



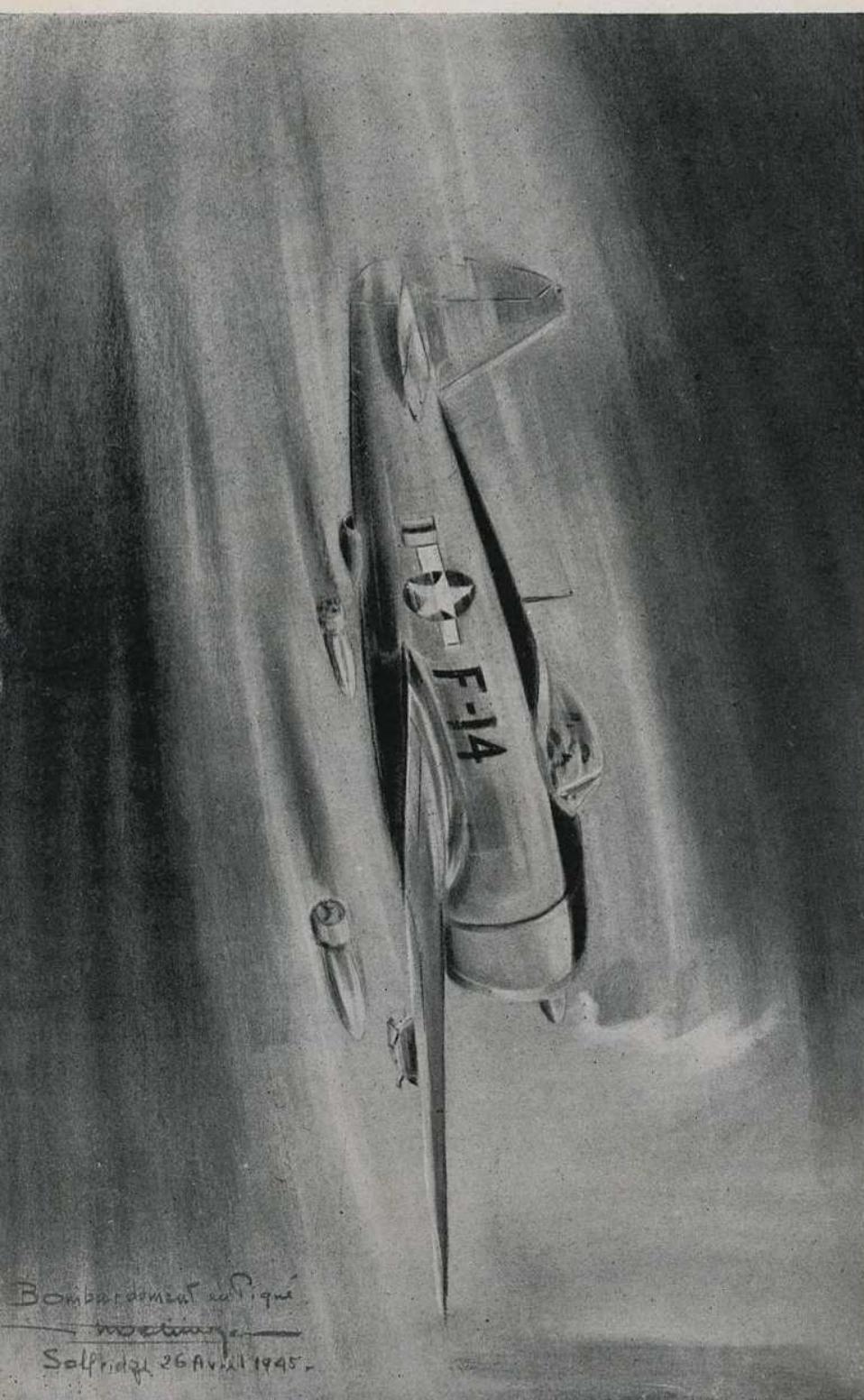
COURRIER DE L'AIR



AUX ETATS-UNIS

S O M M A I R E

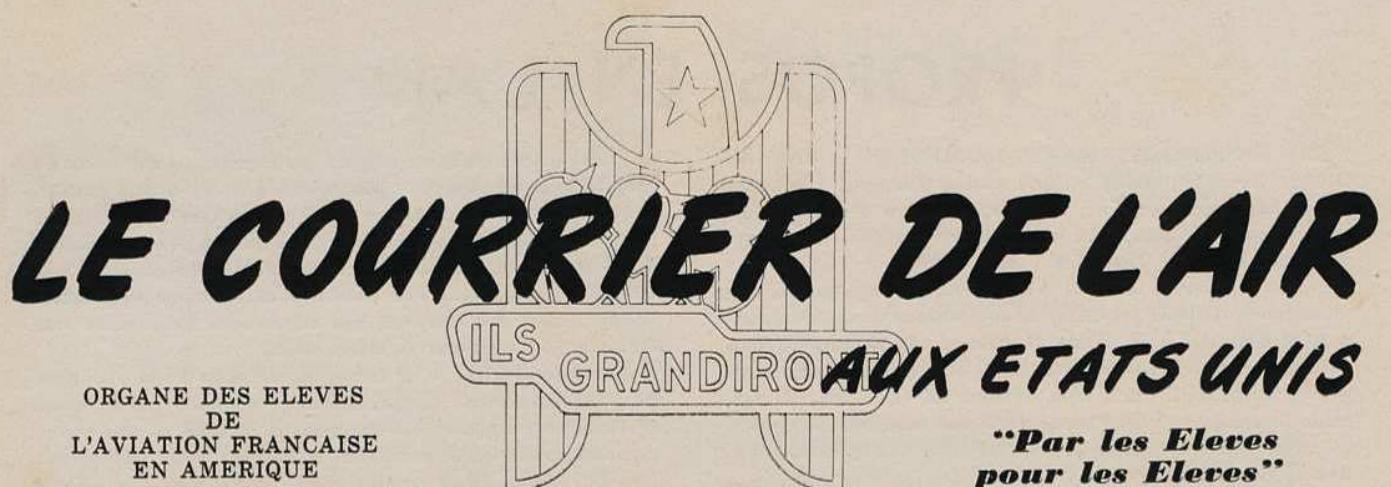
*Ce numero est dédié au Commandant Marin-la-Meslée
l'as aux vingt victoires.*



- Bombardement en piqué
par le Lt. NOETINGER
Editorial
Propos en l'Air
Selfridge Field—Bombardiers
Journal d'un Maquisard
par l'E.A.R. LANGUIL-LAUME
illustré par DUFETEL
Elle et Lui . . .
par le Sgt. ORIOT
Paris en fête.
Je reviens de France . . .
par le R. P. GOUBE
Le Caterpillar Club
par le Sgt. BOISSOUT
Concerts et spectacles . . .
par l'E. A. R. ROLAND
Les Coisades Basques,
par l'Aspirant EYCHENNE
La Spécialité de Mécanicien
par le Lt. BENOIT
Simple hommage à Marin-la-Meslée
par le Lt.-Colonel MURTIN
illustré par NOETINGER
Reportage
Victoire!
par le Sgt. RAULT-MAISON-NEUVE
illustré par ROLAND
Tyndall Field
par le Sgt. GILLOT
illustré par BOISSOUT
Paysages de France
En voyage
par le Sgt. C. MAYAUD
Ceux qui . . .
par BOISSOUT
Lettre au C. P. P. N.
par le Lt. J. HABERT
Poste Aérienne
Visite dans une High School
D'un nouvel argot aéronautique
Présents!
par le Lt. HABERT
A Washington
Une page de BOISSOUT
Lettres du Michigan
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.

*Bombardement en piqué
nocturne.
Selfridge 26 Avril 1945.*



No. 8

Direction: French Air Mission 1420 - 16th Street, N. W., Washington, D. C.

EDITORIAL

A PROPOS D'UNE "GRADUATION"

(Lettre ouverte aux élèves-pilotes d'Orangeburg)

En terminant avec succès la phase élémentaire de votre instruction aéronautique, vous venez de parcourir une grande partie de la distance qui vous sépare du but que vous êtes assigné: vous classer parmi les meilleurs pilotes que le meilleur entraînement au monde puisse former.

