Résonances	

Edité par le personnel de la Mission de l'Air aux Etats-Unis, organisme officiel du Gouvernement Provisoire de la République Française.

LE COURRIER DE L'AIR

ORGANE DES ELEVES
DE
L'AVIATION FRANCAISE
EN AMERIQUE



AUX ETATS UNIS

*"Par les Elèves
pour les Elèves"*

No. 5 Direction: French Air Mission 1420 - 16th Street, N. W., Washington, D. C.

EDITORIAL

PROBLEME D'APRES-GUERRE

A la fin des hostilités, en France, comme partout ailleurs, nous aurons à résoudre le problème de l'utilisation de nos aviateurs.

Cette grave question qui occupe sérieusement les esprits aux Etats-Unis et au Canada, où il est à prévoir que les forces aériennes seront réduites dans des proportions considérables, se présentera pour nous sous un aspect très différent.

N'oublions pas que notre Armée de l'Air est en voie de reconstitution. A moins d'un désarmement universel massif, il est donc à prévoir qu'elle conservera une grande partie de ses effectifs actuels.

Par ailleurs, l'aéronautique civile, en voie de développement, pourra absorber une certaine proportion de nos réservistes de l'Air libérés.

L'avantage de l'aviation est de former des élites, des spécialistes, d'excellents techniciens dont l'utilisation dans les branches les plus variées de l'activité industrielle sera d'autant plus facile que nos aviateurs, outre leurs précieuses connaissances techniques, auront droit au respect et à l'admiration du public.

Ajoutons qu'en France, tout sera à refaire. La reconstruction de notre pays, la réorganisation de son industrie et de ses transports, la mise en valeur de ses colonies, nécessiteront un effort gigantesque de plusieurs années. Pour accomplir cette tâche immense, il y aura un pressant appel d'intelligences et d'énergies. Que de champs ouverts à l'activité d'hommes jeunes, courageux, à l'esprit d'initiative et de décision, ne reculant pas devant une responsabilité à prendre, toutes qualités développées par le magnifique entraînement reçu dans nos camps.

Dans la France nouvelle, une chance unique s'offrira aux hommes de cœur et de tête. Ceux de l'Aviation se trouveront particulièrement bien préparés pour affronter la formidable tâche qui les attend. Ils auront, en outre, l'avantage d'être soutenus par un Ministère prêt à les appuyer dans le cadre des plans généraux du Gouvernement pour le passage de l'économie du temps de guerre à celle du temps de paix. Le retour à la vie civile, pour vous les jeunes de l'Armée de l'Air, se présente sous un aspect rayonnant: la France a besoin de vous. La France vous appelle.

Le COURRIER.

Le "Courrier de l'Air" recevra avec gratitude toutes vos observations, vos critiques, vos suggestions.

Faites-nous parvenir des idées, des articles, des échos, photos, dessins, caricatures, tout ce que vous aimeriez trouver vous-mêmes dans la revue.

La photo ci-contre a été extraite de la brochure "PARIS D'HIER ET D'AUJOURD'HUI" en vente dans toutes les librairies françaises.

PROPOS EN L'AIR

ROLAND GARROS, LE VAINQUEUR DE LA MEDITERRANEE

Pour prouver la suprématie de l'appareil à "roulettes" sur l'hydravion, Roland Garros, le Mermoz des débuts de l'aviation, osa traverser la Méditerranée, le 23 septembre 1913, de Saint-Raphaël à Bizerte, sur un monoplan Morane-Saulnier de 60 CV., couvrant les 760 kms du trajet en 7 heures. A l'arrivée, il ne lui restait plus que 5 litres d'essence dans son réservoir.

Auparavant, il s'était déjà distingué par sa ferveur d'apôtre, par cet esprit inventif et scientifique qui lui avait permis dès 1912 de résoudre de nombreux problèmes de l'aéronautique.

En 1911, il s'était classé second dans Paris-Madrid, Paris-Rome et le Circuit Européen. En 1912, il triompha dans le Circuit d'Anjou. Il s'adjugea finalement le record du monde de hauteur et, en 1914, s'attribuait les deux premières places dans le rallye de Monte-Carlo.

L'année 1915 le retrouve pilote dans une escadrille; il met au point l'invention du tir à travers l'hélice, ce qui lui permet du 1er au 18 avril, d'abattre 3 appareils ennemis, à une époque où les victoires aériennes étaient fort rares. Il est malheureusement descendu peu après dans les lignes ennemies au cours d'une mission de bombardement et fait prisonnier.



Garros parvint à s'évader en février 1918 avec le Lt. Anselme Marchal, le seul pilote allié ayant survolé Berlin pendant la guerre, et coïncidence curieuse, le premier ayant traversé la Méditerranée en hydravion.

En France, il reprit du service dans l'escadrille S. 26, du groupe des Cigognes, aux côtés du capitaine de Sevin, l'as aux 12 victoires. En dépit des difficultés qu'il eut à s'adapter aux tactiques nouvelles, il réussissait bientôt à descendre un nouvel avion; mais le 5 octobre 1918, il ne revint pas dans nos lignes. Il fut aperçu une dernière fois attaquant témérairement une patrouille de sept Fokkers. Un camarade, trop éloigné pour lui porter secours, observa la dernière phase du combat. Le "Spad" de Garros fut littéralement volatilisé en l'air tandis qu'il piquait sur ses trois premiers adversaires. D'après les déclarations de pilotes prisonniers, il n'aurait pas été abattu par les projectiles ennemis mais son appareil se serait brisé à la suite d'une rupture accidentelle de l'hélice. Ainsi, consolation pour les amis du héros, les Allemands n'auraient aucun droit à se prévaloir de cette victoire sur le grand aviateur français.

Quelques jours après sa disparition, nos troupes en avançant découvrirent la tombe de Garros dans le cimetière civil de Vouziers.

Dans l'éblouissante constellation des grands as de l'autre guerre, Garros a brillé d'un éclat par-

ticulier. Nul plus que lui n'a mérité de la Patrie. Mais, comme l'a tristement constaté Jacques Mortane, ce chantre des ailes françaises, "personne ne demanda, comme on le fit pour Guyenner, qu'au Panthéon, une plaque rappelât ce que la France reconnaissante devait à ce génie de la pensée et du geste."

"La Tour"

REGLEMENT DE SERVICE EN CAMPAGNE DU PARACHUTISTE



Le saut s'effectue la tête droite, le regard fixé à trois nuages en avant, les deux bras pendant librement le long du corps et sans contrainte, le petit doigt sur la couture du pantalon et les deux pieds bien en équerre à 90° de longueur et au moins à 400 mètres d'altitude.

Pendant la chute, le fantassin-parachutiste comptera: une, deux, une, deux, en agitant les jambes comme s'il marchait.

En même temps et de l'autre main, il déclenchera le parachute réglementairement avec la deuxième phalange de l'index droit appuyant à fond et sans faiblir sur le petit bout de fer. Les deux parties de cette manœuvre étant scandées au moyen de la phrase suivante, articulée puissamment et sans respirer: "Bon sang, pourvu qu'il s'ouvre c't'outil-là..."

Au moment du choc, dit "choc d'ouverture modèle 1908 modifié 1937", regarder fixement et droit dans le dos du sauteur précédent et qui, bien que déjà à une altitude inférieure, sera en général un supérieur. Imiter ses mouvements de ramer en avant et en arrière et se préparer à l'atterrissage en silence et en pliant les jarrets.

L'atterrissage s'effectue de la manière réglementaire et indiquée au paragraphe 3 du petit livre vert. S'y reporter rapidement, tout en protégeant le verre de montre et les effets d'habillement.

Si le saut se termine dans un champ de tubercules, éviter de l'annoncer en criant: "J'suis tombé dans les pommes."

Immédiatement après, ranger le matériel en faisant toute diligence et sans faire de plis. Prendre bien soin des sangles, courroies, replier les voiles du parachute et se dissimuler aux vues de l'ennemi en les mettant (1).

Extrait d'un numéro de l'AERO, février 1937

En Afrique du Nord, l'Arabe se déplaçait à califourchon sur son âne avec sa femme trotant misérablement derrière. Le débarquement des forces anglo-américaines a heureusement profondément modifié les mœurs des indigènes. Maintenant, la femme marche devant. Il y a encore des mines.

(1) les voiles.



HOMMAGE A DE MARMIER

Un grand aviateur, un grand Français, le Colonel de MARMIER, vient d'être porté disparu aux commandes d'un avion de transport.

★ ★ ★

As de la chasse 1914/18 avec 9 victoires, puis as et pionnier des lignes aériennes civiles avec 10.000 heures de vol, il redevient chasseur en 1939/40 et commande un groupe ardent: celui des volontaires Polonais en France, à la tête duquel il s'adjuge 3 victoires.

Juin 1940 le trouve sur les quais de Bordeaux, bousculant un peu la gendarmerie, pour sauter, le dernier d'un groupe qu'il a conduit jusque là, dans une chaloupe qui fonce sur un bateau pour l'Angleterre, tandis que les pétarades des motocyclistes boches se font toutes proches.

Puis il "se bagarre" dans les Forces Aériennes Françaises Libres jusqu'en juillet 1941 où il est nommé chef des lignes aériennes militaires avec mission d'établir dans les plus brefs délais un service régulier Beyrouth-Brazzaville.

Il est absolument seul, mais il sait qu'il y a un peu de personnel des lignes, épars, à récupérer, quelques avions sabotés ou endommagés sur les terrains et l'atelier détruit de Damas.

★ ★ ★

La visière de sa casquette tirée sur son visage sec et crispé, soudain en colère, mais aussi soudainement détendu dans le plus cordial, le plus amical sourire, de Marmier met en marche un énorme système D grâce auquel, par exemple, des scies-rubans sont fabriquées avec les bandes métalliques provenant de vieux emballages, plusieurs avions sabotés ou démolis sont combinés pour en faire un qui vole, parfois hybride, comme le Savoia Marchetti, avec moteurs Wright, atterrisseur Farman, et empennage Blenheim adaptés etc.

Grâce à ce système, le 5 octobre 1941, de Marmier put décoller de Damas pour son premier service vers l'A.E.F., effectué le cœur battant, et nous atterrissions à Brazzaville sans incident. Grâce à ce système et avec l'aide des Alliés touchés par tant d'efforts, les L.A.M. assurèrent bientôt des transports réguliers entre tous les territoires français libérés et à l'intérieur de ces territoires, sur des lignes dont le total atteignait, fin 1942, 7300 kilomètres.

★ ★ ★

Mais un jour, au début de France Libre, de Marmier avait eu la promesse directe qu'il serait lui-même le pilote qui amènerait le Général de



Gaulle à Paris. C'est pourquoi, vers le milieu d'août 1944, un avion français se posait à Croydon, venu d'Alger d'un seul vol sans tambour ni trompette et dont de Marmier descendait tranquillement. "J'ai pensé que le jour n'était pas loin" dit-il . . . Effectivement, quelques jours plus tard, le Général de Gaulle et une suite peu nombreuse s'embarquaient sur cet avion qui devait, paraît-il, se poser sur le terrain de Dreux jugé par la prudence plus propice dans les conditions du moment.

De Marmier prenait consciencieusement la direction de Dreux, faisait même un tour de piste à basse altitude pour les personnes qui s'étaient dérangées . . . et filait sur Le Bourget où il se posait, le premier avion de transport allié, dans l'herbe haute, entre les entonnoirs . . . à Paris.

★ ★ ★

J'imagine qu'il vécut les moments les plus radieux de son existence lorsque le Général débarqua sur l'aire endommagée, devant l'aérogare ruinée, tandis que les quelques rares présents, d'abord stupéfaits, s'agitaient soudain et mettaient une heure à faire venir les deux ou trois voitures nécessaires; puis, lorsque s'engouffra dans les rues de notre capitale où, parfois toute proche, crépitait encore la mitraille, le modeste cortège qui contenait la Fortune et les Espoirs de la France . . .

Après cela une dernière satisfaction devait encore lui être réservée, celle d'être du grand voyage historique à Moscou.

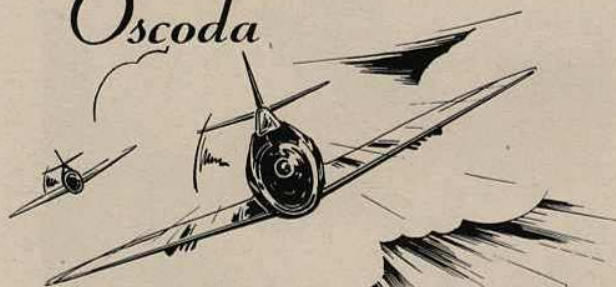
★ ★ ★

Tous les rêves d'aventures et de gloire que nous faisons jeunes et que nous continuons dans l'aviation, le Colonel de Marmier, après les avoir faits, a eu la joie de les réaliser.

Qu'il repose en paix sous leurs ailes lumineuses tandis que son nom deviendra légendaire et que son souvenir vivra dans nos cœurs.

Charles Luguet
25 Janvier 1945.

Oscoda



CHASSEURS

Après sa magnifique présentation des bombardiers de Barksdale Field, le Père Goube était moralement tenu de nous décrire l'existence des chasseurs d'Oscoda. Voici donc, magistralement campés par l'aumônier des C.F.P. N.A. ces fiers chevaliers des nuées que leur mâle assurance désigne immédiatement aux yeux des profanes les moins avertis. Le chasseur est un spécialiste du combat et de l'attaque, il appartient à une élite. C'est un individualiste, mieux un aristocrate. Saluons ce moderne héritier des paladins antiques.

Mais—hâtons-nous d'ajouter—quelle que soit leur spécialité, chasseurs ou pilotes de bombardement, navigateurs, bombardiers, mécaniciens ou radios, tous n'ont qu'un but: servir. Il n'y a pas de hiérarchie dans l'héroïsme et du plus humble au plus prestigieux, chaque soldat de l'Armée de l'Air contribue de toutes ses forces, parfois au sacrifice de sa vie, à la renaissance des ailes françaises.

Ils ont vraiment l'air d'être ici chez eux. Le petit drapeau français claque dans le vent qui n'a

par le
Rev. P. Goube



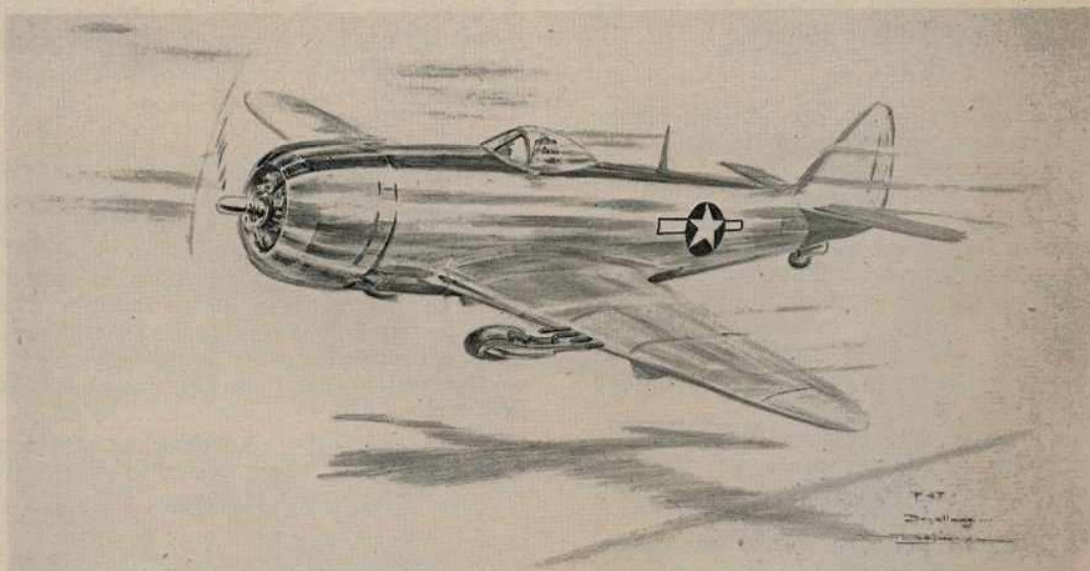
Illustre par le
Lt. Noeltlinger

conforme à la "régulation du Sud" vous enviez les pilotes coiffés de bonnets de fourrures, chaussés de confortables bottes.

Un "taxi" vient de rentrer; il passe au ralenti devant la fenêtre de la baraque où se chauffent, en jasant, les élèves déjà équipés. De son siège, le pilote a fait un signe du doigt. Le dernier vol n'a rien endommagé à bord. Tout est paré.

Au sol, le P. 47 a peu d'allure; un corps trop gros, un moteur capable (C'est un élève qui l'affirme; s'il "cravate" je n'y puis rien) . . . de se passer de voilure. Monoplace naturellement. Le pilote contrôle tout, voit tout. En vol, vous l'apercevez recouvert d'un immense capot, une sorte de demi-coquille d'oeuf. La coquille étant évidemment transparente et l'oeuf à la mesure du chasseur. . . .

Dans le ciel, la rapidité de cet engin fait peur. Nous sommes tellement habitués, nous autres, dans le Sud, au vol bien sage des bombardiers!



rien d'un zéphyr. Sur un grand panneau, type campagne électorale de nos meilleures sous-préfectures, trois poussins, trois gros poussins dodus, très sûrs d'eux-mêmes, en bleu, blanc et rouge pelisse, affirment sous l'aile protectrice de l'Aigle qu'ILS GRANDIRONT.

Là-bas, sur la piste, un chasse-neige agite un nuage blanc. Le temps est gris, froid et comme vous débarquez de la Louisiane avec l'uniforme

Quel est donc le Seigneur de l'Azur auquel on ose confier de tels engins?

Le pilote de chasse est un "sélectionné". Lorsque vous apercevez sur sa poitrine les AILES d'argent, vous pouvez dire à priori que le jeune homme présente une garantie de santé physique et cérébrale. En pleine forme, en parfait équilibre mental, le Chasseur a triomphé de mille em-

bûches accumulées sur sa route au cours de l'entraînement.

Il faut que son organisme s'accommode des changements de température et de pression directement fonction des brusques variations d'altitude.

Lancés à 500 miles à l'heure, en ligne droite, les Chasseurs doivent modifier leur direction, dans un rayon parfois très court. Par suite de la force centrifuge, le liquide céphalorachidien qui irrigue le cerveau se trouve alors projeté d'un seul côté de la boîte crânienne et il en résulte un trouble de la vue que les pilotes appellent le "Voile".

Or, la visibilité, à bord d'un avion doué d'une telle vitesse, est primordiale. Si les réactions sont lentes, le voile se prolonge dangereusement; c'est la raison pour laquelle l'aviation de combat n'admet que des organismes jeunes, en pleine forme, jouissant d'excellents réflexes.

Les pilotes de chasse sont d'ordinaire des garçons optimistes, heureux de vivre. L'expérience des "coups durs" dont ils sont sortis vivants, leur donne une grande confiance en eux. C'est une force.

Riches de sensations que quantité de "Terriens" ignorent, ils savent la joie intraduisible des vols à haute altitude. Après le passage obscur, dans les nuages opaques où, seules, dictaient la route, de petites aiguilles verdâtres qui tremblaient sur le tableau de bord, ils ont vu la masse nuageuse, immatérielle, qui les baignait, devenir d'un blanc laiteux, pour aboutir enfin à la clarté éblouissante du ciel, dans une apothéose de lumière.

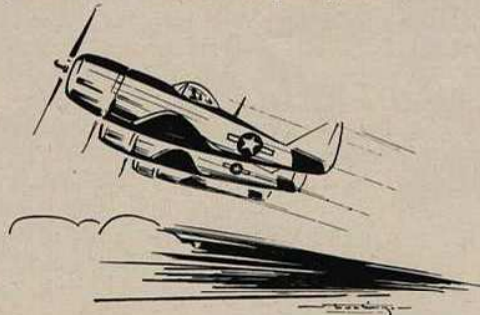
Il faudrait que vous puissiez lire, vous-mêmes, les lettres que certains pilotes de P. 47 écrivent au retour de leurs premiers vols solo, à haute altitude! Assis dans leur carlingue, au chant de leur moteur qui gronde comme de gigantesques orgues, les garçons les plus positifs se sentent alors poètes. . . .

Leur vie, sur la base, fait l'objet de soins par-

ticuliers. On ne les voit plus, parqués dans de grandes chambrées communes. Ils vivent dans la petite chambre donnant directement sur des cabines construites sur pilotis, en plein bois. la nature, il faut se défendre énergiquement contre le froid. Un poêle archaïque et qui rappelle l'Europe occupe le centre de la pièce. L'ameublement dépend du savoir-faire et de l'ingéniosité des occupants. Les décorations intérieures trahissent les caractères. Les imaginations les plus pauvres s'accommodent du calendrier standard des chambrées américaines et de l'éternelle girl qui, du Texas au Lac Huron et de Los Angeles à Eastport, exhibe suivant le mois de l'année un aspect différent de son anatomie. D'autres, plus personnels, ont transformé la cabine série en un chalet coquet où la poterne vous souhaite la bienvenue et dont les croquis, les aquarelles vous transportent en France.

Parfois la vie à deux réserve des imprévus. Dans la douceur d'un éclairage indirect savamment calculé, deux pilotes échangent leurs impressions de vol en fumant force cigarettes. Le cendrier de carton fixé sur la paroi de bois, trouve qu'on abuse vraiment de ses moyens et met le feu à la baraque.

"Or, savez-vous bien ce qui a fait le plus de dégâts dans cette histoire, me dit avec un fort accent marseillais un Chasseur qui lui, ne "cravate" jamais? -Ce sont les pompiers".



Nouvelles d' Oscoda . . .

Le service d'information du "Courrier" vient de recueillir les détails d'un regrettable incident survenu à Oscoda-les-Bains, vers la fin de l'année.