Comme à Hawthorne Field, dans les écoles où vous allez successivement passer et jusqu'aux ailes finales, nulle dépense, nul effort ne seront épargnés pour faire de vous une élite. Mais en vous perfectionnant, en accroissant votre valeur personnelle, avec une responsabilité nouvelle, vous contracterez une obligation envers vous-mêmes, envers l'aviation française, dont vous serez bientôt un facteur important de rénovation, et envers votre pays.

En "Basic Training" et, plus tard, en "Advanced," vous aborderez la partie la plus passionnante de votre instruction. Et aussi la plus dangereuse. Périlleuse, non pas parce que vos avions seront moins sûrs ou vos exercices plus risqués, mais parce que, dans cette période critique de votre entraînement, l'excessive confiance que vous venez d'acquérir aura tendance à vous faire dépasser les limites de la prudence.

Dès à présent, vous vous sentez à l'aise en l'air. Les magnifiques performances de l'A. T. 6 aug-

menteront encore cette jouissance du vol. ATTENTION! Ce sera le moment de vous méfier de vous-mêmes. Peu de pilotes, en vérité, sont arrivés au terme de leur entraînement sans traverser cette phase dangereuse au cours de laquelle ils pensaient n'avoir plus rien à apprendre. En désirant démontrer votre jeune habileté, il vous arrivera d'outrepasser vos capacités et celles de votre avion. L'inévitable besoin d'éblouir la galerie a été fatal pour beaucoup. Et à titre indicatif, sachez que cet ardent désir se fait sentir entre 100 et 200 heures de vol.

Les pilotes consommés qui ont acquis leur science de l'air et leur sagesse, soit à leurs dépens en payant le prix de leurs folles témérités, soit en observant les fautes de leurs camarades, vous diront que plus on vole et plus on se rend compte de l'infinité de choses, qu'en matière de pilotage, il reste toujours à apprendre.

Les règlements de vol sont le fruit d'expériences coûteuses en vies humaines. Ils n'ont qu'un but: assurer votre sécurité et celle de votre équipage. Attendez d'avoir 5000 heures de vol et dix années de pratique avant de vous croire un "hot pilote."

Beverley HOWARD,
President de l'Ecole d'Hawthorne.

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.

PROPOS EN L'AIR

Le Commandant MARIN-LA-MESLEE, Croix-de-Guerre avec 9 palmes et une étoile d'argent, Chevalier de la Légion d'Honneur, est disparu le 4 Février 1945, abattu par la "flak," au cours d'une mission de guerre dans la région de Mulheim.

Né le 5 février 1912 à Valenciennes, engagé par dévancement d'appel en 1931, il est nommé sous-lieutenant à titre définitif à sa sortie de l'Ecole des E.O.A. de Versailles en 1937. En octobre 1939, il reçoit son deuxième galon, alors qu'il était déjà affecté au G.C. I/5. Il termine la campagne de France avec 106 missions de chasse, 20 avions abattus, dont 15 en territoire français et 5 au-dessus de l'Allemagne.

Il se replie après l'armistice, avec son groupe en A.F.N. où il est nommé capitaine au choix, en décembre 1941. En 1942, il effectue personnellement 105 missions de "Coastal Command," toujours en tête de son groupe qui remporte 4 victoires au large des côtes africaines. Commandant en juin 1944, on le retrouve avec le I/5 dans l'Est de la France où il assure l'appui le plus efficace aux troupes de la Ière Armée.

Le 26 février, 16 jours après la disparition de MARIN-LA-MESLEE, le G.C. "CHAMPAGNE" rendait les honneurs à la mémoire de son Commandant.

L'émouvante cérémonie, qui comportait une prise d'armes sur le parvis de Notre-Dame et une messe solennelle des morts, se déroula de nuit pour permettre à tout le personnel du groupe d'y assister.

Après avoir passé les troupes en revue, le Général Bouscat, dans un vibrant discours exalta la mémoire du grand disparu:

"Marin-la-Meslée, pur et grand soldat de l'Air, c'est à vous que je m'adresse ce soir.

Vous êtes là parmi nous.

Tout ce spirituel sublime, tout ce qui demeure à jamais autour de nous et en nous-mêmes de votre vie terrestre, tout cela constitue votre présence.

Marin-la-Meslée, vous êtes de ceux dont on ne peut prononcer le nom ni évoquer la mémoire sans éprouver, de soi-même, une impression de petitesse et d'indignité. Aussi est-ce après un fervent recueillement et une patiente décantation de mes pensées, après avoir tenté de me dégager de moi-même et de m'élever vers vous, que je veux, ce soir, saluer votre grande figure.

Marin-la-Meslée, vous avez été un homme et vous avez été un soldat. Vous avez été tout cela et avec une aisance dans la grandeur qui étonne encore nos esprits.

Camarade, ami, époux et père, vous l'avez été dans les limites de la perfection humaine. Mais soldat, Marin-la-Meslée, vous l'êtes et le resterez à jamais. Le temps qui épure tout et ne laisse subsister que l'essentiel dressera de vous, en haut relief, la silhouette de légende d'un paladin de l'Air, toujours souriant et toujours vainqueur. Car vous êtes tombé invaincu, comme un chevalier atteint de loin, à tout hasard, par la piétaille. . . . Cette aisance que vous portiez dans la vie comme un panache, était la règle de votre comportement dans le combat aérien. . . . Les vertus guerrières, à l'ordinaire, nécessitent une concentration des facultés les plus rares; le combattant porte toujours sur sa face la marque de la volonté portée à son paroxysme. . . . Vous, vous alliez de victoire en victoire, votre visage illuminé de ce regard clair et profond où toujours brillait la sérénité la plus limpide. Et ce regard

de pure spiritualité, ce regard magnétique, était celui du chef le plus admiré et le plus aimé, qui entraînait dans le vent de son hélice tous ses équipages. Chef, vous l'étiez par l'exemple, mais vous l'étiez plus encore par l'ascendant d'une âme exceptionnelle, dont le rayonnement était une véritable conquête. Vos pilotes n'étaient pas des subordonnés, mais des adeptes, des camarades de combat fraternellement unis par le même idéal.

Marin-la-Meslée, je ne salue pas en vous un mort. Rien ne peut mourir de ce qui demeure de vous parmi nous. L'Aviation française est marquée à jamais de votre empreinte. Aussi sentons-nous le besoin, nous qui vivons loin de terre, d'être guidés dans le ciel par des phares bâties sur des sommets inaccessibles. L'autre guerre nous a donné Guynemer. L'entre-deux guerres vit grandir et mourir Mermoz. Cette guerre-ci restera éclairée pour toujours de votre lumineuse figure, Marin-la-Meslée, pur et grand soldat de l'Air."

Puis, le Commandant de l'Escadre lit la dernière citation, devant le front des troupes, et le Général Bouscat remet la Croix de Guerre avec palme au jeune fils de leur ancien Commandant:

Chasseur d'un prestige inégalé, doué des plus belles qualités du chef dont il était le type accompli, qui faisait jaillir autour de lui, par son seul exemple, l'enthousiasme et l'ardeur en même temps qu'il forçait l'admiration de tous.

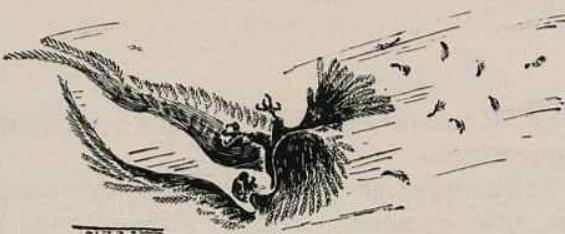
Impatient d'ajouter encore au palmarès éblouissant de ses vingt victoires, conduisait son groupe à la délivrance de l'Alsace lorsque, le 4 février 1945, il trouva à l'ennemi une mort glorieuse à la mesure de sa vie, en tête de la formation qu'il commandait.