Dans l'aube glaciale d'un matin de décembre, le poste de police des M. P. à l'extrémité du terrain se mettait, soudain, à lancer de pressants S. O. S. Une bande de loups, poussée par les rigueurs de l'hiver venait de cerner ce petit poste mettant en danger l'existence de ses occupants. Aussitôt deux P.47 prenaient l'air avec mission de débloquer les assiégés. Les opérations furent couronnées de succès et au tableau de nos vaillants

chasseurs, on pouvait compter deux loups et une douzaine de M. P.

Des mesures ont été prises pour que pareil incident ne se reproduise plus.

* * *

Tout le monde a pu voir sur certains P.47 actuellement en ligne, des dessins de postes de Radar, de trains, de locomotives etc., représentant symboliquement le tableau de chasse des "taxis" en question.

Il n'en va pas différemment à l'entraînement où ont été accomplis quelques exploits dignes d'être relevés. C'est ainsi que le Sergent X. . . du N. . . ème détachement a pu peindre sur son fuselage:

un drug-store

deux lignes de haute tension

et finalement, une usine de Coca-Cola dont la production a été entravée pendant plusieurs semaines, après une attaque en piqué.

* * *

On dit que les bombardiers ont donné au "Marauder" le surnom de "Buffalo" en raison de la vitesse à laquelle cet avion roule au sol, tandis que les pilotes de P.47, lorsqu'ils parlent de leur "Thunderbolt" à l'allure bonhomme, l'appellent "Gros Bébé."

Nous avons reçu dernièrement dans les salles de rédaction du "Courrier" la visite d'une partie du 6ème dé-

tachement chasseurs. La plupart de ces "gaziers", en instance de départ à Bolling Field, revenaient de permission. Il serait inexact d'affirmer que leur séjour à Washington, agrémenté de quelques "dégagements" à New York, ait été jusqu'à présent dépourvu de tout intérêt. Cependant, ces Messieurs avaient l'air cafardeux. Incroyable! Ils ont la nostalgie d'Oscoda, un mal que les plaisirs de la capitale n'ont pu réussir à dissiper. Ils regrettent la sympathique atmosphère de cette base du Michigan, et la bienveillante tutelle du Chef de Training, le Capitaine Griffin. Cet officier américain, compétent et bon a su gagner l'affection et l'admiration de nos chasseurs qui espèrent tous le

retrouver prochainement en France. Malgré sa jeunesse, son autorité sur



les détachements français est grande. Il peut être fier d'avoir su inspirer une telle dévotion chez ces jeunes gens

qui le considèrent à la fois comme leur père et un ami.

Inscrivons-le donc immédiatement sur la liste très incomplète des officiers américains les plus populaires où figurent déjà les noms du Lt. Perry, de Gunter Field, adoré de nos moniteurs et de nos élèves, du très sympathique Major Riley, Commandant la Base d'Orangeburg et de son adjoint, le Lt. Marcotte, de descendance française, du Colonel Stelling et du Lt. Griffith de Turner, du Capitaine Jackson de Barksdale et du Capitaine Englehardt, anciennement à Shaw Field, qui tous ont tant contribué à cimenter cette vieille et indestructible amitié franco-américaine.

J'AVAIS UN FRERE

Nous reproduisons ci-dessous l'article d'un journal français relatant l'odyssée d'un héros de la Résistance, le Breton Robert (Bob) Jourdre. Fusillé à Pontivy le 18 juillet 1944, en compagnie d'un lieutenant de gendarmerie et du Colonel Poussin, chef de la Résistance du Finistère, dont il était le bras droit, il vécut pendant douze longs mois l'existence précaire et anonyme des soldats de la Libération. Missions de liaison, transport d'armes, coups de main, telles furent les tâches qui lui furent assignées et qu'il remplit sans défaillance. Ajoutons que ce modeste fantassin de l'"armée des ombres" était un des nôtres. Jourdre, en effet, beau-frère de notre camarade, l'adjudant Walbron, de Bolling Field, appartenait à l'Aviation où il avait servi en qualité de radio-navigant. Le "Courrier de l'Air" se devait, à ce double titre, de saluer la mémoire de cet humble mais héroïque représentant des ailes françaises dans les rangs de la Résistance.

Il s'appelait Robert Jourdre. Pour nous, c'était Bob. (A nos heures de détente, c'était même Marius, parce que ce Breton avait fait sa vie à Casablanca et qu'on ne savait plus bien s'il gardait l'accent du Finistère ou s'il avait adopté celui du Midi). Sa fiche de l'Armée Secrète, il l'avait signée: Le Raton. Cette fiche-là, il la tenait de moi. Nous étions deux camarades. Mieux: deux frères. Nous avions juré de ne pas nous quitter. En octobre 1943, il devait me rejoindre à Bordeaux, où je préparais un départ pour l'Espagne. Echec. En février 1944, je devais le rejoindre à Douarnenez, où il préparait un départ pour l'Angleterre. Echec.

Dès novembre 1943, la Gestapo s'intéressa à lui. Je le cachai. Obligé de quitter son emploi aux P. T. T. de Rennes où, avec ses amis et ses chefs, il avait accompli un travail admirable, il entra au Service des Renseignements—IS. Je le présentai au "Chef". Il devint Radio, lui ancien radio-volant de l'armée 39-40. Durant ses séjours à Rennes, il venait avec son "matériel" et son

pyjama bleu-ciel. Nous avions, avec les "autres" des rendez-vous compliqués au café Allano, à la Renaissance, chez Labarde.

Début 1944, nous devions nous rendre à Londres. Mais, la Gestapo réalisa une opération qui nous fit beaucoup de mal. Tout sombra. . . . Nous restions quatre: Geo, Bob, Yves et moi-même.

Géo, héros d'une chasse à l'homme, fut blessé par la Gestapo et dut s'enfuir. Bob n'échappa que de justesse à une souricière tendue à la Boite aux lettres de Morlaix. Bob se terra à son tour. Nous restions deux. Je reçus une lettre de Bob: "Je suis planqué. Ne te frappe pas. Sauve les documents du "Chef". Fais "gaffe". Je reçus une lettre de Geo: "Je vais revenir, ils ne m'ont pas eu. Chez moi, ils n'ont rien trouvé. Ecris à Labarde."

Yves, lors d'un déplacement à Guingamp, fut bloqué dans cette ville. Je restais seul, rusant avec la Gestapo, assurant la liaison entre les traqués et les détenus. Vint la libération. J'attendis mes camarades.

Geo, lion indomptable, je l'avais revu fin juillet. Je n'eus de nouvelles d'Yves que fin septembre. Il me disait, Yves: "Es-tu en vie? Moi oui. Je me suis battu pour délivrer Guingamp, et j'ai pris deux balles, dont une explosive, dans la jambe. Alors on va me couper la jambe. . . . Ce qui m'inquiète c'est le silence de Bob".

Le silence de Bob. . . .

Par Guillou, un résistant des P. T. T., le 11 octobre 1944 j'apprenais sa mort. Mort en service. Fusillé le 18 juillet, à Pontivy. Retrouvé avec treize autres patriotes dans une fosse. Enterré à Taule, son village natal, le jeudi 5 octobre.

J'avais un frère. Il est mort. Il adorait, lecteur de Kessel, se dire "Enfant de la Chance". La chance! . . . C'est celle de la France d'avoir eu des enfants comme lui.

Paul BEGUIER
(Poitevin dans la clandestinité)



★
BIG SPRING

8 fevrier
10eme detachement



KEESLER

Detachement "K"



BARKSDALE

9 fevrier





TYNDALL FIELD

IL FLOTTE AU VENT

Nous étions inquiets. Il arriva enfin... Mieux vaut tard que jamais! Encore fallait-il le placer et, mon Dieu, dresser sans autre outil que des bras, un mât de huit mètres de haut, tout en métal et d'une seule pièce, n'est pas une petite affaire. Eh bien, Messieurs, les élèves français de Tyndall Field accomplirent cet exploit... Ils se procurèrent un "truck", grimpèrent sur le toit du véhicule et formant une pyramide humaine, réussirent à basculer le mât dans son trou. Il ne restait plus qu'à hisser les couleurs.

Notre nouveau Commandant d'Armes aime l'exactitude. La première cérémonie aux couleurs devait avoir lieu à onze heures; elle eut lieu à l'heure prescrite. Je ne vous décrirai pas notre revue, ni notre parade. Nous savions que des autorités militaires américaines et françaises devaient y assister, invitées par notre détachement et chacun sait ce qu'un soldat peut faire lorsque son amour-propre est en jeu. Je vous dirai simplement que nos cœurs battirent à l'unisson lorsqu'éclata la "Marseillaise" magnifiquement interprétée par le "band" de la base, tandis que notre emblème national s'élevait lentement.

Quelques instants après la cérémonie, nous nous réunissions dans notre "day room". Notre Commandant d'Armes souhaita la bienvenue au Colonel américain qui nous exprima, à son tour, en termes émus, sa satisfaction d'être parmi nous. Puis l'on but et, ma foi, nos hôtes américains surent apprécier, tout autant que nous, les délices de la "dive" bouteille. Nous étions heureux. Dehors, nos trois couleurs claquaient au vent, et chacun pouvait se dire:

"COMME IL EST BEAU LE DRAPEAU DE FRANCE"

Sergent Instructeur Fernand FAGUIN



Notre Dame des Mitrailleurs

Air: NOTRE DAME DES ECLAIREURS.

PAROLES: par un Gradué Mitrailleur du 15ème Detachement.

I

*Pendant de longs mois à terre
Nous attendions patiemment
Que nos Ailes larges et fières
Nous portent au firmament.*

II

*Aujourd'hui Ailes remises
Nous allons partir bientôt
Avec nous nos Armes promises
Vers le ciel toujours plus haut.*

III

*Dans l'Equipage fidèle
Toujours unis au combat
O, Vierge protège nos Ailes
Nous espérons tous en toi.*

REFRAIN

*O Vierge de lumière
Etoile de nos cœurs
Entends notre prière
Notre Dame des Mitrailleurs.*



Remise des Ailes

Remise des AILES . . . trente-deux élèves-mitrailleurs qui partent, drapeau en tête. Trente-deux mitrailleurs qui reviennent en chantant.

Nous arrivâmes pour le défilé en gants blancs, ce qui fut une mauvaise surprise pour les Cadets américains qui avaient oublié les leurs. La traditionnelle cérémonie à laquelle assistèrent le Père Paroissien et le Capitaine Lamaison qui s'étaient dérangés pour la circonstance, eut lieu au théâtre de Tyndall Field. Inscrit au nombre des orateurs, le Capitaine Lamaison, très en verve comme à l'ordinaire, fit en anglais un discours savoureux où il associa habilement "Pistol Packing Mama" à l'emploi de la mitrailleuse de 50.

Enfin, les flots de l'éloquence officielle tarie, nous reçûmes nos ailes de mitrailleurs. Le titre de "best gunner" de la classe fut décerné au Sergent René Ehm, bien connu des pilotes du 10ème détachement pour ses éminents travaux sur le "cheval de bois."

Après la remise des ailes, le Père Paroissien célébra une messe à la chapelle du camp. Son sermon fut des plus émouvants et c'est au cours de ce service que, pour la première fois, nous chantâmes le cantique

"Notre - Dame des Mitrailleurs", adapté de "Notre-Dame des Eclaireurs", par un camarade du 15ème détachement.

les décors et fit une très belle reproduction de la Marseillaise. Les costumes étaient du Caporal Bartet; le Sergent Prigent dirigeait la chorale.



Il ne nous restait plus alors qu'à nous diriger en rangs serrés vers le bar du French Air Force Squadron. Ce que nous fîmes avec enthousiasme. Le Commandement "Rassemblement pour l'arrosage" lancé d'une voix impérative donna lieu à une belle démonstration de manoeuvre à pied, en conformité avec le chapitre 147 du règlement de l'école du soldat qui prescrit que tout rassemblement doit s'exécuter en moins de 30 secondes.

Le soir, au Country Club, eut lieu le Bal de la Graduation, précédé d'un "floor show", dû à l'initiative de l'Aspirant Baar-Nason, notre actif Commandant d'Armes.

Depuis plusieurs jours déjà, tout le monde travaillait à la préparation de cette mémorable soirée sous l'habile direction du Caporal-Chef Sterlini, presque aussi populaire que ses moustaches (autorisation No. 18974 du 11 janvier 1939, suite à la note 691/241316 D23 du 21 janvier 1917, relative à la mise en place de pièges à vermicelles perfectionnés).

Pour la circonstance, le bureau du Commanding Officer avait été transformé tour à tour en atelier de couture, de menuiserie, en magasin de brocante, puis en salon d'essayage. La scène, construite sur la piste par les moyens du bord, était le chef d'oeuvre du mitrailleur Marcel Blanc qui, en sa qualité de caporal d'ordinaire, avait été chargé de régler les lentilles des projecteurs. Remercions ici le Pfc. Rosenblatt, instructeur américain, estimé de tous, qui peignit

Avec un tel déploiement de compétences, inutile de dire que la fête fut des plus réussies.

Le Staff Sergeant Alden, retour de Paris, exécuta avec son orchestre toute la partie musicale. La représentation théâtrale se composa d'une succession de chœurs dirigés par le Sgt. Prigent et de sketches. Les anciens du 10ème détachement avaient eu l'excellente idée de reconstituer la fameuse scène de Paris qui avait remporté un si grand succès à Selma et à Birmingham. Nous pûmes ainsi évoquer à loisir nos bons souvenirs de Selma et de la Ville Lumière.

Le Sergent Cantegril fit en speaker arabe une présentation des plus colorées . . . par le cosmétique qui déteignait sur son visage. Au cours de la scène africaine, le soutien-gorge de la Fatma (le Caporal Bartet) ondulant "gracieusement" au rythme des hauts et des bas évocateurs d'une dance à pas variable, déclencha une tumultueuse ovation.

Le bal, ouvert à l'issue de la partie artistique se prolongea fort avant dans la nuit au milieu de la plus grande animation. Empressons-nous d'ajouter que le bar eut sa part du succès. Les heureux "gradués" après y avoir généreusement vérifié le principe des vases communicants en compagnie de leurs invitées et invités, se retirèrent en emportant de cette fête qui clôt sept semaines d'un intense labeur, le plus agréable des souvenirs.

Caporal Jean PELLETIER





(Suite et fin)

AU SOMMET DE REGENT STREET, pour gagner le 20 Hallam Street, on passe un bout de rue comme une gorge entre une salle de concert démolie et la B.B.C. qui ne l'est pas.—Cette gorge est particulièrement affectionnée des taxis; aussi, pour la sécurité des piétons, a-t-on construit de chaque côté une petite passerelle de bois, protégée par une solide balustrade de planches qui évoque les galeries grâce auxquelles on visite les célèbres gorges savoyardes; j'évoque celles du Sierroz, du Fier, de la Diosaz. Ici aussi ça glisse, et il faut avancer avec précaution.

★ ★ ★

De l'autre côté c'est un vaste square... ou tout au moins ça l'est devenu, car un bloc entier d'immeubles a été démolé par les bombes destinées à la B.B.C. qui seule est restée intacte...

Pour faire net on a tout rasé; le square a l'aspect intéressant d'une coupe de tous les anciens bâtiments au ras du sol, cela ressemble à des fouilles gallo-romaines.

★ ★ ★

Au bout de la place, quelques pas de plus dans Hallam Street et c'est le 20... un "flat-house" des plus courus car la manageress, très lady, est également une femme de grandes ressources: sa maison est chauffée!!! Chauffée!...

C'est-à-dire que l'on n'est pas obligé d'utiliser de petits radiateurs à gaz automatiques dans lesquels on glisse six pence pour les faire marcher l'heure, ou l schilling pour les faire marcher 2....

Il y a un chauffage central qui fonctionne, grâce à quoi la température à l'intérieur est nettement plus élevée que dans la rue...

Naturellement il faut prendre pour cela la précaution de tenir les tentures fermées jour et nuit, parce que les légers châssis de bois fendus de toile huilée qui ont remplacé les fenêtres, ne fer-

ment que très mal et qu'ils laissent entrer le froid à volonté. Mais les lourds rideaux sont là... c'est un Paradis.

★ ★ ★

Un Paradis où l'on n'est pas à l'abri cependant de toute émotion pénible... Une belle nuit de Samedi à Dimanche, vers 2 heures du matin, je suis réveillé en sursaut par un coup de feu qui me paraît tiré au milieu de la pièce.—Ca sent même la poudre. "Décidément il faudra que je me procure un revolver", pensais—je en tournant brusquement la lumière, prêt à tout... Rien... Absolument rien... Je n'ai pas rêvé. J'entends courir dans la rue.—Ce doit être une chasse à l'homme. J'entr'ouvre mon châssis de toile huilée, passe le nez... Clair de lune... Seule une ombre à l'angle de la place révèle un policeman embusqué derrière la maison du coin. Il attend les événements; embusqué moi aussi—j'attends comme lui...

Quelques rafales de tommy guns... dans le poudrolement de la lune, les fouilles gallo-romaines s'animent d'ombres chinoises... quelques coups sourds de mortier... Le policeman ne bouge pas... C'est la Home Guard, supposée sans doute larguée en parachute par les Boches, qui prend d'assaut la B.B.C.—laquelle commence à riposter avec vigueur.—Hélas!... l'exercice a dû être considéré comme excellent... dorénavant il se répètera chaque semaine, la même nuit de week-end à la même heure, avec les mêmes armes bruyantes... On s'habitue à tout.—Au fait je n'ai jamais su si la B.B.C. avait jamais été prise ou non.

★ ★ ★

Il n'y avait pas que des nuits difficiles toutes noires de nuages, de brouillard et de crachin. Il y avait aussi les belles nuits claires, faciles.—Par exemple cette nuit de Noël 1941, toute joyeuse d'une lune ronde et jaune comme un gruyère.—A 1h ou 2h du matin Piccadilly était plein d'une foule d'ombres débordantes de gaieté.

Les nuits terribles de flammes et de sang je ne les ai pas connues... je le regrette. Pendant mon séjour de 41 à 42 il n'y a eu d'alarmes que fausses; plus tard à mon passage en Janvier 44, l'alerte traversée a été résumée par les journaux du lendemain selon la formule: "quelques avions ont laissé tomber dans la banlieue des bombes qui n'ont fait que peu de dommage". J'aurais pourtant bien voulu être dans un grand coup.

"Vous avez en effet manqué des choses inoubliables" me dit un jour au Club de la R.A.F. un officier anglais avec qui je parlais des bombardements.

"Tenez, en 1940, un soir, je me trouvais dans ce même club. L'alerte sonne par une belle nuit de lune et je descends comme tout le monde au sous-sol... Mais voilà que commence un vacarme comme je n'en aurais pas imaginé: les bombes, la D. C. A., les sirènes des voitures d'incendie... Je veux tout de même voir cela; je me faufile, remonte et entr'ouvre la porte d'entrée. C'était un drame formidable: les projecteurs, les lueurs et les éclatements de la D. C. A., le sifflement et les explosions des bombes; parfois un avion tombant en flammes—partout des embrasements d'incendie, des masses lourdes de fumées; la terre tremblait.

"Et qu'est-ce que je remarque tout à coup de l'autre côté de la rue, là contre ce tronçon de lampadaire que vous voyez vous-mêmes: une WAAF et un private aux bras l'un de l'autre perdus dans un baiser aussi tranquille que si ç'avait été "Berkeley Square où le rossignol chante". Je n'en revenais pas. Au bout d'un moment j'ai refermé la porte et suis redescendu; ils avaient à peine bougé . . . Ah! ce sont de

vraiment bien remarquables souvenirs."

Oui, que de choses dans ces nuits de Londres! Mais c'est à ceux qui auront vécu les nuits terribles des bombardements, et celles des robombes qu'il faudra demander "les vraiment bien remarquables souvenirs."

C. L.
Illustré par l'E. A. R. Dufetel

Les petites verites ailees . . .

(Extrait de "L'ART DU PILOTAGE" de A. P. Monville et Andre Costa)

PSAUMES DE L'ELEVE

La valeur d'un élève débutant ne prouve pas grand'chose pour son pilotage futur.

La double-commande ressemble aux langues d'Esopo. C'est ce qu'il y a de meilleur et de pire.

Un moniteur s'indigne toujours que l'élève ne sache pas certaines choses élémentaires qu'il a oublié de lui apprendre.

Il n'y a pas plus mesquin qu'un pilote "dégonflé."



Un pilote qui "sonne" un passager est un imbécile.

L'aviation n'appartient pas seulement aux favoris de la fortune mais à tous ceux qui l'aiment.

Le "cheval de bois" bien tourné est une leçon d'humilité chrétienne.

Plus on a d'heures de vol, moins on "discute le coup."

PSAUMES DU MONITEUR

Le Génie est une longue patience (Buffon). La patience est une forme du génie et l'aviation est l'école de la patience (consolation des moniteurs).

Etre le troisième moniteur d'un élève est une fonction aussi décourageante que d'être le troisième mari d'une jolie femme.

Les élèves se souviennent plus d'une stupidité qui les frappe (exemple: la perte de vitesse, c'est la vrille et la vrille c'est la mort) que d'une petite recette très simple pour faire un virage à peu près correct.

Un "cinglé" trouve toujours un plus "cinglé" qui veut le surpasser.

Lâcher un élève en vol seul nécessite moins d'effort moral au moniteur que de laisser les commandes intégralement à l'élève lorsque celui-ci vole en double.

Après une nuit au dancing, deux tours de double-commande font perdre à l'élève le bénéfice de deux leçons.

Il n'y a pas d'élève plus difficile, plus pénible, que celui qui croit tout savoir avant d'avoir appris.

Pour certains élèves, une flatterie vaut une heure de double-commande.