Pur visage de l'Aviation de Chasse dont il était l'incarnation, il restera, par ses vertus et par sa gloire, une des figures les plus éclatantes de l'Armée de l'Air et un des héros les plus nobles de la Nation."

Le catafalque recouvert d'un drapeau tricolore est entouré d'une garde d'honneur de 24 hommes et de 4 officiers choisis parmi les meilleurs camarades du héros disparu. Sur un faisceau de fusils, se déploie le fanion de S.P.A. 67, 1ère escadrille du G.C. 1/5 qui était l'escadrille du Commandant.

Les chants liturgiques, exécutés par la chorale du collège, alternent avec les hymnes de triomphe. Parmi eux, mis en musique, le poème de Péguy "Heureux ceux qui sont morts." Le dernier chant est également un hymne triomphal qui exalte le sacrifice de ceux qui donnent leur vie pour leur pays et les héros qui, en disparaissant, laissent aux jeunes un magnifique exemple et à la Nation un souvenir impérissable.

(Extrait du Bulletin du Service de l'Information de l'Armée de l'Air)



SELFRIIDGE FIELD

Bombardiers

Photos Selfridge Field et Detroit News



Colonel Bradford A. SHAW, Commandant la Base.
Un équipage, de bombardement pose avec le sourire.
Le 9ème détachement célèbre la fin de son entraînement.

"V-E DAY" à Selfridge Field.

Dernier coup d'oeil sur la carte avant l'envol.

Le Lt. Zacchery, Officier de Liaison, s'entretient avec un pilote français.



JOURNAL D'UN MAQUISARD DU VERCORS

(1943 Extraits)

Les détachements qui arrivent maintenant de France sont composés en grande partie d'anciens F.F.I. Nous publierons désormais, sous cette chronique, les témoignages que les élèves, qui ont vécu personnellement ces faits sans précédent qu'ont été la Maquis et le Combat de Guerrilla en France occupée, voudront bien nous envoyer.

L'article suivant, nous montrera quel a été, en 1943, l'état d'esprit de ces jeunes gens qui, selon l'expression de M. Jean Guéhenno, avaient dû, "pour sauver leur jeunesse, aller la cacher au fond des bois," et qui, peu à peu, sont devenus des combattants.

*
* *

6 janvier. Je suis sorti le premier de cette cabane forestière à moitié délabrée, dont les planches pourries gémissent à chaque rafale, et que nous avons atteinte hier soir après une marche exténuante dans la neige, la montagne et le froid. Tous mes camarades dorment encore, roulés pêle-mêle dans leur couverture, leur pauvre couverture si mince et si

il existe puisque près de moi, à 1100 mètres d'altitude, dominant le Col du Rousset, cette cabane abrite 45 hommes, le camp 5 du groupement du Vercors. Et pourtant, que peuvent craindre les Allemands de gens sans armes, perdus dans l'hiver et qui déjà parlent de redescendre, à n'importe quel prix, vers la Vie.

Il y a trois jours, un incident assez grave est venu saper notre moral déjà bien bas; trois miliciens, se prétendant "inspecteurs du mouvement," ont réussi à trouver notre camp et à nous inspirer confiance; nous n'avons eu quelque doute que lorsqu'ils nous ont demandé nos noms véritables et nos adresses, sous prétexte de porter secours à nos familles. Découverts, ils ont essayé de s'enfuir; nous les avons rattrapés près du village du Rousset; comme ils se défendaient épiquement, nous avons dû employer pour la première fois nos deux revolvers: nous ne pouvions pas exposer nos familles à de terribles représailles. . . . J'ai eu l'impression très pénible, en regardant leurs corps, d'être tout-à-coup devenu bien plus vieux.