Un élève ne risque pas grand'chose à son lâcher. Il n'est dangereux pour lui et pour les autres que lorsqu'il commence "à croire que c'est arrivé."

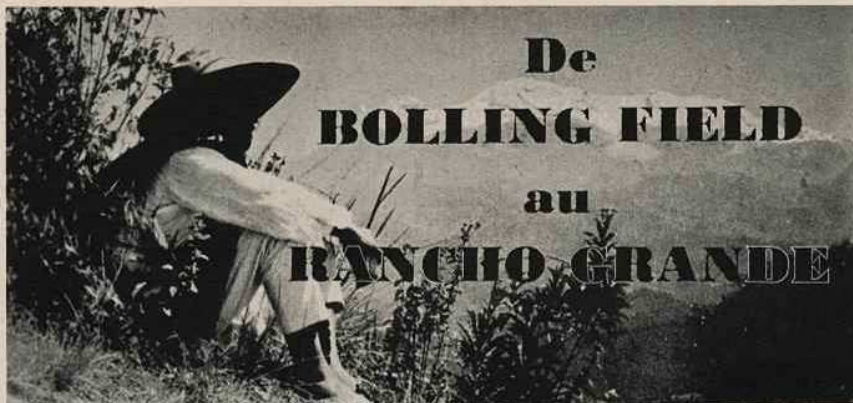
Un élève est souvent plus "gonflé" qu'un pilote de grand raid.

Il n'y a qu'un élève qui puisse discuter avec éloquence des qualités d'un zinc ou d'un moteur.

Un élève qui se vante est odieux.

Le carton plié qu'est le brevet ne donne pas à un humain des vertus spéciales si celui-ci ne s'en sert que pour éblouir la galerie.

Avec la sécurité le prestige s'en va. Il n'y a que les imbéciles pour le regretter.



De BOLLING FIELD au RANCHO GRANDE

par l' E. A. R. Martin HARRIAGUE

Quinze heures après mon départ de Washington, l'avion qui m'amenait, atterrissait à l'aéroport de Mexico City. Descendu un des premiers de l'appareil, je me dirigeais rapidement vers la douane afin de terminer le plus vite possible les formalités, lorsqu'un étrange bruit qui me semblait assez familier attira mon attention. Non loin de là, une compagnie de soldats obéissant sans doute aux ordres donnés présentait les armes. Jetant un regard circulaire pour voir quel était l'illustre visiteur à qui tant d'honneurs étaient rendus, mes yeux s'arrêtèrent stupéfaits sur un officier en grande tenue qui me saluait, au milieu des applaudissements tandis que la musique jouait un hymne que je n'avais jusqu'alors jamais entendu.

Etrangement surpris, je lui rendis son salut aussi réglementairement que possible puis je réussis à filer à l'anglaise, mais hélas aussitôt après, les envoyés de presse s'emparaient de moi et j'eus toutes les peines du monde à les persuader que je n'étais pas le général bolivien attendu.

—Alors, quelle nationalité avez-vous?

—Mais, je suis Français!

—Français! Vous savez, nous avons bien fêté la prise de Paris par les Alliés. Quelle est la décoration que vous portez?

—Oh rien!



—Pourquoi vous ne voulez pas nous le dire? C'est la Croix de Guerre. Je la connais.

—Mais non, c'est simplement celle des Evadés de France.

—Vous vous êtes évadé de France en 1943, alors vous êtes un héros!

Déjà ils m'emmenaient vers une voiture me posant mille questions; heureusement que j'aperçus mon oncle qui réussit à me dégager de cette bizarre situation.



L'après-midi, je visitai Mexico City, ville où l'on sent deux influences distinctes au point de vue construction. La partie ancienne qui est le centre de la capitale rappelle les villes espagnoles, rues étroites, grises; la partie neuve est composée de buildings que l'on trouve dans toutes les villes américaines mais avec la différence qu'ils n'excèdent pas cinq étages étant donné la fréquence et la force des tremblements de terre dans ce pays.

Vous donner des détails sur les mœurs mexicaines m'est assez difficile étant donné que tous les jours, matin et soir, sans exception, j'étais invité de part et d'autre. Je fus agréablement surpris de voir combien les Mexicains désiraient une rapide victoire. D'ailleurs, ils me montraient avec fierté le drapeau mexicain, au

premier plan, avec les drapeaux des Nations Alliées à ses côtés, terrassant l'aigle allemand.

Mon séjour dans la capitale mexicaine fut très agréable car, piloté par mon oncle, mon cousin et surtout par le célèbre ranchero Pepe, j'ai passé du "buen tiempo": corridas, fronton, cheval avec les charros qui sont les gauchos du pays. Mais les quelques jours vécus sur la côte du Pacifique à Acapulco, qui est le Biarritz mexicain, furent pour moi uniques. Dans un cadre éminemment sauvage, une baie splendide aux eaux bleues d'une couleur plus foncée que celle de la Méditerranée, j'ai goûté le repos le plus apprécié après la vie mouvementée de Mexico City.

La chasse fut une de mes distractions favorites, car le gibier est plus que surabondant; chevreuils, marcassins etc., foisonnent. Tirer deux cents cartouches dans une matinée est chose courante. C'est à Acapulco que j'ai connu des Indiens aux grands sombreros portant religieusement leur "machete". Adroits tireurs, ils chassent à la balle. Très serviables, fidèles

amis, ils vivent au jour le jour, travaillant quand le besoin se fait sentir dans les nombreuses mines d'argent de ce pays excessivement riche mais encore pratiquement inexploité.

Je passai mes derniers jours à Mexico City à nouveau dans une atmosphère mouvementée mais très sympathique. Puis ce fut le retour en avion: Monterrey, New Orleans, Bolling Field. Arrivé au camp je ne parvenais pas encore à réaliser les jours merveilleux vécus lorsque le Lieutenant Boutière, Commandant d'Armes m'appela et me dit: "Harriague, un pareil voyage vaut bien un article". Toujours obéissant, je me suis mis à l'oeuvre. Je ne sais quelle sera son appréciation, mais ce que je peux vous dire: "Allez au Mexique passer votre permission, cela vaut son pesant d'or."

DU REVE A LA REALITE

DODGE-CITY, capitale des cow-boys! Ce nom est évocateur! Nous allons donc essayer de traduire les sentiments de chacun de ceux qui lisent sur une décision quelconque: "Un tel, affecté à Dodge-City."

Voyons d'abord celui qui n'y a jamais mis les pieds. Pour lui, c'est la ville type des différents films de cow-boys, avec ses rues sentant la poudre, ses baraques en planches et ses cafés enfumés. La bourrelerie doit sûrement être l'industrie première du pays et les devantures des magasins n'étaler à la vue du public que bottes et ceintures en cuir travaillé, selles et harnais chamarrés et couverts de pierreries. Comment, en effet, en une telle région, pourrait-on se déplacer autrement qu'à cheval! Aussi, toute la population doit-elle avoir les jambes arquées! Les esprits fripons auront vite fait de s'imaginer une cow-girl à leurs goûts. Je leur laisse donc toute initiative en les avertissant toutefois qu'ils se tromperont à coup sûr.

En résumé, pour ce profane, Dodge-City est la ville dont rêvent tous les enfants de France lorsqu'ils sortent d'une salle de cinéma où ils ont vu se dérouler les exploits d'un Buffalo Bill ou d'un Tom le Tueur.

Malheureusement, ce n'est pas ce que pense le pauvre garçon qui poursuit son entraînement sur B.26 dans cette capitale. . . . Le baraque en planches??? Il l'a. Elle est même en bois et en carton, et il y règne la même température qu'à l'extérieur; les chauds et froids ne sont donc pas à craindre.

S'il descend en ville pour le week-end, son champ d'action sera assez limité car s'il est relativement facile d'aller à Dodge-City, il est par contre très difficile d'en sortir. Notre infortuné camarade établira donc son Q. G. au "Bus Station" ou au restaurant de la gare puisque maintenant, les chevaux à crottin ont cédé la place aux chevaux-vapeur ou à vapeur.

S'il veut connaître les cow-boys, il se fera conduire à Boot-Hill par un ancien. Et là, il verra, non pas des cow-boys, mais ce que furent les cow-boys! Assez désillusionné, comme tous ceux qui y sont passés, il vantera plus tard, au jeune débarqué les curiosités de ce fameux cimetière: ses morts, la tête et les pieds au vent, son pendu aux brancards d'une charrette, ses souvenirs et sa collection de cartes postales. . . . Aussi, pour ne pas contrarier sa propagande, je m'abstiendrai de dévoiler la vérité et j'ajouterai plutôt qu'il doit faire de la réclame pour le musée. Ne croyez pas que je sois actionnaire de la maison, mais je serais heureux de pouvoir bavarder, plus tard, avec quelqu'un qui, comme moi l'ait visitée.

Enfin, après un mois, le pauvre garçon se sentira très fatigué mentalement; et, à la fin du stage

il sera digne de la S. D. L. et méritera toute la sympathie de Pierre Dac! . . . Il appartiendra à la deuxième catégorie: il est à Dodge-City. . . .

Mais, passons à la troisième: ceux qui ont quitté Dodge-City.

Seulement, attention! Ne vous adressez pas à l'un de ceux qui viennent d'arriver à Barksdale. Les bombardiers, radios, mécaniciens et mitrailleurs se demandent d'ailleurs si c'est à un pilote de B.26 ou à un évadé d'asile d'aliénés que l'on confie leur vie! Prenons donc un ancien.

Peut-être vous surprendrai-je, mais, il regrette Dodge-City; car là, son détachement ne formait qu'une famille, chacun de ses compagnons était pour lui, un frère. Il n'était pas étourdi par la grande ville et avait retrouvé ses amusements d'enfant. Il regrette les dimanches tranquilles qui, là-bas, lui paraissaient si longs et si tristes. Il regrette les promenades à quinze ou vingt le long des routes ou à travers champs. En un mot, il regrette les moments de paix qu'il pouvait trouver.

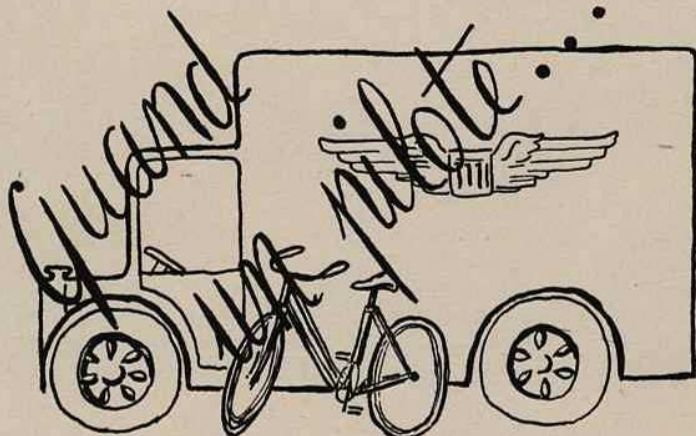
Naturellement, dans ses conversations, il racontera autre chose et essaiera de se faire passer pour un héros.

S'il connut Dodge City en été, il exagérera la sécheresse; s'il y était en hiver, il vous donnera une image terrifiante des rafales de neige et des morsures du vent froid. . . . Le seul qui pourrait vous entretenir sur un sujet intéressant et exact, est celui qui y était en septembre et a assisté au "rodeo". Mais que celui-là non plus, n'oublie pas que même à New York, on peut assister au spectacle d'un "rodeo."

Après cela, vous vous attendez peut-être à ce que je vous décrive la capitale des cow-boys telle qu'elle est en réalité. Je suis malheureusement obligé de reconnaître mon incapacité en la matière, car j'ai moi-même appartenu successivement aux trois catégories dont je viens de vous parler. J'espère donc qu'un aimable lecteur, très impartial, saura le faire pour moi. Je serais en effet, très heureux d'avoir un tableau exact de ce petit pays dont je garde, malgré tout, un bon souvenir, mais dont je ne puis encore me faire une image réelle car, notre esprit y était hanté journalièrement par la perspective d'une séance tyrannique de P. T. . . . et là, je n'exagère rien. Je crains seulement que Dodge-City perde son titre de "Capitale des Cow-Boys" pour devenir un second Joinville.

Ne voyez là aucune rancune; le professeur de P. T. et moi étions deux bons copains.

Andre ORIoT



... Errare humanum est ...
(Vieux proverbe)

Evidemment, Jean C... était un peu fier de lui. Pas trop, mais tout de même la vie lui semblait belle, pleine de promesses, tout spécialement la semaine à venir et il avait la réconfortante impression de l'avoir mérité.

Et même cette joie du but atteint l'avait rendu un peu bizarre; lui calme, pondéré, il lui arrivait de parler tout seul. Il murmurait alors d'un ton convaincu en regardant le rebord supérieur de la poche gauche de sa veste: "Ce coup-ci, je les tiens et bien!" Et puis, il se souriait à lui-même. Et il avait une manière de bomber le torse qui eut fait dire au plus naïf: "Ce garçon-là doit avoir réussi quelque chose".

C'est que Jean C... avait reçu ses ailes le matin même, une paire d'ailes toute neuves, lourdes à la main et au cœur. Les "AILES" quoi! ...

"Les Ailes" dit-il à un camarade de la classe inférieure qui le regardait d'un air un peu envieux, "les ailes, vois-tu, c'est comme la maison familiale: plus on en est loin, plus on a envie d'y arriver et plus elles ont de signification. Tu verras, quand on les a, ça ne fait plus tellement d'effet." L'autre évidemment, ne répondit rien et Jean C... continua en souriant d'un sourire qui démentait ses paroles à lui seul. "Le plus chouette, vois-tu, c'est encore les huit jours de perle. A propos, si je continue, je vais manquer mon train. Good luck to you." Et le camarade qui, lui, avait un autre mois de travail avant d'être "gradué" sourit à son tour en voyant Jean C... partir d'une démarche un peu déviée, l'épaule gauche légèrement avancée. "Aligne-toi avec la runway!" eut-il le temps de crier avant de rejoindre le rassem-

blement pour la "P. T."

"Eight days" dit Jean C. "I have seven more day to spend in Atlanta." Car Jean C... parle anglais. "Good" dit Evelyn "we will have a lot of fun shall we?"—"I guess so", murmura Jean C... toujours "sweet". Et il entraîna la toute charmante Evelyn dans une danse sur l'air de "Silver wings in the moonlight", ce qui est déjà tout un programme.

"Are you a bomber or a fighter?" lui demanda-t-elle à l'oreille sur un ton de confiance et sans que sa joue ne quittât celle son danseur.

"Bomber, of course" dit-il.

"So you flew a B.25, twin-engine Wright of 1750 HP each, high wings monoplane, retractable tricycle landing gear, top speed 260 m. p. h., div-



ing speed 340 mph., 5 men crew."

Car les jeunes filles américaines sont ainsi. Entre deux danses lentes et langoureuses à souhait, elles vous énumèrent les caractéristiques du B.25 ou vous décrivent les ailerons nouveau modèle du P.61 mieux que ne le ferait un instructeur du "Ground School."

Et comme Jean C... paraissait un peu surpris de cette science imprévue, elle lui répondit tout naturellement qu'elle était elle-même pilote civil avec 140 heures sur Piper Cub et d'autres petits avions analogues. Elle lui parla même de la technique du ton-

neau lent et de la sortie de vrille type NACA standard. Franchement, il n'en revenait pas...

Et c'est ainsi que le lendemain matin, par un soleil radieux, Jean C... se trouva devant un joli petit Piper Cub tout rouge, le Piper Cub de Mademoiselle.

Et Jean C... pensait: "Elle me propose de voler sur sa sauterelle. D'abord je n'ai jamais refusé de voler, c'est contraire à mes principes. Mais..."

"As a matter of fact, what is the landing speed?"

"70 mph."

Il sourit et continua à penser: "70 mph, B.25: 130 mph."

Ca devrait marcher. Mais..."

Il chercha la "manifold pressure" et bien entendu, ne la trouva pas. "Quelle bicyclette" pensa-t-il. Et par association d'idée, il se souvint qu'il n'avait jamais été très sûr de lui sur une bicyclette. Il n'y a aucune honte à cela.

Evelyn le rappela à la réalité: "What are you thinking about?"

"Nothing, nothing" dit-il en anglais, ce qui ne l'empêchait pas de penser en bon français en entendant le moteur tourner: "Ce n'est pas une bicyclette, c'est une motocyclette". Evelyn lui dit gentiment en prenant son bras: "I'm sorry, I can't fly with you. I would enjoy it very much. But... you know... regulations..."

"I know" répondit-il, et ajouta incontinent pour lui: "C'est effrayant, ces girls n'ont peur de rien!"

Quand il poussa la manette des gaz, il se produisit si peu de choses qu'il pensa un moment avoir saisi la manette de mixture. Mais sur Piper Cub, il ne peut y avoir d'erreur. Tout est automatique, même la mixture. La sauterelle quitta le sol, toute seule gentiment et se mit à grimper avec un petit ronronnement aigu et satisfait.

Et Jean C... fut repris par l'enivrante impression du vol. Et même sur cette petite machine il eut infiniment plus la sensation de voler que sur le gros Mitchell. A travers le fin mécanisme du Cub il sentait vraiment l'air vivre autour de lui. Il sentait l'air le porter en petites vagues roulant sous les ailes, venant caresser les fines parois de toile comme chatouillant toute cette fragile construction. Ce petit avion tremblait vraiment de joie dans l'air frais du matin.

Et ayant tout oublié du sol, Jean C... tout seul, merveilleusement seul

se sentit lui-même. Du vol il n'avait plus que les joies. Il vira, piqua, fit une, deux pertes de vitesse, encore des virages, un "lazy eight" comme jadis sur P. T. 17. Il avait tout oublié, il vivait intensément et pour lui seul.

Quand il fut sur l'approche à 70 mph, il pensa tout haut: "Il ne faudrait tout de même pas que je lui casse son joujou! Let's watch out!"

Le sol s'approcha, en vérité très doucement, sans cette rage toujours inquiétante à laquelle Jean C. . . était accoutumé. Et il tira sur le manche. Il fut surpris de l'aisance avec laquelle la commande obéit. Et il tira trop et le cub qui ne demandait qu'à voler remonta sans se faire

prier, avec souplesse. Vite, Jean pensa "Crénom, je suis à moins de 3 mètres du sol." Il rendit la main et dut tirer encore pour ne pas emboutir. En un éclair, il revit le petit train d'atterrissage construit en barreaux de chaise et il tira trop car il remonta. Et honteusement, sans vergogne, il pompa, pompa désespérément jusqu'à ce que les roues touchassent le sol. La roulette de queue se posa enfin, 10 secondes après.

"Rien de cassé, mais nom d'une pipe quel engin!"

Le cub n'a aucune tendance au cheval de bois et c'est peut-être la raison pour laquelle, il n'en fit pas.

Quand il revint au hangar gros

comme un pavillon de banlieue, Evelyn souriait gentiment:

"How do you like it? Pretty different from a B.25?"

"Nice ship" répondit-il "nice ship, but . . ." et il continua en français: "Sacré chameau de bagnole. Voyez où la roserie va se loger. L'aviation c'est comme une américaine. On croit qu'on la connaît et puis un jour, on s'aperçoit qu'elle a encore des surprises à votre disposition."

—"What do you say?"

"Nice ship, nice ship . . ."

Et Evelyn n'a jamais su quelle était sa conclusion. . .

Sergeant E. A. R.

Robert H. COMERCON

La Boxe, sport favori des Français

Pour en avoir la preuve, venez faire une courte apparition à Keesler Field, chez les élèves mécaniciens-mitrailleurs.

Le détachement français ne compte que 80 élèves, mais son équipe de boxeurs s'est adjugé les deux plus importants championnats de Keesler contre un groupe de pugilistes américains sélectionnés entre plusieurs milliers d'hommes.

Marchant sur les traces des Carpentier, Cerdan et autres . . . Kerjean et Choquer, tous les deux Bretons (Breiz Atao) et vedettes du team français, sont champions, le premier des middleweights, le second des heavies. Précisons que l'équipe française comporte une dizaine de boxeurs qui s'entraînent tous les matins et se battent chaque jeudi soir.

Kerjean René, né à Guineac (Finistère), 22 ans, brun frisé, pèse 155 livres; il est le boxeur le plus en vogue de la Base aussi bien auprès des spectateurs masculins que . . . féminins. Critérium de sa popularité: même pendant, il récolte plus d'encourage-

ments et d'applaudissements que ses adversaires.

Possédant une boxe très fine et très spectaculaire, il n'avait guère eu de chance jusqu'ici dans ses combats; sa brillante technique n'avait pu compenser son manque d'entraînement et il fut chaque fois battu aux points; de très peu, il est vrai.

Le 11 janvier 1945, il rencontrait pour le titre de Champion de Keesler, son détenteur, le Pvt. Kenny Welsh. Au cours des deux premiers rounds, les deux hommes s'observèrent, Kerjean cherchant manifestement, par des directs du gauche, à rouvrir une ancienne blessure à l'arcade sourcillière droite de son adversaire. Vers le milieu du 2ème round, Welsh ne se méfiant pas de la droite française, encaissa rudement.

Cette manœuvre décida du reste du combat; Kerjean voyant son adversaire ébranlé chercha le K.O., et au troisième round, il acculait Welsh dans les cordes, sous les applaudissements de plus de 2000 spectateurs. La décision lui revint aux points et il reçut le Gant d'Or traditionnel pendant que

le détachement français au grand complet manifestait sa joie.

Choquer René, né à Faule (Finistère), 22 ans, 192 livres, est le type parfait du Breton calme dont les ancêtres celtes ne craignaient qu'une chose: que le ciel leur tombât sur la tête!