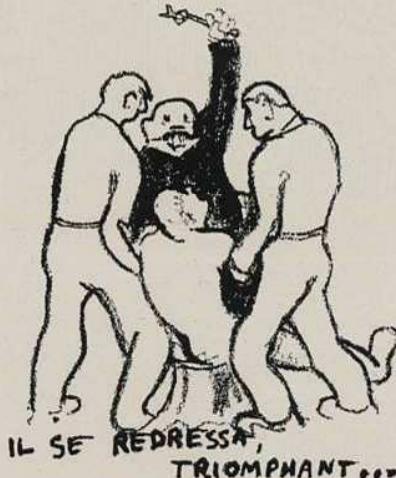
Aussitôt après, nous avons changé de gîte, mais un malaise règne parmi nous. La confiance et le sentiment de sécurité, nos seules richesses, ont disparu. Chacun se tait, instinctivement, par peur des autres; et cette peur générale nous enfonce un peu plus dans notre solitude. Signe avant-coureur de la panique, deux nouveaux venus se sont enfuis hier, sans même se souvenir que le dernier fuyard a été retrouvé mort de froid par les paysans. Et nous avons encore deux mois d'hiver à passer, avec un ravitaillage des plus difficiles et qui, le plus souvent, malgré les efforts de nos amis d'en-bas, ne consiste qu'en une espèce de choucroute rance et en caisses de ces fameux poissons séchés dont les villes elles-mêmes ne veulent pas. Quel fol optimisme nous faudrait-il pour ne pas ressentir les effets dé-

primants de cette solitude à 45. Quarante-cinq hommes méfiants, gelés, aigris, quarante-cinq déracinés.

Le jour est maintenant complètement levé, un jour gris et sale qui n'a même pas la force de blanchir la neige. Tous sont éveillés, mais aucun ne bouge, de peur de retrouver dès le premier mouvement le contact des vêtements imprégnés de l'humidité de la nuit.

*
* *

6 avril. Depuis quelques jours, nous campons à la cabane des Feuilles, une maisonnette en bois, presque neuve, dans laquelle les bûcherons ont laissé quelques bottes de paille l'automne



trouée; je souhaiterais presque qu'ils ne s'éveillent pas, tant cette aube est triste et glacée. Le Maquis! Certes,

dernier. Quelle aubaine! Nous pourrons enfin dormir, nous avons presque chaud. D'ailleurs, le mauvais temps devient plus rare, la neige fond et par endroit, sous les arbres on peut voir la terre une terre noire, riche, abondante, une terre vivante qui nous rend confiance. Et surtout, chaque jour nous amène un peu plus de soleil, un soleil neuf et gai, plein de caresses, qui embellit tout, même nos pauvres guenilles.

Ce matin, le dentiste qui nous était promis depuis si longtemps est monté.

Un brave homme d'allure bourgeoise, chaudemment vêtu, escorté de son guide, le petit mitron de Meaudres, et de l'une des deux sentinelles "sud." Il avait l'air si doux, si inoffensif, que je m'attendais à le voir muni d'un recueil de Virgile ou d'un filet à papillons. Mais non! Il a choisi un garçon entre les 20 qui réclamaient ses soins, l'a fait asseoir sur une souche, maintenu par deux volontaires, et han! Il s'est redressé triomphant, un chicot sanglant au bout des pinces. L'autre hurle encore . . . et tout le monde est guéri!

Après cet exploit, le bonhomme a visité notre camp, non sans s'exclamer maintes fois devant les chefs-d'œuvre réalisés avec notre unique scie et nos deux haches ébréchées. Il nous a fait part des bruits qui courrent sur notre compte parmi les civils. Si, pour quelques uns, nous sommes de jeunes voyous en rupture de ban, la plupart, en revanche, parlent de nous avec sympathie; mais pour tous, nous sommes des garçons un peu fous qui, en ayant voulu être "francs-tireurs" jouons un jeu très dangereux; "nous sommes armés jusqu'aux dents" . . . S'ils savaien à quel point nous sommes dénus de tout, ils nous trouveraient bien plus fous encore! Pourtant, notre visiteur semblait presque nous envier lorsque Jean F., notre chef de camp, sergent-pilote en 40, lui a parlé de l'esprit de notre équipe: "Au début, expliquait-il, il n'y avait ici qu'un groupe de jeunes ouvriers, venus plus par crainte du travail forcé en Allemagne que par désir réel de lutter contre l'Allemand; c'est avec eux, et dans des conditions morales et matérielles déplorables, que nous avons commencé. Chaque semaine à peu près, par crainte des trahisons, et pour rester inaccessibles, nous changions de gîte et suivions le recul de l'hiver sur les cimes. Ce sont ces déplacements successifs les aménagements continus, les souffrances supportées en commun, les dangers partagés, qui leur ont façonné une âme nouvelle. . . Voyez ce grand maigre là-bas, qui scie un arbre: c'est Buchet, caporal-chef d'infanterie en 39, le plus brave type du camp et le plus acharné au travail. Lorsqu'il est monté, il ne venait que pour se "planquer" m'a-t-il dit; maintenant, il ne parle que de bagarres et de campagnes. Tous sont pareils. Au début, nous avions de nombreuses défections, des gens qui partaient, un beau jour, las de notre vie de sauvages. Maintenant ils veulent tous redescendre, mais ensemble, lorsqu'ils auront des armes."

Pierre et Minny* ont surenchéri avec l'enthousiasme de leurs vingt ans, chacun vantant les mérites de son groupe. Notre brave dentiste nous a quittés très ému, "à regret" nous a-t-il assuré, quoique de cela je sois moins sûr. Moi, par contre, j'ai eu un étrange regret de voir disparaître derrière les arbres ce reflet de civilisation qu'étaient son chapeau et ses gants. Le groupe de Minny l'a accompagné jusqu'à la cabane des Eaux, 7 kilomètres plus bas. C'est là que s'arrête notre camionnette de ravitaillement, incapable de monter plus haut. Pourvu qu'aujourd'hui il y ait du tabac; voilà trois semaines que nous en sommes privés!

* *

6 août. Plateau du Grand Martel. Mon groupe est de garde aujourd'hui. Je viens d'aller voir les deux sentinelles les plus utiles, celles qui dominent la Chapelle-en-Vercors—village



C'EST BUCHET,
CAPORAL D'INFANTERIE...

rempli d'Italiens envoyés de Grenoble à nos trousses; en cas de danger, un signal optique nous avertirait.

D'ailleurs, demain soir, nous émigrons à 1900 mètres d'altitude, face à Tullin, car après-demain "ils" doivent nettoyer ce massif—c'est-à-dire qu'une fois de plus, ils nettoieront nos papiers gras. Hier, ils ont découvert à la grotte des Chèvres, du côté d'Autrans, un dépôt contenant entre autres 60 kilogs de haricots et 2000 paires de

* Pierre PICARD et Pierre CLERC, anciens "brutons" (élèves de La Flèche), évadés de France quelques jours plus tard; le premier a été tué dans la campagne d'Italie, le second blessé lors du débarquement de la lèvre Armée en France (août 1944). chaussures "Jeunesse et Montagne" du genre de celles que nous portons depuis 15 jours, mais personne ici n'en a été ébranlé. Nous venons de

recevoir nos trois premiers F.M. (cachés par un régiment de Montpellier en novembre 1942)—quelle joie!—et Martin, le grand patron, venu hier en inspection, nous a promis que nous aurions un armement complet lorsqu'on nous donnerait enfin le droit de nous battre. Pour l'instant, tous les jours, deux groupes s'instruisent pendant que le troisième est de service au camp. Du matin au crépuscule, ce ne sont que manoeuvres, embuscades, défillements, assauts; je doute que les casernes aient jamais vu pareil entraînement.