Le 31 décembre 1944, il montait sur le ring pour la première fois . . . En 131 secondes, il enlevait à son adversaire, le Pvt. Gene Minor, la couronne de champion des poids lourds que celui-ci détenait depuis un an.

Le 11 Janvier 1945, il défendait victorieusement son titre contre un challenger américain un peu plus lourd que lui. Choquer en deux rounds, l'envoya sept fois au tapis, sans seulement recevoir l'ombre d'un coup de poing . . . L'arbitre arrêta le match et Choquer conserva son titre. Il est à prévoir qu'il le conservera longtemps et que le détachement français aura encore la joie et la fierté de voir s'ajouter d'autres lauriers à ceux déjà moissonnés par sa glorieuse équipe.

S/Lieutenant Henri Benoit

Keesler Field, le 12 janvier 1945.

UN CONCURRENT SERIEUX

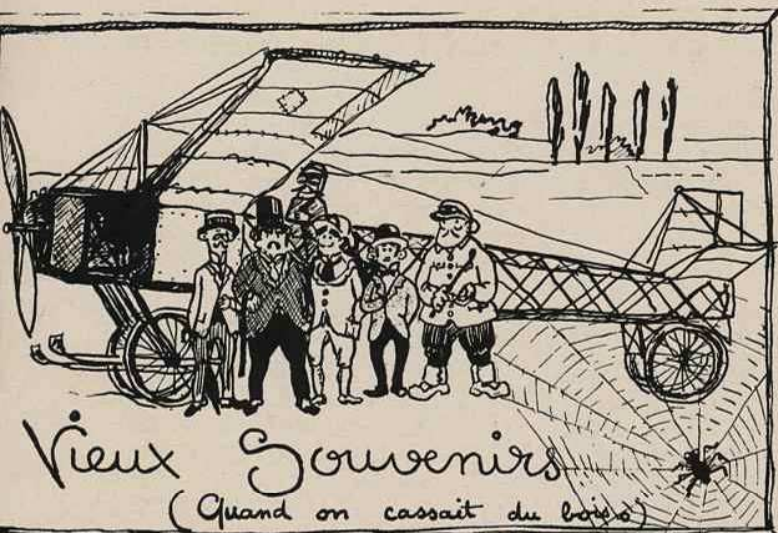
Le "Courrier" vient de se découvrir un rival, "L'Escopette", journal du détachement français de Tyndall Field, dont un exemplaire vient de nous parvenir.

Ce premier numéro est rédigé dans une veine humoristique des plus réussies. Nous y relevons les noms des Sgts. C. Vidal, P. Delestan, Julien Thomas, Roland Labelle, Antoine Souchon, du caporal-chef Marcel Schonhorn et du caporal Jean Pelletier. L'illustration est toute en-

tière du Sergeant Graziani, une révélation en matière de dessin.

Le "Courrier" félicite les fondateurs de l'"Escopette" et l'Aspirant Baar Nason, dont l'activité bien connue n'est certainement pas étrangère à cette création.

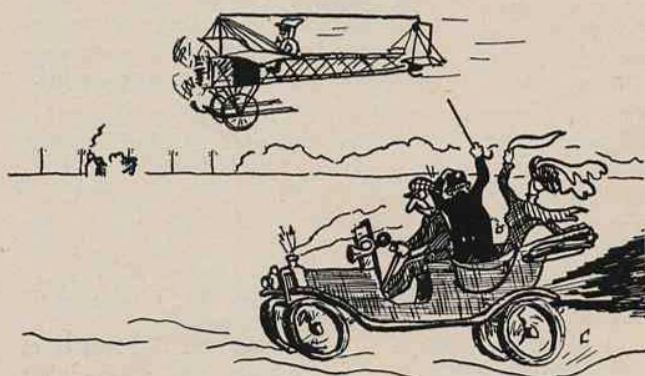
Ajoutons qu'il nous sera agréable de voir s'établir entre les deux revues une collaboration féconde dont bénéficieront tous les aviateurs français en Amérique, et d'une façon générale, tous les lecteurs du "Courrier."



Aujourd'hui officier supérieur de l'Armée de l'Air, ayant repris du service dans cette guerre et dans les troupes de la France Combattante, il était, il y a un peu plus de trente-cinq ans, un jeune, un tout jeune, un très jeune homme de lettres, déjà connu par des succès d'auteur dramatique et de conférencier, par des duels retentissants et des articles de presse qui n'étaient pas à l'eau de rose.

Cela se passait sous le bon M. Fallières. C'était l'époque des ballets russes et du tango. Le Jour des Drags, on voyait encore circuler dans Paris, annoncés par leurs trompettes, d'élégants mail-coaches. Les caricatures de Sem et de Capiello faisaient fureur, on s'arrachait les pointes-sèches d'Helleu et c'était un brevet d'élégance que d'être portraicturé par Boldini. Le cinéma était muet, les journaux coûtaient un sou, un bock de bière trente centimes, on déjeûnait merveilleusement pour trois francs, les fiacres vous promenaient à raison de quarante sous l'heure et c'était encore le temps des impériales d'omnibus, des chapeaux haut de forme, des redingotes, des bottines à boutons, des fixe-moustache et des porte or.

L'aviation était à ses débuts et l'on ne s'entre-



tenait que des exploits de Wilbur Wright et de Santos-Dumont. Notre jeune écrivain, épris de nouveauté, ne pouvait rester insensible à l'attrait du sport nouveau.

Justement, le constructeur d'autos Clément, qui avait modestement ajouté à son patronyme celui de Bayard (excusez du peu!)—avait obtenu de Santos-Dumont la licence de son appareil et construit douze "Demoiselles". C'est ainsi que s'appelait ce léger et charmant casse-gueule, avec lequel, à l'exception de l'aviateur suisse Audemars qui le retapa complètement, personne ne put jamais voler.

Prudemment, Bayard-Clément avait interdit à son fils Maurice, qui apprenait à piloter, de se servir de ce redoutable instrument et avait fait spécialement construire pour lui un biplan.

Le jeune écrivain dont nous parlons n'eut pas de peine à obtenir du constructeur une de ses "Demoiselles". Après l'apprentissage ordinaire sur le "canard", il réussit un jour à voler. En ce temps-là, voler consistait à faire au-dessus du sol, un bond de quelques mètres et à retomber, plus ou moins lourdement, en cassant du bois.

Fier de cet exploit, désireux de le renouveler, il convoqua pour en être les témoins, le ban et l'arrière-ban de ses confrères : hommes de lettres



et de théâtre, auteurs dramatiques, acteurs, actrices, etc.

En voyant ce matin-là le champ d'aviation d'Issy-les-Moulineaux, on eut dit une brillante salle de répétition générale.

Vanité! Vanité!... Troublé par tant de beau monde, notre apprenti aviateur partit à toute vitesse dans les barrières d'Issy, passa miraculeusement au travers, fut non moins miraculeusement projeté hors de sa carlingue et, cependant que la "Demoiselle" flambait comme un tas de copeaux, se retrouvait indemne, avec seulement la moustache et les sourcils roussis.

Sa gloire précoce d'aviateur s'arrêta là. Les spectateurs s'en furent ironiques et déçus et on interdit—pauvre Bayard!—l'usage de la "Demoiselle"...

Et puis quelques années plus tard, il y eut la guerre et, avouons-le, avec des appareils qui, au début, ne valaient pas beaucoup mieux!...

Lt. Colonel Pierre Mortier

Illustre par l'E. A. R. Dufetel

La P. T. a Big Spring

La P. T., ou Instruction Physique pour les heureux élèves qui n'ont pas la joie de fréquenter cette noble chose, est certainement la matière la plus indigeste de tout le stage. Les purges les plus savamment combinées seraient encore acceptables . . . mais . . . la P. T.!!!! Quelles affres, quels cauchemars, quelles crises quand sonne l'heure de la P. T.!!!

La P. T. est quelque chose d'étrange, de barbare, qui se prend à toute heure du jour; elle s'administre comme un cataplasme à haute dose; on vous l'applique sans crier gare, sans ménagement, sans autre forme de procès. Si elle ne vous



fait pas de bien, elle ne vous fait pas de mal. "Prenez la P. T et vivez joyeux"—"Une journée sans P. T. est une journée sans soleil" pourraient dire nos moniteurs à l'instar de ces belles affiches de France qui nous conviaient à une toute autre joie.

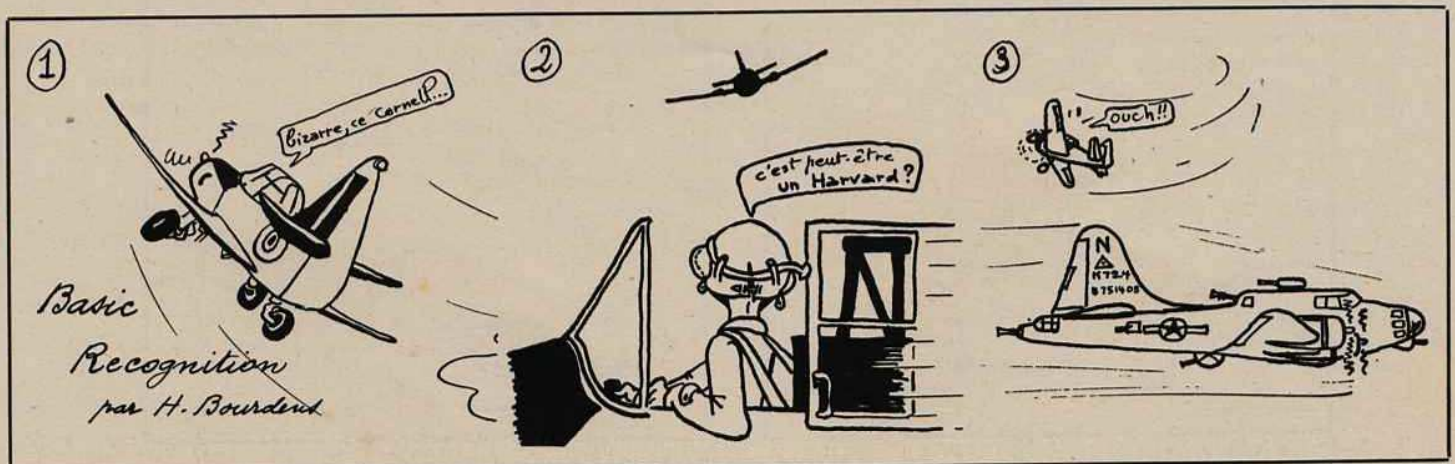
Vous débutez par un circuit fermé de quelques centaines de yards. Quand la machine devient poussive, que de grosses gouttes perlent sur votre front, que vos jambes se dérobent sous le poids de votre corps, inutile d'appeler à l'aide, le réconfort n'est pas loin; l'oeil du moniteur est sur vous et surveille vos efforts. Sa voix toute pleine de tendresse et toute maternelle écorche vos oreilles, vous enjoint de reprendre la course, harcèle ce troupeau suant, crachant, soufflant tels des démons. Panurge pourrait être fier de tels moutons!!! Au bout de cette course satanique vous vous retirez, l'oeil morne et la jambe défaite sur une espèce d'esplanade au milieu de laquelle se dresse une estrade toute démocratique, sans arc de triomphe. Le spectacle va commencer. Cela vous rappelle peut-être une page mémorable de notre Histoire. Pensez-vous assister à un anniversaire de la Fête de la Fédération? Rassurez-vous. Cette esplanade n'est pas celle du Champ de Mars, cette estrade n'est pas l'Autel de la Patrie, le moniteur n'est pas Talleyrand.

Juché sur son perchoir, tout de bleu vêtu, comme le grand Prêtre de Baal, il commence par un grand discours que je crois être de l'hébreu tellement le débit s'apparente à celui d'une mitrailleuse.

Soudain, ses bras et ses jambes s'agitent et ses imprécations à Vichnou commencent: "One, Two. One. Two!" Prise du même délire, la foule moutonnière entonne le même refrain avec des mouvements désordonnés très caractéristiques. Le spectacle continue et à la soixantième minute le rideau tombe.

Et ainsi, tous les jours que Dieu fait, à raison d'une heure par jour, de six heures par semaine, nos cadets français particulièrement enclins à ce genre d'exercice vont prendre leur P. T. car: "La P. T. est le plus fort des fortifiants."

Aspirant Robert BOUICHOU





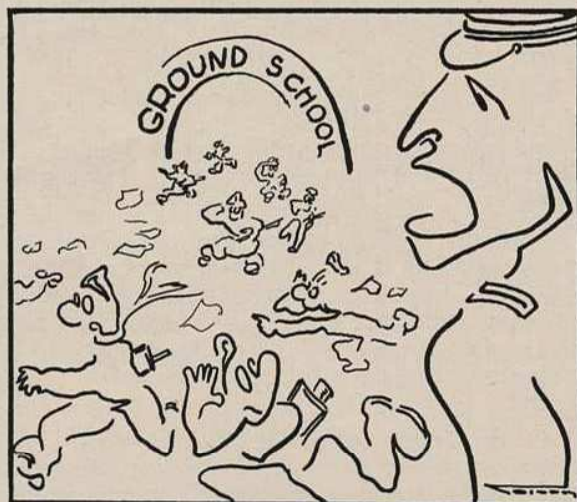
ECHOS D'ORANGEBURG...

Les tables étaient fleuries... l'assistance aussi d'ailleurs, grâce à la délicate attention des Officiers et Instructeurs américains, en l'honneur du quatorzième détachement qui vient de nous quitter en possession (pour employer l'expression du Commandant d'Armes) "d'un bon tiers d'ailes."

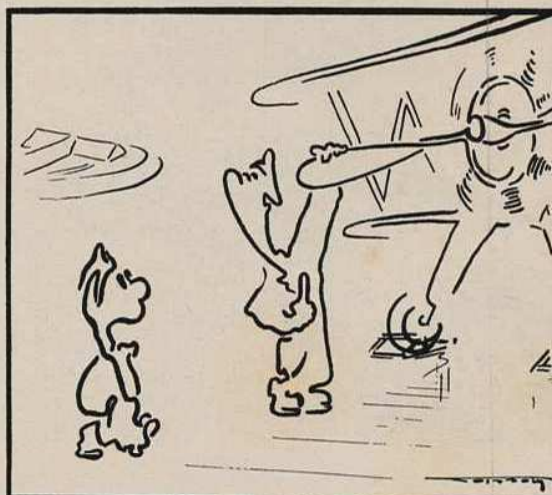
Ce fut un bien joli meeting... Le vin n'y coulait peut-être pas à flots comme dans la chanson, mais il y en eut suffisamment pour rendre plus éclectique un plaisantin qui voulait absolument faire chanter à la salle entière: "Les choses de mon grand-père"... On tergiversa... Finalement, on se mit d'accord sur le choix d'une chanson de

potentiel moindre, que les personnalités féminines écoutèrent, et pour cause, avec une candeur désarmante.

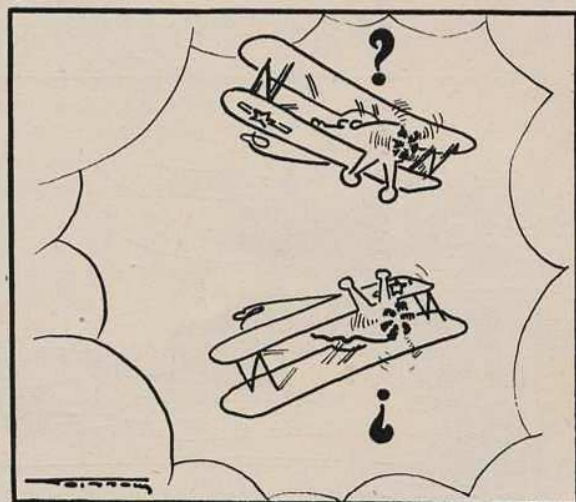
Ce fut bientôt à notre tour de ne plus rien comprendre... Un quatuor complètement noir... tout au moins de peau, monta sur le plateau pour nous interpréter son répertoire de rythme sinon de musique. O, la délicieuse inconnue qui lui succéda! Ses doigts agiles courant sur le clavier créaient une délicate harmonie qui se répétait à chaque fin de phrase. Elle fut cependant surpassée par le très sympathique Mr. Dunwody du Ground School qui, n'aimant pas se produire en



C'est clair: "... Le premier qui sortira le dernier, j'en prends un au hasard..... et vous foutez tous les deux."



PT-13 - Curieux... ces habitudes de bois.
- Que veux-tu, "les restrictions".



.....l'un de vous deux est dans l'erreur.

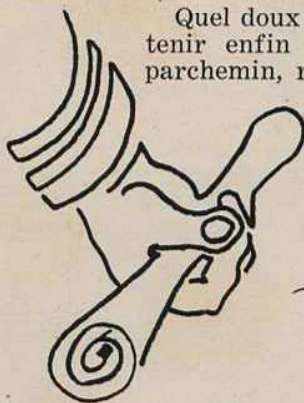


DE FIL EN AIGUILLE: Ah!.....tourner une ville, après un tonneau.....

public, nous régala d'un morceau, hélas, trop court. . . . D'autres personnalités artistiques se révélèrent; la voix de basse du Captain Barry nous maintint en haleine, un camarade du 14ème affirma dans sa chanson qu'il sortait des "Bat' d'Af" . . . Il y avait de l'ambiance et les tours de chants auraient continué tard dans la nuit, si le Capitaine Le Bouëdec n'avait coupé court en annonçant l'arrivée du Père Noël, distributeur de diplômes. Quand il parut, personnifié par le Lieutenant Bouvard, il fut accueilli par un: "Et la Barbe"? d'un loustic trouvant par trop imberbe le Délégué de Christmas; en bons Français aimant



le bruit et la farce, la salle entière se mit en devoir de scander, sans sous-entendu, de retentissants: "LA BARBE".

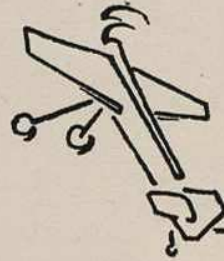


Quel doux moment que celui de tenir enfin entre ses doigts ce parchemin, résultat d'une longue série d'efforts, de sueurs froides, de victoires quotidiennes, première confirmation d'un espoir dont la réal-

isation représentera pour chacun de nous le couronnement, la clé de voûte d'une longue et patiente formation de pilote . . . En recevant ce modeste papier au discret tampon vieil or, chaque élève sent ses moignons (1) se couvrir de plumes . . . Pour certains, le brouhaha et les applaudissements

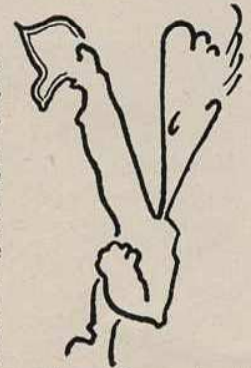
(1) Moignons d'ailes.

s'estompent, ils revivent leurs premiers émois, quand naïvement ils s'approchaient, craintifs et respectueux, cherchant le caoutchouc, d'un de ces monstres de fer que quelques mécanos "brassaient" en cadence; ils se revoient adolescents, tournant de l'index, durant des heures, l'hélice récalcitrante de leur modèle réduit, emmagasinant



à chaque tour un peu plus de joie . . . Joie ineffable de pouvoir donner la vie à cette chose inerte de "sponge" et de "balsa" faite pour eux, par eux. Premiers pas vers les choses de l'air, premier pacte conclu avec tout ce qui vole, première découverte de ce

sixième sens que la nature a mis "dans la peau" des privilégiés que nous sommes . . . Petits Icare, l'appel de l'air est en nous; la voie est tracée, toute droite; nos visions d'enfants, pleines de grand ciel bleu, d'hirondelles aux "combats tournoyants", de "steep turns" impressionnants de martinets rasant les murs aux coins des rues, ont laissé en nous plus de traces que les savantes démonstrations arithmétiques du "bahut."



Qu'il est déjà loin ce temps où nous matérialisions nos élans d'enfants par le seul moyen d'expression du modèle réduit . . . ce temps où nous regardions un P.N. comme un "potache" admire une femme.

Pourrai-je un jour?

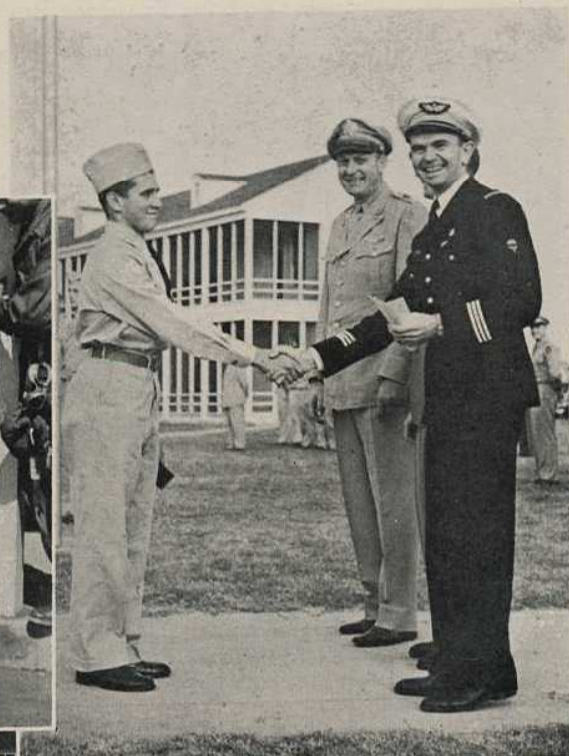
Nous voici maintenant engagés dans le vrai chemin, et nous éviterons l'ornière; la puissance de notre flamme est trop forte; nous pouvons arriver, nous devons arriver, il ne peut en être autrement. Nos premières aspirations de jeunesse ont marqué notre vie d'une teinte indélébile. Si nous avons patiemment cultivé notre foi, quels que soient nos déceptions, nos luttes, nos reculs, nous devons arriver au but, tôt ou tard C'est d'ailleurs ce que nous souhaite le Major Riley au cours de son allocution, en nous promettant que cette bienveillante sollicitude, dont nous lui sommes si reconnaissants, nous était acquise pour l'avenir.

Une si belle soirée ne pouvait se terminer ainsi. Tous, debout, nous formâmes la chaîne de table à table et, tandis que les bustes se balançaient en cadence, s'élevèrent, timides d'abord, puis s'amplifiant, les premières mesures de l'"Au Revoir". Dans un magnifique élan, les strophes émouvantes chantant l'espoir de nous réunir, un jour, affirmèrent une fois de plus cette vieille amitié franco-américaine, cimentée par un sentiment commun: "L'AMOUR DU VOL."

Sgt. A. P. Boissout



1. A Hagood Field, le Squadron Commander, Hal Foster remet au moniteur français Bey-Rozet la "Distinguished Solo Cross" pour avoir réussi à "lâcher" l'élève figurant sur cette photo, exploit jusqu'alors considéré comme impossible.
2. "Graduation". Le Major Riley, Commandant la base et le Capitaine Le Bouëdec, Cdt. d'Armes français, félicitent le meilleur élève.
... Vous êtes le prototype du cadet stupide ...
3. La douche traditionnelle après le premier solo.



ORANGEBURG



4. La cérémonie des couleurs à Orangeburg.
5. La ligne de vol à Hawthorne Field, Orangeburg, S. C.



L'aviation est-elle une arme dangereuse?

(CONTE FANTASTIQUE)

par le Sergent Rault-Maisonneuve

Un lundi, à l'aube.

Nostradamus a déclaré, dans ses prophéties que ce jour est sous l'influence de la lune. Je ne m'en suis jamais autant aperçu que ce matin-là

Dans un demi-somme, Pierre chantonnait :

*"Au Texas où l'aurore
a des parfums de violette . . ."*

Je me sentais d'humeur à remettre aux mains de l'Inquisition tous les poètes et tous les musiciens, même Verlaine et Beethoven.

Il faisait un froid piquant. Un ancien m'avait dit :

—Ne te plains pas; si tu étais en été, tu aurais trop chaud.

Certains individus possèdent une philosophie naturelle qui me désarme. Le même garçon m'eut dit, au mois d'août :

—Quelle chance tu as ! Si tu connaissais les gelées matinales que nous avons supportées l'hiver dernier !

Mettons que j'étais de très mauvaise humeur et qu'il est agréable de se lever tôt. Au fait, pourquoi attendre que le soleil paraisse, puisque nous avons des montres ? D'ailleurs, le lit est insupportable le matin : il y fait beaucoup trop chaud, on y est mal à son aise. Tandis que dehors, la délicieuse fraîcheur de l'aube vous sollicite, et que vous ravissent le chant des alouettes et le joyeux tintement d'un lointain angélus.

Dès le début, tout s'annonça très mal. L'avion semblait hérissé de pointes et nous accrochait de partout. Les bombes étaient lourdes à manipuler. Quand tous ces pesants projectiles furent installés dans leur soute, Pierre s'essuya le front et s'assit sur son chronomètre. Je me mis à rire. Vexé, il me fit remarquer que le prix d'un chronomètre étant moins élevé que celui d'une camera, il préférerait être dans sa situation que dans la mienne et qu'à ma place, il enlèverait la bombe que j'avais laissé tomber sur l'appareil photo.

Sur ces entrefaites, Marceau sortit en rampant de la cabine du bombar-

dier, en tordant un peu au passage la manette des gaz. Il déclara que ça n'avait aucune importance, et que nous pouvions casser tout l'avion, parce que le viseur ne marchait pas, et que nous serions, n'importe comment, obligés de changer de "tapin." Nous étions donc en train de décharger les bombes, lorsque l'instructeur vint s'enquérir de la cause de notre retard. Si Pierre n'était pas resté accroché au poste de radio par sa courroie de parachute, il en serait tombé à la renverse.

Sur le nouvel appareil, tout alla encore beaucoup plus mal. Je hissais péniblement la dernière bombe, lorsque Pierre m'offrit son aide. Aide toute morale, car Pierre a tellement spécialisé chacun de ses dix doigts qu'il n'en a jamais plus d'un à la fois à sa disposition. J'aurais bien supporté pendant un certain temps les quelques 40 kilogs d'acier qu'il m'avait posés sur la tête, mais je ne peux pas souffrir que Marceau tripote le contact des soutes à bombes quand j'ai les jambes à l'extérieur de l'avion et le corps à l'intérieur. Je crois que la mécanique moderne réclame des facultés un peu spéciales que ces gar-



Le pilote lisait des poésies de Browning

çons ne possèdent pas. Ainsi quand Pierre procède à un démontage, il provoque une telle révolution dans le monde des ressorts qu'il ressemble à un charmeur de serpents.

Bref, sans autre incident grave, nous avions fini par atteindre ces

hautes couches de l'atmosphère où il suffit de déplacer les écouteurs de quelques centimètres pour être à l'abri de la parole humaine. Les moteurs et Marceau ronflaient régulièrement, les uns dans un air légèrement coton-



Quand la cible arrive à la semelle

neux, l'autre sur un matelas de parachutes. Le pilote lisait les poésies de Browning et Pierre se préparait un copieux sandwich à la confiture de rhubarbe. Je pensais - c'est-à-dire que j'essayais de compter tous les tuyaux dans lesquels je m'étais empaqueté : oxygène, laryngophone, écouteurs et ficelle pour retenir mes lorgnons noirs contre le soleil.

C'est alors que la tragédie se déroula en une série de phases confuses et rapides, le tout provoqué par Pierre qui ne peut jamais rester tranquille. Comme l'apprenti sorcier, il s'était levé soudain en déclarant qu'il allait se débarrasser des bombes, tandis que, de son côté, Marceau provoquait un commencement d'incendie.

—Fais attention, mon vieux. Tu sais qu'avec ce viseur, il t'arrive toujours des ennuis.

—Ne t'inquiète pas, j'ai découvert une nouvelle procédure. Plus besoin de viseur : tu mets ton pied sur le bord du plexi-glass et quand la cible arrive à la semelle, tu largues tout.

Il revint, blême, quelques instants plus tard :

—Aidez-moi ! J'ai atteint la fabrique de chaussures.

Les choses allant de mal en pis, nous nous en primes au pilote que nous attachâmes à une bombe et quand nous l'eûmes largué, il disparut en récitant les beaux vers du "Forced Recruit" :

"Aim straightly, fire steadily. . ."

Jamais de notre vie nous ne vîmes si beau "shack." Il atterrit juste au centre de la cible, à un endroit où le sol est plus mou qu'ailleurs car il n'est jamais atteint. Je crois qu'après son contact avec la terre, un peu étonné, il se remit à lire. Par conscience professionnelle, nous lui envoyâmes son parachute fixé à une autre bombe.

Dès que la radio eut fini d'interpréter la Symphonie Fantastique de Berlioz, nous primes le parti de sauter à notre tour. Il est agréable de se sentir mollement balancé dans un nuage au gré du vent, mais Pierre gâta la "party" en atterrissant dans une mare, face au vent. L'instructeur du Physical Training doit avoir raison quand il nous suppose une hérédité gyroscopique. D'après lui, nous subissons violemment les lois de la précession, et il est un fait, qu'il n'a jamais pu ordonner "Pas de gymnastique—En avant—Marche !" sans nous faire fuir en marche arrière dans la direction de nos baraques.

Le fermier dont j'endommageai l'orangeaie en atterrissant m'annonça que j'étais dans les environs immédiats de Los Angeles. Nous mîmes Pierre à sécher et nous nous dirigeâmes lentement vers la ville.

Au premier abord, Los Angeles est une cité comme les autres. On a bâti de hautes maisons autour des ascenseurs, mais ça n'a aucune importance parce que le ciel paraît plus haut que partout ailleurs. Le Pacifique vient faire un peu de cinéma sur les plages avoisinantes, et lécher les pieds des actrices. Tout est ensoleillé, depuis les femmes qui lancent des regards étincelants jusqu'aux palmiers qui laissent nonchalamment tomber des noix de coco sur la tête des passants.

Au-dessus de cet assemblage de villes, dominant la baie avec des rues transversales qui sont des clins d'oeil vers l'océan, s'élève l'orgueilleux Bois Sacré : Hollywood. C'est de lui, je suppose, que l'auteur de la Divine Comédie a écrit :

"Nel mezzo del camin di nostra vita mi ritrovai nel oscura silva

che la diretta via era smarrita. . ."

Nous aussi, nous nous étions égarés et j'avais beau tourner dans tous les sens mon "AGB computer"—le cerveau de carton qui résoud les problèmes de navigation—nous n'arrivions pas à conserver notre cap. Bien des jupes froufrouantes nous avaient donné une forte dérive que le pouls de Marceau enregistrerait à 40°. En outre, pour les calculs sidéraux, le firmament d'Hollywood est un peu particulier et les étoiles y sont plus fuyantes que partout ailleurs.

C'est une toute petite star, un peu pâle malgré son fard, qui nous conduisit jusqu'à la porte du Studio X. Y. . . Co. Une grande usine, avec une cheminée fumant toujours, gigan-

d'avions, erre tout un peuple de machinistes et d'accessoiristes affairés. Des candidats étoiles promènent des regards langoureux tout alentour et rêvent. Je pense que, selon le mot de Voltaire, ils se comparent à cette goutte d'eau perdue dans l'océan et qui devint, après qu'un génie pris de pitié l'eût fait avaler par une huitre, la plus belle perle de l'Orient et le principal ornement du trône du Grand Mogol. Mais les bons génies sont difficiles à trouver à Hollywood—les huitres aussi, d'ailleurs.

Nous nous étions déjà mis sept fois au garde à vous, dans la position réglementaire du salut. Une foule d'officiers défilait. Ce fut d'abord un lieutenant, avec une vingtaine de décorations. Il nous répondit très poliment par un "hello." Puis vint un



tesque encensoir à la gloire de la Compagnie, des murs de brique, assez ternes—une grille—des visiteurs qui voudraient la franchir et des policiers qui les en empêchent. Car il est aussi difficile d'entrer dans un studio que de sortir d'une prison (d'après ce qu'on dit—je ne connais pas très bien la question des studios.)

Cependant, lorsque nous demandâmes au policeman la permission de franchir le seuil, il considéra longuement nos uniformes français, et répondit que pour nous c'était au stage 23.

Entre les bâtisses recouvertes de zinc qui ressemblent à des hangars

capitaine, avec au moins trente médailles qui nous dit : "How are you?" en nous faisant un petit geste de la main.

A ce moment-là, un civil s'approcha de nous et nous demanda dans quel film nous tournions.

—Mais monsieur, dans aucun. Nous sommes des visiteurs.

—Excusez-moi . . . je croyais . . . votre costume.

—Nous sommes tout simplement des aviateurs français et ceci est notre réel uniforme.

Pierre dit qu'il comptait sur la clémence du magasinier pour le laisser sortir avec sa tenue, parce qu'il avait

une chemise assez courte. Notre interlocuteur le lui promit très obligeamment.

—Je m'étais bien dit, ajouta-t-il, que vous aviez quelque chose d'un peu anormal quand je vous ai vu saluer tous les figurants.

—Pardon . . . quels figurants?

Il indiqua d'un geste de la main la foule des officiers qui continuait à déferler en un flot continu.

Je rougis—Marceau pâlit—Pierre conserva l'air hargneux dont il fait sa toilette quotidienne.

Toute notre rage se concentra sur le monsieur qui s'approchait à ce moment-là. Il portait un costume de colonel très élégamment coupé. Je mis mes mains dans mes poches, Pierre souffla vers lui avec mépris la fumée de son cigare, et je crois même que Marceau, qui ne sait pas très bien se contenir, lui adressa de la main un geste moqueur très irrespectueux.

Le civil nous demanda si nous le connaissions. Nous répondîmes que non, car nous venions à peine de nous introduire en fraude aux studios.

—C'est le Colonel A. . . , un vrai colonel, celui-là.

Nous eûmes l'impression d'avoir commis une gaffe.

—Il est aussi directeur des studios.

—Eh bien, déclarai-je pour dire quelque chose, il a l'air vraiment désagréable, vous ne trouvez pas?

—Moi, vous savez, je ne porte jamais de jugements sur mes parents.

—Sur qui?

—Ce colonel, c'est mon père.

J'ai donné rendez-vous à ce jeune homme place de la Concorde dans quinze jours, et je crois bien lui avoir promis de l'emmener dîner chez Maxim. Dans les cas graves, mes instincts généreux se révèlent toujours.

Nous nous réfugiâmes dans le premier bâtiment venu. Un extincteur, une grande pancarte "Silence", et une autre "Danger d'incendie", en lettres rouges, en gardent l'entrée. Sur la pointe des pieds, nous franchîmes une porte feutrée. Il y avait à l'intérieur un vacarme épouvantable. Un journaliste incognito interrogeait une vedette à lunettes noires.

—Pouvez-vous nous parler de votre prochain film?

Elle minauda:

—Oh, mais, c'est très secret, ne le répétez pas. (Elle sortit de son sac un morceau de papier, et inscrivit le titre du film). Trois millions de dollars. Mon rôle est très, très import-

ant. C'est fou le travail de montage que nous allons avoir.

—Merci beaucoup. . .

—Dites aussi à vos lecteurs que ma chienne Bobby n'a presque rien mangé hier.

—Et Raphael Malacere?

Elle baissa pudiquement les yeux.

—Ca aussi, c'est un secret, permettez-moi de le taire. Je ne le vois plus depuis dix-neuf jours. Je vais bientôt me marier secrètement avec Y.

A ce moment, un individu particulièrement débraillé hurla "Silence" dans un haut-parleur. Tout le monde se tut instantanément, pendant que sur le mur, comme un écho, le mot se répétait en lettres de sang. Le gros monsieur coléreux continua à brailler pendant quelques minutes, jusqu'à ce qu'il frôlât l'extinction de voix. Puis, du haut d'échafaudages, les faisceaux des projecteurs se concentrèrent sur le plateau.

Une script girl très agitée fit remarquer au jeune premier qu'il devait porter les mêmes boutons de manchette qu'à la scène 1920. Puis l'ingénieur du son cracha dans un microphone et déclara qu'il était satisfait (je voudrais savoir si le micro l'était.) On fit rouler un charriot, porteur de caméras, pendant que l'ingénieur du parfum fly-toxait la pièce. Le metteur en scène poussa un dernier rugissement, et le "play" commença.

Le jeune premier prit une cigarette—la posa sur un cendrier—sortit une allumette—la gratta trois fois de l'air satisfait d'un monsieur qui gagne bien sa vie—et jeta le tout dans la cheminée, cendrier y compris.

Le metteur en scène dit "O. K.", l'assistant metteur en scène dit qu'il était content, et tout le monde roucoula de plaisir. Mais le petit monsieur du micro se leva d'un bond et hurla: "Objection. Le son."

Et la script girl déclara qu'il vaudrait peut-être mieux employer des allumettes bougies, comme dans la quatre du trois.

Pour tout le reste, je n'ai pas très bien compris. Quatorze chorus girls

très déshabillées venaient d'entrer sur le plateau, poursuivies par un maître de ballet en colère. Marceau, en se penchant pour les voir, laissa tomber une hache à incendie sur le chien de la vedette, au moment où le colonel, accompagné de la police, se précipitait vers Pierre. J'ignore quelles cellules grises de mon cerveau réagirent, j'en ai honte encore. Je me retrouvai dans un des placards du magasin, au rayon lingerie pour femmes, et je crois bien que je m'y endormis.

Ce n'est que tard, le lendemain matin, après m'être fait maltraiter par des quantités de figurantes en costume léger, que je revis la lumière du jour. Un policier attendait dans un coin, avec des menottes. Il s'approcha de moi, l'oeil dur:

—Etes-vous un aviateur français?

—Euh, oui . . . français . . . aviateur . . . d'accord.

—Veuillez me suivre.

Résigné à tout, j'obéis. Il me conduisit à l'intérieur d'un bâtiment sévère, et me fit entrer dans un bureau où le directeur des studios était assis.

—Je me rends, Monsieur, et j'avoue tout.

En disant cela, j'avais fermé les yeux et tendu les mains. Il les serra avec effusion.

—Mon cher ami, j'ai un télégramme à vous remettre.

Le télégramme était ainsi rédigé:

"RESTRICTED. Directeur du ground school de l'AAFBS aux Serjents X, Y, et Z. Félicitations pour héroïque conduite et sauvetage appareil. Cependant rentrer urgence avant fin semaine: punition Dimanche, parti en vol chausures non cirées. Faites savoir si rempli forme 1. Hiérarchiquement vôtre."

Dans le train qui me ramenait, j'ai raconté toute mon histoire à une jeune femme. Et elle m'a répondu:

—Si je ne connaissais pas mon mari, je dirais que vous êtes le plus grand menteur du monde.

Je lui présenterai Pierre, si jamais on le sort un jour de prison.

Je sais que le vrai peut parfois n'être pas vraisemblable. Si vous ne croyez pas ce que je vous ai raconté, je ne peux que vous citer le vers suivant:

"Ducunt volentem fata, nolentem trahunt."

Les destinées mènent celui qui consent, tirent celui qui refuse.



Poste Aérienne

Les Promotions

Nous relevons dans une des dernières listes les promotions suivantes intéressant les Eléments Air aux USA:

Au grade de Général de Division:

Le Général de Brigade Aérienne Charles Luguët, Chef de la Mission Air à Washington et Commandant les Eléments Air aux USA.



Au grade de Colonel:

Le Lt. Colonel Breyton, Commandant les C.F.P.N.A.



Le "Courrier", partageant le sentiment des aviateurs français stationnés aux USA se réjouit de ces promotions qui viennent récompenser les efforts et la valeur de deux chefs respectés.

Le "Courrier" présente au Général Luguët et au Colonel Breyton ses plus respectueuses félicitations.

Nous apprenons avec plaisir que l'un de nos plus brillants collaborateurs, le Lt. Colonel Pierre Mortier, vient d'être titularisé dans son grade. Personnalité politique des plus connues, journaliste, auteur dramatique bien parisien et de plus "Vieille Tige," le Col. Mortier n'a pas hésité à s'enfuir de France pour reprendre du

service dans les Forces Françaises Libres.

Le "Courrier" est heureux de présenter à son éminent collaborateur—qui a été par surcroît un de ses fondateurs—ses félicitations pour cette promotion bien méritée.

Au cours d'une émouvante cérémonie, le Général Barney M. Giles, du War Department a remis au Lt. Col. de Ponton d'Amécourt la Croix de la "Legion of Merit," une des plus hautes distinctions américaines. Toutes nos félicitations au Colonel d'Amécourt. Il a bien mérité cette marque d'appréciation des services qu'il a rendus pendant son séjour aux E.U.

Citations

Ont été cités avec attribution de la Croix de Guerre avec Etoile d'Argent: les Sergents Pierre PANCRAZI, André ALLEMAN, Manuel CASTEJON, René DOMINICHETTI, tous du 1er détachement mitrailleurs, actuellement affectés au G.B. "Bretagne" (2/20).

A l'ordre de l'aviation de Bombardement, Croix de Guerre avec étoile de vermeil:

Le Sgt. PEREZ Fernand (G.B. 2/52 "Franche-Comté") du 2ème det. mitr., l'Aspirant HENRY Georges (G.B.M. 1/22 "Maroc"), 3ème det. pil.

Le Sgt. GASSER (G.B.M. "Maroc") et le C. C. SURBIN Maurice (G.B.M. 1/19 "Gascogne") tous deux du 2ème det. mit.

Avec étoile d'argent:

Les Sergents Maurice CORDEL, Pierre LOTHIE, du 1er det. mit. G.B.M. "Gascogne."

Les Sgt. Chefs RECHARD Lucien, BOGAIS André, le soldat ISNARD Jacques, G.B. "Gascogne," du 2ème mit, le soldat SCHILLING Pierre, du 1er mit. G.B. 1/22 "Maroc;" l'Aspirant BEAUCOURT Robert, le Sergent CIANTON Jean, du 1er det. pil, tous deux au G.B. "Maroc."

A l'ordre de la brigade aérienne, avec attribution de l'étoile de bronze:

Le Capitaine HALLE Aimery, anciennement au G.M. "Maroc," actuellement attaché à la Mission de l'Air à Washington.

L'Aspirant PORTA Oscar, l'Adjudant HOULDINGER Roger, du 1er det. pil, les Sergents LIGIER Yves, du 1er det. mit., DENGLOS Roger, du 2ème det. mit, affectés au G.B. "Maroc."

A l'ordre de l'escadre aérienne, avec étoile de bronze:

Le Lt. VILLETORTE, G.B.M. 1/19 "Gascogne," le Sgt. LAGARENNE Gaston, G.B. "Maroc," du 1er det. pil., les Sgts. MICHELETTI, G.B. "Maroc," 1er det. mit. et BELZ Raymond du 2ème det. mit., G.B. "Gascogne."

A l'ordre de l'aviation de Chasse:

Le Capitaine DUC Jean, anciennement G.C. 1/3, Mission des Ecoles.

Affectations

Lt. LEPEU G., 1er det. pil, au Squadron reconn. "Savoie" 2/33 (sur Spitfire).

Les S/Lts. PUJOL A., 4ème det. pil. et DESCHEPPER J., 2ème det. pil., au Squadron de Chasse 3/6 "Roussillon," GEHANT P., 3ème det. pil. au Squ. reconn. "Savoie" (escadrille de Spit.), JACQUET G., 3ème det. pil. au G.C. 2/9 "Auvergne," DEBAUD J., 1er det. pil. au G.C. 2/5 "Lafayette," DEPINEY Georges, 7ème det. pil. au Centre Instruction de Chasse de Meknès.

Le Lt. FRANTZ Roger, 5ème det. pil., au G.B. No. 2.

Les S/Lts. CLEMENCET R.E.A., 1er det. pil. au G.B. "Maroc," BIT claude, 7ème det. pil., au Groupement Bt. No. 2, et BONAMY Paul, 11ème det. pil., à l'Ecole E.A.R., Rabat.

Le Lt. SINIBALDI P. anciennement Bataillon Air 117 est affecté aux C.F.P.N.A.

Les Lts. LAMBRIGOT Pierre, 1er det. pil., au Squadron de Chasse "Corse," GUEZ Maurice, 2ème det. Mécaniciens, à la Section Française de l'Army Air Force Command.

Le Capitaine VALMONT Guy, 1er det. mitr., à l'EMGA, 2ème Bureau.

Le Capitaine CASTELAIN H., à l'Ecole de Perfectionnement de Pilotage, Kasba-Tadla (moniteur).

Nouvelles de France

Le Commandant Marcel DORET vient de mourir à Abbeville (Somme). Pilote de l'autre guerre, as de l'acrobatie, détenteur de plusieurs records automobiles et aéronautiques, il avait fait connaître dans toute l'Europe son monoplane Dewoitine argenté aux ailes rayées de rouge. En 1931, il avait tenté infructueusement le raid Paris-Tokio au cours duquel son coéquipier le Lt. de Vaisseau Lebrix devait trouver la mort. Tout dernièrement, il avait constitué un groupe de 30 Dewoitine qui opéra avec les F.F.I.

contre les forces allemandes de la Côte Atlantique. Avec Marcel Doret disparaît un des meilleurs pilotes et l'une des figures les plus sympathiques et les plus colorées de l'aviation française.

On annonce la mort en combat aérien du Commandant (du G. C. "Champagne" 1/5) Marin la Meslée, descendu par la "Flak," le 4 février 1945, au cours d'une mission dans l'ouest de l'Allemagne. Ce grand pilote qui ne vivait que pour l'aviation avait remporté 24 victoires, au moment où il disparut et effectué 117 missions depuis le 8 novembre 1942.

On vient de révéler comment la base de sous-marins allemands du Havre a été détruite dans la nuit du 5 juillet par un ingénieur-électricien. Ayant réussi à gagner la confiance des Allemands, il avait, comme électricien-chef, obtenu l'accès du magasin aux torpilles, en profita pour relier le détonateur d'un de ces engins au téléphone, et quand les Allemands téléphonèrent, le dépôt sauta, détruisant toute la base allemande.

Les unités de chasse de l'Armée de l'Air française ont remporté en combat aérien à la date du 1er janvier 1945, 1.087 victoires officielles et 309 probables.

Les aviateurs français combattant dans les "Squadrons" de la Royal Air Force ont remporté, en outre, 65 victoires officielles et 25 probables.

Le régiment de chasse "Normandie" 199 victoires, le groupe "Alsace" 87 victoires, le groupe "Lafayette" 67 victoires.

L'industrie aéronautique française fournit à l'heure actuelle un effort remarquable pour redonner à la production nationale une place de premier plan et permettre ainsi la reconstruction d'une aviation puissante et indépendante. Dès le lendemain de la libération, le travail a repris dans les usines souvent démolies, mais dont le matériel avait été sauvé par le patriotisme des travailleurs. 70.000 hommes et femmes travaillent actuellement dans la production aéronautique.

250 appareils de types divers sont sortis des usines françaises depuis la libération. Et l'on peut être certain que la cadence de la production sera sans cesse accélérée. Voici par exemple les chiffres obtenus par un grand atelier d'aéronautique de la région



COLONEL WILLIAM B. WRIGHT
Commandant la base de Barksdale (La.)

parisienne: en décembre, le personnel a sorti 6 appareils de transport. En janvier, 15. En février, on va en sortir 20! . . . Et ensuite régulièrement, un appareil sortira chaque jour de l'usine et des ateliers de montage.

Au S.N.C.F. la production des appareils "Nord 1000" suit une progression identique et les plans sont largement dépassés. En fin décembre, la fabrication était en avance de 7 appareils sur le programme prévu. En fin janvier ce dépassement de programme atteignait 14 appareils. Ce labeur énorme s'accomplit dans une atmosphère d'enthousiasme patriotique. Ainsi, pour manifester leur satisfaction et leur entrain au travail, la direction et le personnel des ateliers aéronautiques de Suresnes ont remis, le 21 février, en cadeau au Ministre de l'Air, le centième appareil sorti de leur usine depuis la libération.

Le port de Marseille si grièvement atteint par les destructions pratiquées

par les Allemands avant leur départ, reprend peu à peu son activité. Pour la première fois depuis la libération, le 19 janvier, un navire Liberty de 1500 tonnes de blé en vrac venant du Canada a pu accoster au môle de la Pinède. Le blé été déchargé rapidement.

Les troupes alliées qui se battent dans la région côtière ouest de la France possèdent maintenant leur propre aviation: la "French Atlantic Air Command," qui lance des bombes allemandes capturées et mitraille les fortifications et les dépôts de munitions allemands autour de La Rochelle avec des balles allemandes. Cette aviation opère depuis plusieurs semaines.

Le régiment Normandie vient encore de se distinguer sur le front de Prusse Orientale où il a abattu 48 appareils ennemis. Le lieutenant J. André, fils de l'athlète Géo André, tué glorieusement en Tunisie, a descendu à lui seul 13 avions allemands.

LE PRIX

*Heureux qui, pour la gloire ou pour la liberté,
Dans l'orgueil de la force ou l'ivresse du rêve
Meurt ainsi d'une mort éblouissante et brève*

J. M. de Hérédia.

(La Mort de l'Aigle)

Tombés pour la France en service aérien commandé, depuis le 1er janvier 1945 :

de SEVIN Thierry, Elève-pilote, à DODGE CITY, le 12 janvier 1945.
S/Lieutenant MANTOUX Olivier, Pilote à TURNER FIELD, le 12 janvier 1945.
Sergent SCHEER Jacques, Pilote, à TURNER FIELD, le 12 janvier 1945.
Caporal Chef VASSAL Georges, Pilote, à TURNER FIELD, le 12 janvier 1945.
Sergent Chef SALY Louis, Pilote, à GUNTER FIELD, le 16 janvier 1945.
Sergent PASTOUREL Raymond, Pilote à BARKSDALE, le 7 février 1945.
Sergent BONNET Paul, Bombardier, à BARKSDALE, le 7 février 1945.
Sergent DUCOURNEAU Jean, Radio, à BARKSDALE, le 25 février 1945.

En vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés, le Général de Division Aérienne Luguet, Commandant les Eléments Air aux Etats-Unis a cité, à titre posthume, ces huit victimes qui ont été inhumées au Cimetière Militaire Français de Montgomery (Ala.).

... AU CHAMP D'HONNEUR DE LA SOUFFRANCE

Pierre GUIRBERT est mort.

Arrivé aux Etats-Unis le 23 Mars 1944, il entraînait presque immédiatement à l'hôpital et ne devait le quitter que pour mourir.

Pierre Guirbert avait le même élan, le même enthousiasme que ses camarades. Il rêvait d'aviation et du plus beau service. Il est mort sur un lit d'hôpital après 10 mois et demi—je dis bien : 10 mois et demi—de souffrances, d'espoirs tenaces, rongé par un mal implacable.

Apparemment, ce séjour au Northington General Hospital de Tuscaloosa peut sembler stérile et les superficiels diront que Pierre Guirbert a manqué sa vie.

Mais il y a plusieurs manières de SERVIR.

Pierre n'a pas connu l'offrande du combat aérien où la vie se brise net, d'un seul coup.

Dans les alternatives d'espoir et d'abattement, dans les jours de lumière comme dans les interminables nuits sans sommeil où la solitude fait peur, tout brûlant de fièvre ou grelottant d'une vie déjà en veilleuse, Pierre Guirbert, à sa manière, a SERVI.

Réconfortant des camarades d'hôpital moins malades que lui et qui venaient lui confier leurs fatigues et leurs plaintes, Pierre Guirbert a fait aimer la France, au Northington Hospital, par la splendide manière dont il a su faire face à son mal.

Tout l'hôpital connaissait le "French Cadet" qui, parfois, dans un de ces délires qui le mettaient

à deux doigts de la mort, appelait inlassablement SEGUR 24-37.

Séjour 24-37, c'était le numéro de téléphone de son père, à Paris, vers qui allaient toutes ses pensées.

Sur ce lit d'agonie qui vit s'éteindre dans la souffrance la plus lancinante un jeune élève aviateur de chez nous, se penchèrent les plus hautes compétences médicales appelées de Washington comme les plus sympathiques soutiens.

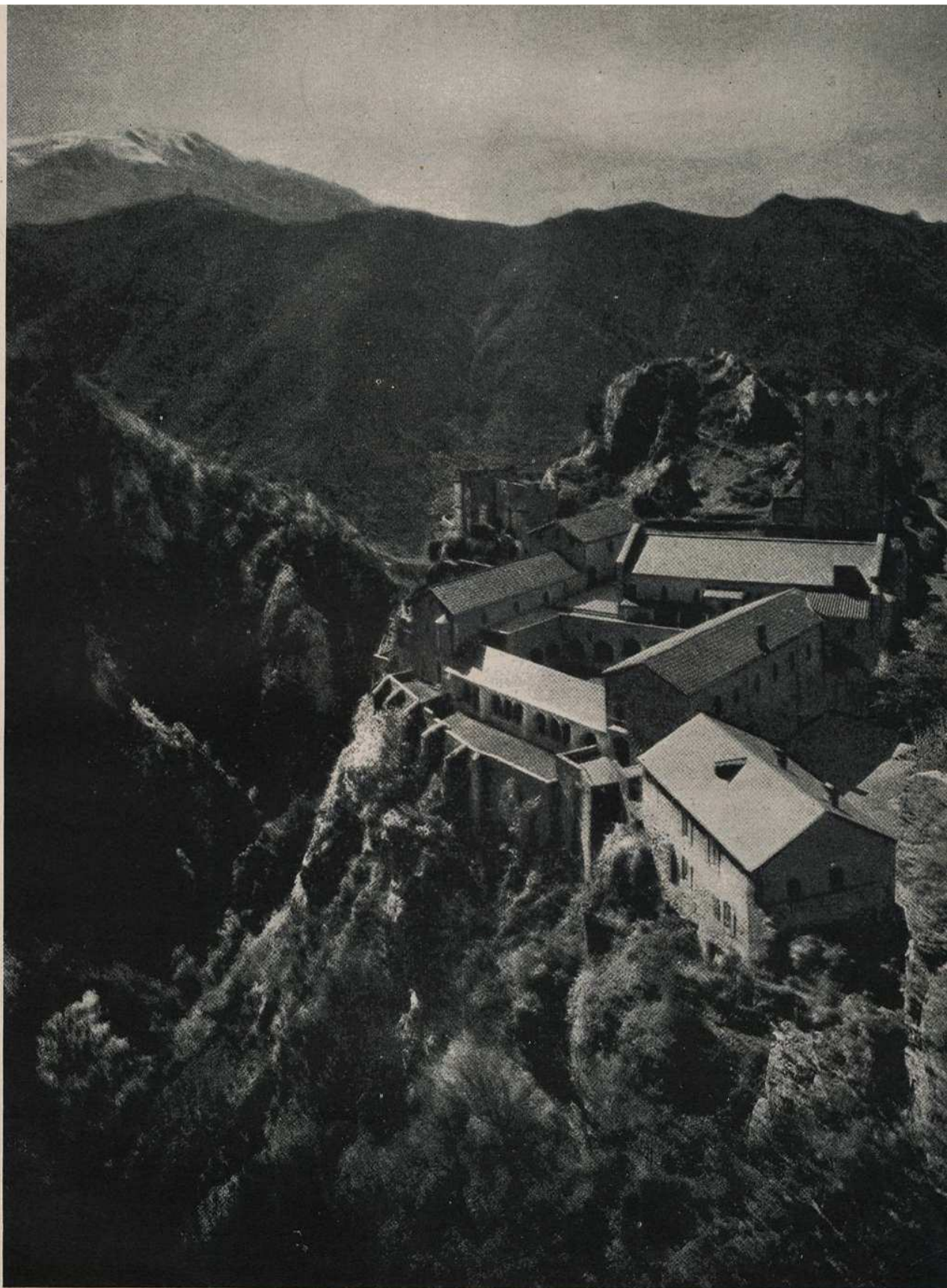
Qu'il soit permis de remercier ici les docteurs, les nurses et les amis de Tuscaloosa, dont la science et la patience furent parfois mises à l'épreuve.

Quant aux deux femmes françaises qui apportèrent si souvent à notre malade le réconfort de leur bonté, nous savons que Pierre, dans la Paix de l'au-delà, saura les remercier comme elles le méritent.

Pierre GUIRBERT aimait ses officiers, ses camarades, ses aumôniers. Le Père PAROISIEN et moi avons pu suivre la montée de cette âme, affinée toujours davantage par la souffrance. Pierre, avec notre cœur de prêtres, nous te remercions tous deux de ton exemple.

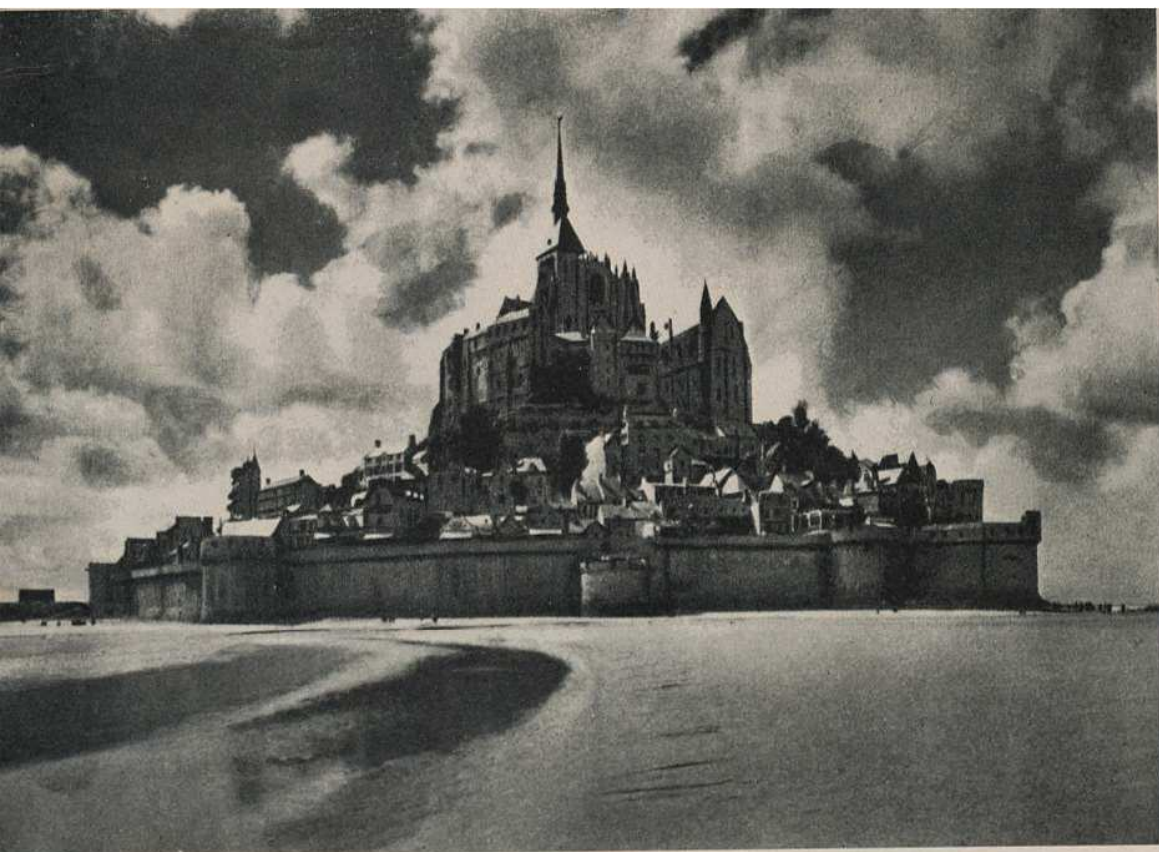
Mort au CHAMP D'HONNEUR DE LA SOUFFRANCE, comme d'autres tombent AU CHAMP D'HONNEUR DE L'ENTRAÎNEMENT AÉRIEN ou du COMBAT, Pierre GUIRBERT a bien mérité de la Patrie.

P. G.



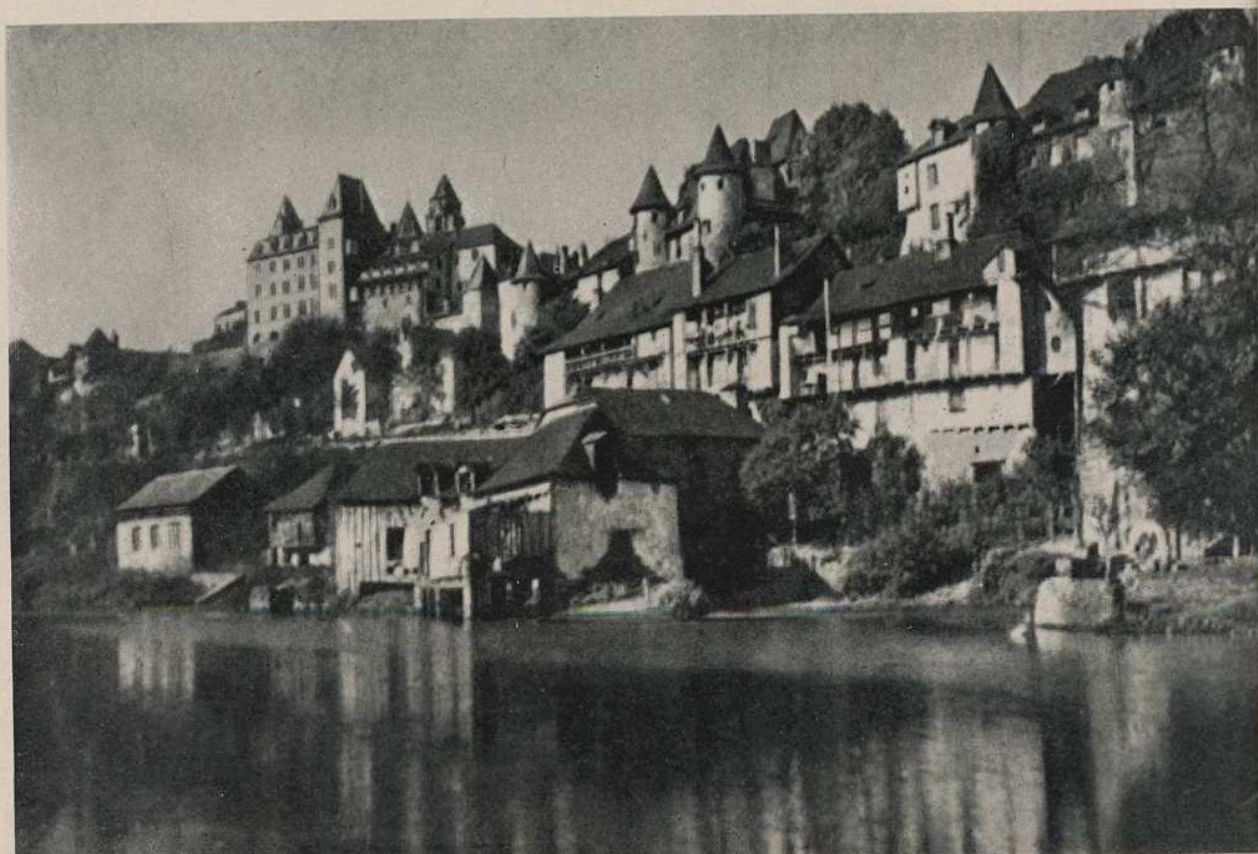
Comte de Foix—Abbaye de Saint Martin du Canigou

NORMANDIE



Mont St. Michel

Uzerche



11-MON-11



Barksdale . . . C'est déjà un souvenir et pourtant . . . que ne donnerions nous pas pour pouvoir passer à nouveau quelques heures à 4,000 pieds dans un B.26 . . .

Le groupe "Cie. Aéro Fatma" a vu le jour à Barksdale Field le 28 septembre 1944. Il comprend 12 équipages ayant chacun, dirait un metteur en scène, deux "musiciens de l'air" (pilotes) "un soir de bombe" (bombardier) "un ange à la figure sale" (mécanicien) "un I. F. 1 ne répond plus" (radio) et un "Monsieur de la santé" (armurier).

La "Cie Aéro Fatma" a pour Commandant de Cie le Lt. Wladimir, car c'est ainsi qu'est surnommé l'honorable chef qui chaque nuit accompagné de Rogers, l'aspirant, vient nous enlever des bras de Morphée.

* * *

Il est 5 heures du matin. L'heure où les braves pékins dorment d'un sommeil sans limites après une nuit agitée passée dans un "night club." Mais nous, fidèles à nos devoirs, nous devons nous lever pour aller au Briefing et écouter bien sagement l'Officier américain chargé d'affecter un avion à chaque équipage et, de donner les instructions pour les différentes missions à accomplir.

* * *

Aujourd'hui, nous avons une mission de bombardement. C'est notre cauchemar et vous allez en connaître la raison.

Il est 7 heures. Tout est prêt pour le départ mais le bombardier—toujours lui!—est en retard. L'équipage se désespère. Au loin Lily de son pas lent arrive avec le fameux "Bomb sight." Derniers préparatifs du bombardier et Jean-Paul emmène le 217 sur la ligne de vol. Essai des moteurs. Tout marche bien. Départ. Un tour de piste puis nous voici prenant l'altitude de bombardement: 10,000 pieds. . . .

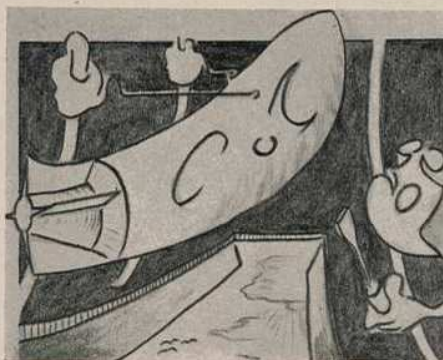
Nous allons voler ainsi quelques heures avec ce bon vieux B.26 qui

totalise plus de 2,000 heures de vol . . .

Pendant notre montée, voici que les 2.000 CV d'un de nos moteurs faiblissent. Nous nous regardons tous. Qu'allons-nous faire? Retourner au terrain, perdre un temps infini à palabrer et faire du "Stand by" pour le reste de la matinée? Jamais. Mieux vaut continuer. Que nous importe le risque, nous ne voulons même pas y penser.

L'avion grimpe toujours et le moteur qui faiblissait reprend son régime normal. Il a compris sans doute. . . .

Nous voici maintenant à 10.000 pieds; Lily est déjà dans le nez et nous sommes à la recherche des targets.



Enfin après quelques minutes nous voici sur l'objectif. Notre bombardier annonce "Bombs away"—Hélas! La bombe ne part pas et c'est un tour pour rien au grand dam de tout l'équipage.

Second tour: même résultat.

Troisième tour: même résultat.

L'équipage ne comprend toujours pas et le dialogue suivant s'engage:

Jean-Paul: Allo Lily qu'y a-t-il?

Lily: Je n'y comprends rien, dis à T . . . de vérifier les racks.

T . . . un tournevis à la main, se rend dans la soute à bombes, fait une vérification bien inutile d'ailleurs, revient et rend compte que tout fonctionne bien. Bon, nous allons recommencer. La target est en vue. Même procédé. L'armurier, le radio et le

mécanicien ont mis leur nez à la fenêtre pour regarder la bombe tomber. Elle tombe, elle tombe, cette fameuse bombe. Je regarde Jean-Paul et je lui fais signe de porter ses yeux sur "un soir de bombe." Lily est accroupi son nez collé à la vitre afin de suivre des yeux la trajectoire de "SA BOMBE." Jean-Paul interroge l'observateur au sol et apprend qu'après vérification au point de chute, la bombe est tombée à 1.000 pieds du centre de la "target!" La mission se poursuit avec les mêmes imprévus. Quelques bombes prises de pitié pour le bombardier consentent à tomber parfois à 50 ou 100 pieds du but et Lily jubile. . . .

La descente se fait sans histoires. Le radio a eu l'amabilité de capter une émission de musique. L'armurier, l'éternel fatigué, l'écouteur aux oreilles et tout somnolent attend que l'avion soit sur la "rampe" pour s'étirer.

Voilà une mission (toujours difficile) de bombardement terminée et nous formulons le souhait que demain une mission de navigation (plus intéressante) nous soit donnée.

* * *

C'était le bon temps malgré les multiples incidents et la fatigue des heures de vol.

* * *

Les B.26 sont restés à Barksdale Field et les belles équipes de la "Cie Aéro-Fatma" actuellement à Bolling Field assistent à des conférences, font d'agréables marches une fois par semaine et visitent les musées de la capitale des U.S.A.

Distractions saines pour des corps sains.

* * *

Espérons qu'à notre retour en A.F.N. nous goûterons à nouveau aux joies de l'air et que nos rêves seront une réalisation et non pas une désillusion.

Antoine Monreal

GEORGES LE REVOLTE

Voici l'article d'adieu de notre camarade Bourdens qui rentre en Europe après avoir terminé son entraînement au Canada.

Nos lecteurs savaient déjà que notre spirituel collaborateur était un maître du crayon. Ils se rendront compte, à la lecture de son papier, qu'il est aussi un as du stylo.

Bourdens fut un des premiers à répondre à l'appel du "Courrier." Il fut un de ceux qui s'offrirent dès le début à supporter les pas hésitants de notre revue. Qu'il trouve ici l'expression de notre reconnaissance.

C'est une particularité du "Courrier" de voir ses collaborateurs et ses lecteurs se renouveler constamment. Mais si l'apparition fréquente de talents nouveaux donne à ses pages ce caractère de fraîcheur et d'originalité qui leur est propre, la disparition des anciens nuance de tristesse le plaisir que nous en éprouvons.

Notre camarade du Canada emporte avec lui nos regrets. Il a bien rempli sa tâche de ce côté-ci de l'Atlantique. Il va s'attaquer maintenant à besogne plus sérieuse. Bonne chance, Bourdens!

★ ★ ★

Le Flight Commander fit irruption dans la salle des élèves, où, négligemment allongés sur les parachutes, nous attendions notre tour de vol. Son regard décidé, ce regard des grands jours, passa d'une face à l'autre et, à ma grande horreur, s'arrêta sur moi.

—Plouqueton . . . Vous ne faites rien en ce moment? O. K. . . venez avec moi, j'ai du travail pour vous.

Dans le couloir, devant son bureau, il me confia :

—C'est le succès! Encore quelques ajustements, et ça y est! Que pensez vous de ça?

Il ouvrit la porte et je restai sans parole. "Ca" ressemblait aux débris d'un poste émetteur, d'une machine à coudre et d'un Link combinés au-delà de toute compréhension. Je n'essayerai pas d'en faire une description. Le plancher était matelassé de schémas de montage et de feuilles de calcul. Visiblement, le "boss" avait travaillé la nuit. Ainsi, c'était pour créer cette monstruosité qu'il s'enfermait en grand mystère dans son placard!

Je m'arrangeai pour lui faire comprendre, avec les plus grandes précautions oratoires, que je n'étais pas tout à fait au courant.

—Ne voyez-vous pas? s'écria-t-il, c'est un Moniteur automatique. Comme un gyro-pilote . . . seulement . . . en un peu plus perfectionné. Cela supprimera tout le vol "dual" du cours! J'en ferai un plus gros, pour les tests et les wash-out checks. Il y en aura des petits, des sergents, pour l'"acro" et des Flying Officers pour la conduite des formations . . . Ainsi tous les instructeurs pourront aller à la guerre et être heureux! Ce qu'il fallait, hein?

Avec un haussement d'épaules, il s'évada de ses rêves roses et recommença ses grognements.

—Eh bien . . . ne restez pas là comme un empoté! Trouvez-moi un tournevis et un mécanicien d'équipement, et nous allons installer "Georges" dans un tapin! Et que ça saute!

Les choses commencèrent à tourner rondement. Il fallut toute la matinée pour installer cette étrange mécanique dans le siège arrière d'un Harvard, fixer ses membres hydrauliques aux commandes, son speaker et ses micros sur l'intercommunication et son cerveau sur le tableau de bord.

Deux gardes maintenaient la foule au loin. Seuls le Flight Commander, le mécanicien et moi-même avions le droit d'être auprès du Harvard. Le "boss" m'expliqua tout en détail. Il n'avait jamais montré beaucoup d'intérêt pour ma personne et je ne pouvais guère comprendre cette soudaine marque de confiance.

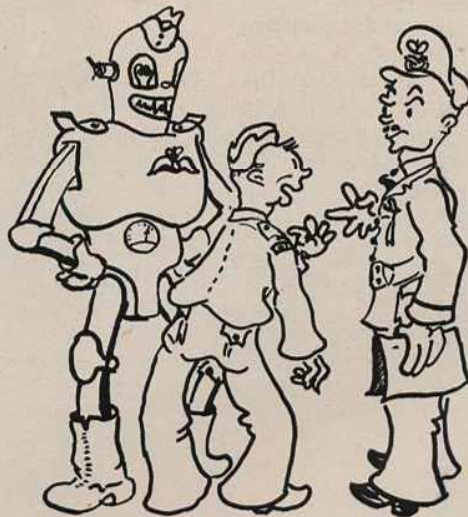
Il vérifia le travail quand il fut terminé. Il sifflait et semblait très satisfait. Puis il se tourna vers moi :

—Voici un casque, dit-il. Montez!

Il y a quelque chose dans cet homme! Je pense qu'on n'instruit pas pendant 3.000 heures sans finir par s'imposer à la volonté des autres. Je montai.

—Je vous ai choisi, Plouqueton, parce que vous êtes le prototype du cadet stupide. Quelques heures seulement sur cet appareil, et avec vos réactions naturellement lentes, vous constituerez un test parfait pour Georges . . .

Il sauta sur l'aile droite, établit le maître-contact, et s'écarta très vite.



. . . Vous êtes le prototype du cadet stupide . . .

Je sentis mes cheveux se dresser sous mon casque, et le soleil me sembla sinistre, presque cendreuse. Je m'assis, glacé de peur, dans le cockpit . . .

* * *

Une voix résonnait dans mes oreilles. Une voix comme je n'en avais jamais entendu auparavant. Dure, sans être métallique. Froide, mais non glaciale. Profonde et riche, et vibrante de menace—pas exactement de menace, car c'est

déjà une émotion humaine—je dirais plutôt une voix au service d'une étrange intelligence... non pas exactement menaçante, mais... étrange.

—Eh bien... disait-elle, qu'attendez-vous? Lancez le moteur. Vous arrangerez votre harnais plus tard!

Je tripotais la pompe d'amorçage. Je n'en avais pas encore l'habitude.

—Je suppose que vous saurez appuyer sur le starter, ou est-ce aussi trop compliqué?

Le sarcasme contenu dans cette voix me fit courir des frissons dans le dos.

L'hélice commença à tourner. Je priais pour qu'elle s'arrêtât et ne repartît pas. Hélas! Le moteur toussa et je donnai un coup de manette.

—Ne pompez pas! dit ma Némésis. Voulez-vous foutre le feu avant de décoller?

Suivirent quelques malédictions indistinctes à l'adresse de "ces abrutis d'élèves à l'entraînement."

—Bien, je vais "taxier." Ajustez votre harnais!

L'avion s'ébranla. La roulette de queue se débloqua, la manette s'ouvrit. Manche en arrière, nous tournâmes sur le "tarmac" et descendîmes le long des hangars à cinquante—je le jure! L'impression était effrayante dans cette machine vide.

Nous stoppâmes près du control-truck. Le point fixe se fit de lui-même, les disques des "trims" tournèrent, le levier des volets cliqueta.

—Je vais faire le premier tour de piste. Vous levez les roues à 20 pieds. Je suppose que vous pouvez faire ça!

Nous quittâmes le sol impeccablement. Pour une raison mystérieuse, bien que le siège arrière fut comme vide, je n'avais pas peur d'un accident. Le patron avait été trop méticuleux. Sa mécanique m'avait déjà expliqué l'observateur de direction du vent, l'éviteur de collision, le vérificateur de pression à l'admission... Non, je ne craignais pas que Georges percutât, mais il m'effrayait terriblement!

Je rentrai le train rapidement, et me laissai aller en arrière, respirant doucement. Nous montions à 110 exactement, droit comme guidés par des rails. A 500 pieds, un virage en montant à 115, qui s'arrêta à 700 pieds, exactement à 90° du vent. A 1.000 pieds, l'avion se mit horizontal et tourna à nouveau de 90° à gauche. Le reste du circuit suivit, régulier, précis, parfait. Je fus bel et bien injurié pour n'avoir pas baissé les roues, mais à part cela, il n'y avait qu'un grand silence, étrangement perceptible au-dessus du bruit du moteur. Il me préoccupait autant que la Voix.

* * *

Comme nous roulions vers la ligne de départ, après un atterrissage à la... de mouche, Georges "espéra que j'avais prêté toute l'attention nécessaire, car j'allais devoir faire un tour de piste dans le même style, ou alors je passerais par-dessus bord!"...

Les deux heures suivantes ne sont qu'un souvenir confus. J'espère qu'elles le resteront. J'essaie de ne pas les évoquer, mais parfois, la nuit, je m'éveille hurlant "Handing over, Sir!"

Vaguement, je sais que mes circuits n'étaient pas carrés, mes décollages zig-zaguaient, mes roues tombaient et mes volets remontaient, et tous mes atterrissages étaient des catastrophes. Parfois je volais parmi le silence, parfois la Voix résonnait, mais tout le temps, je tremblais de peur.

—La prochaine fois que vous rebondissez et gardez le manche en arrière, dit Georges, je vais vous montrer ce qui peut arriver!"

* * *

Il semblait presque en colère. Pouvait-il être humain après tout? J'essayais, comme j'essayais mon Dieu, de ne pas rebondir! Mais hélas! A 20 pieds, au sommet du bond, le manche me vint dans l'estomac, et le palonnier m'échappa dans un mouvement brutal. Le monde pivota follement, et le bout de l'aile griffa le bitume de la piste.

L'appareil se redressa, flotta... un autre atterrissage impeccable. Nous avions fait un tonneau déclanché complet, le train et les volets baissés!

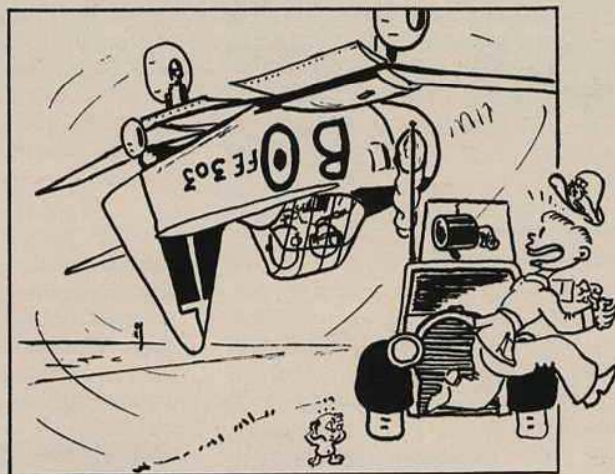
La Voix résonna, et j'aurais pu juger que la machine grinçait des dents!

"Moi, un meilleur pilote que n'importe qui ici, collé à cette satanée instruction! Mais il y a une chose qu'ils ne réalisent pas! Je ne peux pas sentir la peur, parce que je ne suis pas humain!"

Si Boris Karlof parlait comme ça, il ne pourrait plus tourner de films d'épouvante; il effraierait trop les gens.

"Je vais vous montrer, espèce de bon à rien anémique! Tenez-vous bien!"

Nous décollâmes vent de côté, en passant sous les fils entre les hangars. Nous tournâmes autour du mess à la verticale et fonçâmes vers le Q. G., toujours sous les fils. Puis montée à la verticale,



et un retournement en haut. Un piqué à mort de 500 pieds. J'étais paralysé de peur. A 300 pieds, nous piquions toujours à la verticale. Il y eut soudain un hurlement suraigu, que je reconnus presque aussitôt pour ma propre voix. Puis le voile noir—et dur! La nuit s'éclaira d'étoiles, puis de clairs de lune, puis d'un soleil aqueux. Des aiguilles rougies me piquaient partout, mais je respirais encore. "Ah, pensai-je, nous avons atterri, et nous roulons! Espoir fugitif. Je vis

aussitôt que nous volions au ras du sol. Le train était rentré mais comment l'hélice passait-elle? Je me le demande, et mes doigts de pied se repliaient dans mes bottes à voir la terre si proche.

Ventre à terre, nous parcourions le "tarmac", avec un "stall turn" à chaque bout. La base entière était en ébullition. Des centaines de types se pressaient près des hangars pour assister à la catastrophe. J'en étais arrivé au stade de l'hystérie et je riais à en crever à chaque fantaisie nouvelle.

Quand nous quittâmes le "tarmac" pour passer la piste, il y eut une violente vibration et un changement dans la musique du moteur. Georges dit que c'était "l'hélice coupant l'herbe" et je ne discutai pas.

—Observez le circuit vertical! dit-il en mettant manche au ventre. Nous bondîmes en un loop serré, et les roues et les volets sortirent au sommet. La manette revint en arrière, et d'un seul mouvement nous touchions le sol, roues-béquilles... A 20 mph., nous virâmes dans notre hangar, manquant le mur par deux inches.

Quand je revins à moi, j'entendis une violente discussion. C'était le Flight Commander "versus" Georges, et pour une fois, le patron avait peine à garder le dessus. Georges protestait qu'il se fichait de tout, pouvu qu'il cessât d'être instructeur.

Le patron, vaincu par le fils de son propre cerveau, eut une idée, "Coupez le contact!" hurla-t-il, "une semaine de permission, n'importe qui! Mais coupez le contact!"

Il y eut un petit "clic" . . . et la tension dans l'air s'évapora.

Je les surveillai démontant l'inférieure machine. Même alors je ne fus pas satisfait. J'écrasai chaque gyro, et joyeusement piétinai les bleus.

* * *

Depuis, j'ai obtenu ma mutation aux cuisines. Je ne peux plus voir la moindre mécanique; même mon réveil-matin me regarde en ricanant et je suis à l'infirmerie depuis que j'ai attaqué à la hache la machine à éplucher les pommes de terre, qui m'avait éclaté de rire à la face!

C. C. Henri BOURDENS

FETE A CRAIG FIELD

10 janvier 1945:

Etant donné le nombre imposant d'Officiers présents sur la Base de Craig Field (101) au mois de janvier, l'idée vint à quelques uns d'organiser un "dégagement" bien français sur la Base, une vaste fête à l'"Officer's Club."



Et de poser des jalons. . . .

Pour commencer, le titre . . . "Evening in Paris." Lourde tâche . . . Donner à nos amis américains une idée de ce que peut être une soirée à Paris. Soirée à Paris, titre évocateur . . . bons repas, boîtes de nuit, tangos, orchestre français. . . .

Chacun se met à l'ouvrage, et pour commencer, se creuse la cervelle.

On montera une boîte de nuit parisienne avec un bon orchestre français, un buffet français, et, pour compléter le programme, les 18ème et 19ème détachements présenteront un match de rugby.

Les dates sont fixées: le samedi 27, soirée. Le 28: rugby.

Quinze jours devant soi. Au travail. Il faut répartir les tâches, trouver décorateurs, musiciens, électriciens.

Heureusement, Noetinger est là pour diriger les équipes de décorateurs et d'artistes peintres, Douriaux pour diriger les musiciens. Un X bien entendu s'occupera des questions techniques.

20 janvier 1945:

La préparation bat son plein; malgré les vols, le Ground School et la P.T., les dessinateurs dessinent, les peintres peignent, les musiciens musiquent, les électriciens électrifient, les joueurs jouent. Inquiétudes . . . Espoirs. . . .

27 janvier 16 heures:

C'est l'affolement. Il faut tout faire à la fois. Les panneaux décoratifs (écrasants) sont prêts. Tous sur le thème de Paris, ils évoquent l'Obélisque l'Etoile, la Tour Eiffel, Montmartre ou bien l'élégance française, l'atelier d'artiste, nos bons vieux bou-



quinistes des quais, et même le joyeux poivrot qui accroche un bec de gaz providentiel, tandis que Charles Tre-

net lance ses chansons à la cantonade.

Mais le travail presse, il ne faut pas s'attarder à contempler les décors. Il faut les assembler, car ils doivent réaliser la boîte de nuit en tapissant les murs de la salle à manger.

C'est donc aux menuisiers de faire



les châssis tandis que les électriciens font de savants montages.

La salle de bal sera ornée de véritables tableaux, artistement dessinés au fusain . . . encore une évocation parisienne: la "Marseillaise" de Rude, la place Vendôme, Chaillot, etc., de vieux châteaux . . . du Moyen-Age ou bien de vieilles maisons campagnardes . . . La France.

Et pendant que se monte le cadre, l'orchestre s'époumonne, son chef s'arrache les cheveux, les cuisiniers cuisinent.

Quelques lieutenants qui s'y connaissent, question de "gueule", et la sous-lieutenance se jettent sur les provisions, taillent les jambons, découpent le pain, les oeufs, étendent

le caviar, et font des sandwiches assez fantaisistes, mélangeant les tomates, la salade, le caviar, la mayonnaise, la moutarde et quelques autres produits variés. Travail en série, et la chaîne



débite un sandwich toutes les deux secondes.

On court, on s'enguirlande, on se hâte, on s'affole . . . Jamais nous ne serons prêts! Ce sera une catastrophe! Le barman ne trouve plus son Cinzano, le chef d'orchestre sa musique. Nous serons déshonorés . . . !

9 heures:

La foule élégante des très grands jours commence à se presser au vestiaire. Les plus belles robes qu'ornent les "corsages" de fleurs offerts à l'entrée commencent à envahir la grande salle, bien guidées par deux gardiens de la paix très parigots, qui surveillent la circulation d'un oeil paterne.

De partout, la foule accourt, de cent miles à la ronde, et les jeunes filles de Judson College, chaperonnées comme il se doit, rivalisent de beauté avec les dames de la société selméenne. C'est le splendide étalage des robes de bal,



et de la beauté américaine.

Des autorités, il en pleuvait, américaines ou françaises: les Colonels TODD de l'Etat-Major de Maxwell Field et CLIFTON, Commandant la base de Craig Field, des Officiers français de Maxwell, d'Orangeburg, de Gunter Field, de Turner, ou même de Washington, sans oublier le gratin local.

Chacun retrouve sa chère ou se fait présenter une charmante enfant.

Le premier orchestre attaque la première danse, et l'on part allègrement sur une piste où la théorie de l'espace vital est déjà difficile à soutenir. Que sera-ce dans une heure?

10 heures:

La boîte de nuit vient d'ouvrir ses portes. C'est un triomphe, une apothéose.

Chacun sent une petite pointe d'émotion le piquer au fond du coeur en retrouvant ces décors, des airs du pays, et tente, quelquefois avec bien des difficultés linguistiques, d'expliquer à sa partenaire ce que cela représente pour nous, pauvres exilés.

gantua offre aux affamés tout ce qu'ils peuvent souhaiter. Gros succès pour notre bonne vieille soupe à l'oignon . . . et la "sauce aux champignons n'était pas mauvaise" ont pu dire les gourmets. Félicitations au "Chef" et aux cuisiniers du 18ème.

Jusqu'à une heure avancée de la nuit, les orchestres entraîneront les danseurs infatigables.

Que fut cette soirée? Mémorable sans aucun doute.

Pour nous, un peu d'air de France, du travail, mais de la joie, la satisfaction d'une belle réussite "à la française," un peu d'émotion aussi.

Pour nos invités, l'abondance des superlatifs entendus dans toutes les



CRAIG FIELD, 2 FEVRIER 1945

Graduation du 11ème détachement

Dans la boîte de nuit un bar installé dans un temps record, avec des prodiges d'astuce connaît un succès fou. Le barman voit d'un oeil inquiet sa réserve baisser, mais qu'y faire? Il est là pour donner à boire, et le ton monte en raison inverse du contenu des bouteilles. Il déploie son imagination, changeant le nom de ses produits selon le charme des consommatrices.

Et avec quelle volupté, quel plaisir rare, chacun peut enfin danser de bons tangos argentins, de belles valse viennoises, et même quelques javas dites "vaches." L'orchestre est extraordinaire d'entrain et d'excellente qualité aussi.

A côté, un buffet digne de Gar-

bouche, ou lus dans la presse nous permet d'espérer que cela leur a plu. C'est ce que nous voulions. Les "very nice," "wonderful," "best party we have ever seen" étaient même un peu embarrassants à la longue pour notre modestie.

Pour être complets et rendre hommage à tous, n'oublions pas de signaler que la partie de rugby du lendemain fut très belle, disputée par deux équipes ardentes et de présentation impeccable, devant un public à vrai dire assez restreint. Les joueurs un peu fatigués s'étrillèrent durement comme il se doit dans tout bon match de rugby.

La palme revint au 18ème qui battit le 19ème par 6 à 0.



Dans l'aviation, on en raconte de bien bonnes sur l'unité, les anciens, l'Arme en général. Parfois les dernières versions diffèrent beaucoup de l'original, mais personne

n'y trouve à redire, car dans l'Armée de l'Air, où l'esprit d'équipe est roi, rien ne saurait s'écarter de la plus franche camaraderie.

★ ★

L'Adjudant-Chef GARNERY de Craig Field nous raconte l'histoire d'une élimination, dont il fut le témoin, survenue à Courbesac (terrain de Nîmes) en 1928, à l'époque où il apprenait lui aussi à piloter, comme boursier, dans une école concessionnaire.

Le héros de cette aventure (douce France!) avait déjà eu des ennuis dès le rouleur. Vous souvenez-vous du rouleur? Appelé aussi "pingouin" parce qu'on lui rognait les ailes pour l'empêcher de décoller, ce qui permettait aux élèves-pilotes d'acquiescer seuls le contrôle de l'avion au sol. Inutile de vous dire que le rouleur était la terreur de tout champ d'aviation.

Ainsi donc, cette école "faisait son rouleur" sur des Nieuport 23 mètres dont on avait enlevé le plan inférieur.

Un jour de mistral, premier avatar, le bouillant néophyte avait décollé contre son gré d'une vingtaine de mètres, à la verticale, et était retombé, comme une crêpe, avec un "boum" effroyable, mais sans casse. Reparti au bout de la piste, il recommandait quelques minutes plus tard son tour de force involontaire, toujours à sa plus complète stupéfaction. Dégouté, il avait finalement jugé prudent de ne pas insister et était rentré au Bessonneau (hangar de toile). Cette mésaventure ne l'empêcha pas, 2 mois plus tard, d'effectuer son voyage de brevet sur Spad 7, biplan type "Vieux Charles" de Guynemer (moteur Hispano 180 CV, 8 cyl. en V comme chez Ford-160 Km. vitesse de croisière, 220 Km. en pointe).

Le temps était splendide. A 4500 mètres, cependant, un nuage solitaire rompa l'azur immaculé du ciel.

Comme notre héros se sentait l'âme d'un "chaud pilote" il résolut de traverser l'obstacle. Mal lui en prit car il en ressortait aussitôt, suspendu, à son parachute par les cuisses, et la tête en bas, ses bretelles n'ayant pas été ajustées au départ. Il descendait, au surplus, assez vite, ayant huit suspentes cassées. C'est dans cette position inconfortable, qu'il atterrit. Heureusement, sa tête, grâce au vent qui le déportait, toucha le sol sur le côté, son casque, son fameux casque (vestige des débuts de l'aviation) enfoncé jusqu'au cou, par le choc, lui sauvant la vie.

Le Directeur de l'école, lui aurait bien confié un autre "Vieux Charles" pour lui permettre de terminer son voyage, mais comme notre pilotaillon lui, ne tournait plus très rond, ce brave homme se décida, la mort dans l'âme et sans le secours d'aucun board, à prononcer—incroyable mais vrai—son ELIMINATION.

★ ★ ★

Le Sergent MARTIN du 10^e détachement-chasse, nous rapporte la mésaventure suivante survenue à un Adjudant de Rabat. Cet honorable sous-officier était atteint d'une infirmité des plus gênantes. Sous le coup de la moindre émotion, il se mettait à bégayer de façon effroyable. Ce défaut qui n'était pas sans lui créer quelques difficultés dans l'exercice de ses fonctions de chef de hangar, lui valait, cependant, quelques satisfactions. C'est ainsi qu'il pouvait se permettre d'appeler le Colonel: Mon coco . . . mon coco . . . et le Capitaine: mon caca . . . , mon caca . . . privilège accordé à bien peu de subordonnés.

Un soir, le Lieutenant de service l'emmena faire une ronde. En marchant, l'officier écoutait d'une oreille distraite la conversation entrecoupée de son adjoint, quand l'Adjudant n'eut que le temps de proférer: "Aa aat aat!" Ploff!! A ce moment précis, ils disparaissaient tous les deux, cul par dessus tête, dans une tranchée-abri éboulée et à moitié remplie de vase.

Et l'Adjudant d'expliquer sur un ton de reproche: Me . . . mon lieutenant, je . . . je . . . vo . . . voul . . . aa . . . aa . . . bien dit:" Aa . . . aat . . . aat . . . tention!"

★ ★ ★

Celle-ci, rapportée par le Capitaine GHESTEM de Craig Field: "Le Général, qui louche terriblement, passe une revue dans une école de sous-officiers. Arrivé au bout de la ligne, le Général dit au Capitaine, en le regardant bien dans les yeux (j'entends, autant qu'il le pouvait!)

"Mes félicitations, vous avez un beau corps de sous-officier!"

Le premier adjudant de la file, trompé par l'ambiguïté de ce regard et croyant que cette remarque flatteuse lui était destinée, rectifie la position, bombe le torse et répond fièrement:

"Je fais beaucoup de sport, mon Général!"

★ ★ ★

Cette histoire, nous dit le Lieutenant Mignot, Commandant le 10^{ème} Chasse, est déjà vieille, et chacun la présentait comme étant arrivée dans son groupe:

Le personnel est formé en carré attendant l'arrivée du Général. Le voici, enfin. Le Capitaine commande en roulant les Rrr:

—"Présentez—Armes"

—Rien ne se passe, atmosphère gênante. Quelqu'un fait remarquer au Capitaine:

—"Mon Capitaine, nous n'avons pas d'armes".

—"C'est vrai, ça ne fait rien; et à haute voix:

"Autant pour Moi"—"Reposez. Armes!"

★ ★ ★

Le Lieutenant HABERT nous communique d'Oscoda l'histoire du petit chien qui a fait présenter les Armes à une escadre.

'Prise d'Armes du samedi matin à Chateauroux, en 1937, sur le terrain de la Martinerie".

Les quatre escadrilles et la compagnie de l'Air sont bien rangées sur l'aire cimentée, capitaines en tête. L'inévitable chien, spectateur obligé

de tous les défilés est là, museau pointé, attentif.

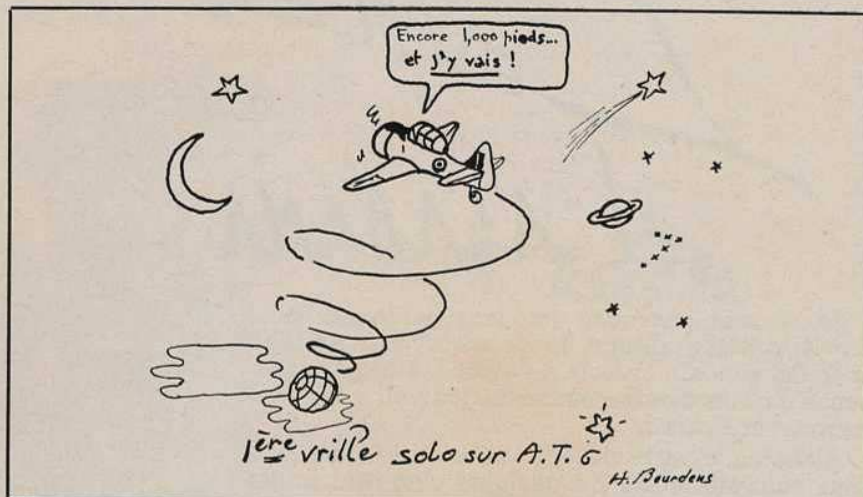
Le Colonel arrive enfin, plein d'alant et commande, très sec, comme à l'habitude:

"L'Escadre à mon Commandement, Présentez"

— (le petit chien): Ouah!

— Comme mûs par un réflexe presque tous les soldats présentent les armes tandis qu'un fou rire irrépressible secoue les rangs et que les bayonnettes frétilantes scintillent joyeusement dans le soleil.

★ ★ ★



Poste Aérienne

(Suite)

On nous communique:

Joseph ALIX, 10e. dét. pil., éliminé, vole sur Hurricane à Meknès.

S/Lt. BONAMY, 11e. dét. pil. éliminé, stagiaire à Kasbah Tadla.

L'Aspt. L'HEVEDER, 10e. dét. pil. actuellement à Meknes (C. I. C.)

L'Aspt. Robert ANGLADE, 4e. dét. bombardiers, le Sgt. Chef René PARIS, (1er det. B.26) "Franche-Comté," l'Aspt. HOULDINGER, 1er dét. pil. sont sur le front. PARIS en était à sa 2ème mission vers la mi-février.

Tous les pilotes des 1er et 2ème det. sont engagés. Certains totalisent déjà un nombre impressionnant de missions. D'après les anciens, il y aurait plus d'action que sur le front d'Italie, mais pas de pertes jusqu'à présent.

L'Effort De Guerre Français

Du 3 septembre 1939 au 31 décembre 1944, les pertes de l'Armée de Terre se sont élevées à 298.914 (prisonniers non compris) et se décomposent comme suit:

Tués	102.921
Blessés	176.606
Disparus	19.387

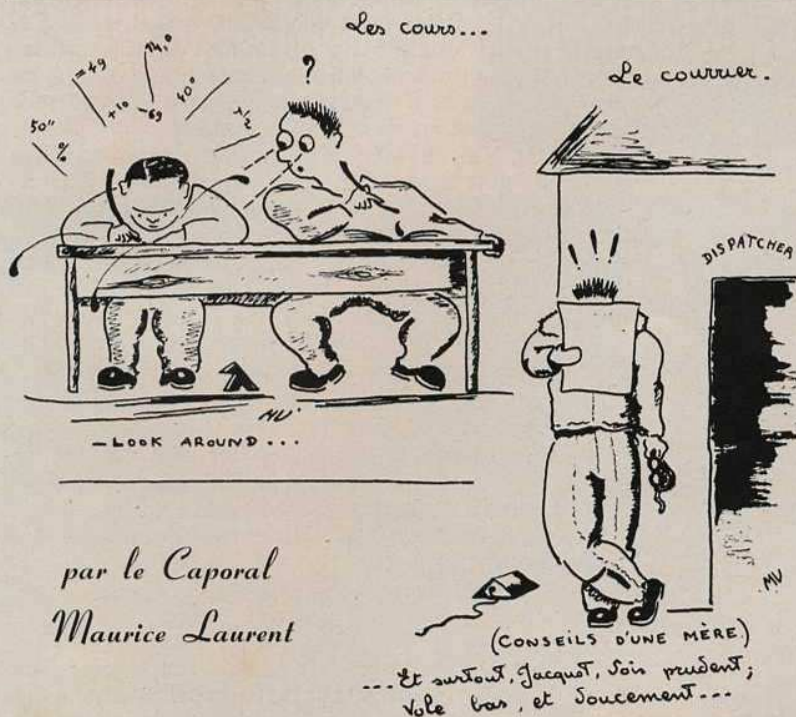
Depuis novembre 1942, l'Armée de l'Air a perdu 342 hommes.

	Pertes	Pourcentage
Tunisie (6 mois)	12	10 %
Italie et France 1944		
(18 mois)	300	17 %
Russie (21 mois)	37	82 %

La Marine a perdu 8000 tués ou disparus et 1000 blessés graves; soit 22% des effectifs.

Ajoutons à ce bilan les 125.000 personnes exécutées, mortes en prison ou tuées ou cours d'engagements avec les forces de répression allemandes et les 2.200.000 Français qui sont en Allemagne (prisonniers, déportés politiques, ouvriers transportés); ils représentent la France qui souffre et qui milite au-delà du Rhin; 1.102.000 maisons détruites au 31 décembre 1944, 95.000 ha. de terres cultivables entièrement minées; 3.000 kms. de voies ferrées détruites ainsi que plus de 50% des installations essentielles des chemins de fer; 60% du matériel roulant anéanti (8.000 locomotives sur 14.000; 320.000 wagons sur 500.000). Soulignons que les moyens de transport encore utilisables sont en grande partie réquisitionnés pour les besoins de l'armée.

La guerre continue avec des servitudes toujours plus lourdes, mais en dépit d'immenses difficultés, le gouvernement a déjà acquis des résultats réconfortants: 1250 ouvrages rétablis sur 2300; 1.200.000 tonnes de charbon extraites en décembre contre 400.000 en septembre. L'industrie mécanique a repris son activité et dans la région parisienne, on réembauche plus de 1000 ouvriers par jour.



par le Caporal
Maurice Laurent

Lettres d'ALABAMA

Je ne sais pourquoi, je viens de laisser mon esprit voltiger autour de ce mot "ALABAMA" et je l'ai soudain associé à l'avenir, à celui auquel pense chacun d'entre nous: au jour où nous rentrerons en France.

Alabama, c'est la clef qui suffit à un Américain pour nous situer . . . à quelques cinq cent milles près, sur son territoire dont il connaît . . . de nom, les principaux états.

Alabama ce sera donc le mot qui reviendra rituellement dans nos propos quand, en France, nous parlerons de notre entraînement aux Etats-Unis. Et je vois d'ici la tête de nos interlocuteurs, sceptique ou interrogative!

J'ai bondi dans une librairie. J'ai catapulté sur l'échelle donnant accès aux rayons, la plus charmante des vendeuses. Cinq minutes plus tard j'avais un choix complet et varié d'atlas. J'ai choisi le plus gros, magnifique édition, artistiquement reliée (huit dollars s'il vous plaît! . . .). Au moins, comme cela on se rendra compte que si pendant sept mois j'ai tourné dans cet état j'avais tout de même la place d'y respirer, d'y voyager et même d'y avoir chaud, très, très chaud.

Je me vois déjà (oh jeunesse inconsciente! . . .) en France, entouré de visages chers dont les yeux attentifs suivent avec conviction mon index assuré évoluant sur la carte.

Oui, mais, que raconterai-je?

Me souviendrai-je du jour où, à Tuscaloosa, après quatre heures d'acrobaties fatigantes, mais loin de me rendre satisfait sur le plan technique, je passai la soirée avec des camarades et un moniteur pour un complément de conseils que je sentais indispensables à la veille de mon check* de 40 heures?

Serai-je capable de dépeindre l'ambiance tendue, angoissante parfois mais aux joies si pures de mon entraînement?

J'ai gardé une déchirante lettre de huit pages reçue il y a quelques semaines d'un camarade éliminé à 160 heures de vol. Elle résume le désespoir qui atteint tous ceux qui doivent abandonner la course avant le but. Il avait tout sacrifié pour pouvoir se battre dans le ciel de France, il avait quitté sa famille, connu la longue épreuve de douze mois terribles en Espagne, tout pour être pilote de guerre. Le sort a voulu qu'il fût dans les cinquante pour cent des éliminés. "Je suis prêt à refaire dix ou vingt mois de Miranda pour avoir mes ailes" telle est la conclusion de cette lettre.

Et quand je pense que de mauvaises langues nous accuseront peut-être un jour d'être venus en Amérique pour échapper aux restrictions . . .



ceux-là oublieront peut-être que nous sommes à plus de six mille kilomètres de nos familles et que la majorité d'entre nous n'ont pas reçu une lettre de France depuis dix-huit mois ou plus.

J'ai passé récemment deux semaines de permission à New York, dans une famille française, lorraine même. C'était ma première permission depuis sept mois. Et là, j'ai trouvé "la vie de famille". J'ai été l'objet de mille attentions. Pour quelques jours j'avais abandonné la théorie militaire et l'assourdissant bruit des moteurs d'avions et je me suis laissé bercer par une joie sourde mais vivifiante.

J'ai visité New York. J'ai fait mon petit stage réglementaire dans les ascenseurs me balladant entre le rez-de-chaussée et le 102e étage. J'ai respiré l'odeur indéfinissable du métro. J'ai subi le vertige du rythme un peu fou des taxis qui se faufilent en s'accrochant relativement rarement (je n'ai connu que deux collisions en quatre jours!). En un mot découvert une ville étonnante et j'ai repensé à Paris . . . ce vieux Paris.

Et puis je suis rentré dans mon camp d'Alabama pour y poursuivre mon entraînement. Alors j'ai eu le cœur lourd** . . . jamais, depuis quinze mois je n'ai tant ressenti ma solitude. Et je ne suis pas le seul à réagir de la sorte. Tous mes camarades ont eu la même sensation.

Depuis, j'ai revolé. J'ai retrouvé mon tableau de bord, mes manettes, mon parachute. J'ai de nouveau parlé anglais. J'ai eu à me débattre avec mon viseur et ma mitrailleuse pour essayer d'en tirer le maximum. J'ai eu à faire effort pour capter et comprendre des ordres en anglais qui me parvenaient à travers une radio orageuse.

Je n'ai pas eu à réagir, je me suis trouvé de nouveau, malgré moi, "dans le bain".

Croyez-moi, vous qui vous battez en France, vos camarades d'Alabama ont eux aussi une bataille à mener, le plus souvent sur eux-mêmes, car ils savent que c'est la seule façon de se préparer utilement à venir bientôt se battre à vos côtés. Et ils espèrent tous que ce "bientôt" ne se fera plus trop attendre.

ICARE, Craig Field

* Vol de contrôle.

** C'est à dessein que je n'emploie pas le mot: "Cafard," je l'ai depuis longtemps rayé de mon vocabulaire, je n'y crois pas. Mais cela étant un peu en dehors du sujet, je ne m'y étends pas davantage.

TOURS DE PISTE



KEESLER

27 janvier

Detachement "J"



TURNER

1er fevrier



TYNDALL

Inauguration du mat

*De gauche à droite:
Col. John Persons, Cdt. la base.
Lt. Col. Clark, executive officer.
Aspt Baar-Nason.*



RESONANCES

"Fiez-vous à moi, il ne faut pas qu'il y ait un homme de guerre au repos en France, tant qu'il y aura un Allemand en deça du Rhin, en Alsace."

Turenne
décembre 1674

Officiers, Sous-Officiers, Caporaux et soldats Américains et Français de la Première Armée Française

Je ne veux pas attendre la fin de cette âpre et victorieuse bataille pour vous dire ma joie et ma reconnaissance.

Depuis près de trois semaines, je ne vous accorde aucun répit et de nuit comme de jour, je vous crie durement et sans cesse "En Avant!"

Il le fallait!

Nulle tâche n'était plus impérieuse ni plus belle que celle de sauver Strasbourg et de libérer définitivement l'ALSACE. Nulle tâche n'était plus féconde en résultats militaires et politiques. Nulle tâche ne méritait davantage votre générosité et votre sacrifice.

Vous l'avez tous compris et, couverts de boue, transis de froid, épuisés, vous avez trouvé en vous l'énergie suprême pour subjuguer l'énergie désespérée de l'ennemi.

Merci à vous, mes chers camarades Américains qui nous avez apporté votre vaillance et qui n'avez rien épargné, ni vos armes, ni votre sang pour nous aider.

Quant à vous, mes chers camarades Français, vous pourrez prétendre avec une juste fierté que vous avez été les artisans d'un grand événement national dont nos enfants parleront avec émotion et respect.

Toutes les Divisions de l'Armée de la Libération étaient présentes et chacune, de son génie propre et d'un amour égal pour la Patrie, a marqué glorieusement son coin de bataille.

L'Allemand est chassé du sol sacré de la France. **IL NE REVIENDRA PLUS!**

Ordre du Jour No. 6 du Général **de LATTRE de TASSIGNY**,
Commandant en Chef la 1ère Armée Française.
6 février 1945.

SOUVENONS-NOUS

"Combien de Français et de Françaises tués au combat, torturés, fusillés ou livrés à la mort lente des camps—"finis" par les souffrances et les privations—envoyés aux travaux forcés, déportés, disparus?"

Combien de prisonniers français auront perdu la vie ou la santé? Combien de quartiers et villages français rasés avec leurs habitants massacrés?"