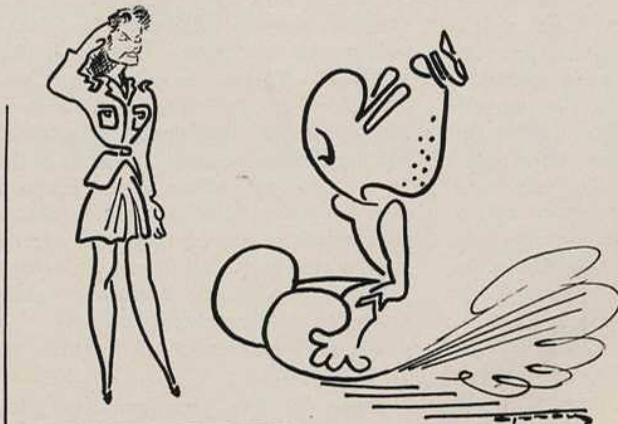
L'une de nos plus grandes joies nous est donnée par le passage des avions américains. Leurs pilotes ne peuvent pas se douter de l'écho qu'a dans nos coeurs le ronronnement de leurs moteurs; ils ne peuvent pas voir, non plus, de quels yeux nous suivons, de nos crêtes, les points noirs de leurs appareils enfouis dans l'azur! . . . Jusqu'à ces jours derniers, on n'en voyait que très rarement; maintenant, il ne se passe pas une semaine sans qu'une escadre amie n'ait été signalée.

Quel réconfort que leur présence! Nous sentons en nous la douceur et la force de ce mot: "Alliés."

* *

Le soir, après le repas, nous nous réunissons autour du feu camouflé, et nous veillons, en fumant un gros tabac rude que nous recevons en feuilles; chacun raconte une histoire, ou chante une chanson (toujours les mêmes, mais qu'importe); de temps en temps un choeur, de ces chants qu'on trouvait si ridicules avant-guerre: "Sambre et Meuse," "Les Allobroges," ou bien notre plainte: "Comme des loups hors de leur tanière, alors nous sortirons des bois . . ." Quelle ferveur alors dans tous les yeux! Tinet, Dombelles, Bouboule, Bisheim et les autres, tous se regardent en souriant se comprennent, se sentent unis et forts, prêts pour la Relève, la vraie, cette fois. Personne ne pense plus à la quiétude, à la paix, et les mêmes mots reviennent sans cesse à la bouche "patience," "bagarre," "revanche." Plus de désertions maintenant, personne ne flanche: nous sommes des soldats. Martin disait l'autre jour au Lt. Rodriguez, qui s'occupe ici des futurs terrains de parachutage: "Avec des gars comme ceux-là, nous aurons de beaux jours à vivre." Et le plus beau de sa pensée, c'était la certitude de ce futur: "Nous aurons."

E.A.R. LANGUILLAUME



ELLE ET LUI . . .

Illustré par Boissout

—Eh! D... , le Lieutenant te demande."

—Quelle bêtise ai-je encore pu faire? Car je n'ai jamais été appelé par un supérieur pour recevoir des compliments. . . .

—Mon lieutenant? . . .

—Ah! c'est vous! La sergente X désire vous parler. Elle vous attend à la "day room."

La sergent!!! Elle!!! Jusqu'à ce jour je croyais que sergent était du masculin. Que se passe-t-il dans l'armée française? . . . Enfin tout en m'ditant sur le ou la sergent ou sergente, je me dirige vers la "day-room" où je vais sûrement avoir une surprise.

Une charmante demoiselle, en uniforme, avec des galons de sergent, sur les épaules, m'accueille avec un gracieux "bonjour" auquel je réponds par un autre "bonjour" mais plus timide.

Mettez-vous à ma place. . . .

Bonjour, qui? . . . !! Bonjour ser-

gente? Bonjour mademoiselle!!!

Bonjour chère amie??? Bonjour chère collègue???

Bien que je sois sergent moi aussi je n'aurais jamais voulu lui dire: "Bonjour ma vieille." C'est pourquoi je me suis prudemment cantonné dans un bonjour tout court. . . . Elle aussi d'ailleurs. . . .

Elle est très jolie . . . je ne suis pas mal non plus . . . paraît-il . . . aussi un silence gênant règne dans la salle pendant que nous nous contemplons. . . . Il faut y mettre fin:

—Vous m'avez demandé? . . .

—Oui . . . je . . . enfin . . . il paraît.

Naturellement c'était un piège du "Courrier de l'Air" qui en quête d'articles, envoie de charmantes personnes sonder les gens du dépôt de Bolling Field dans l'espoir de remplir les colonnes de la revue avec leur littérature.

Et . . . ce qui devait arriver, arriva.

Je me suis laissé "endormir" par

notre gracieuse enquêteuse jusqu'à lui promettre un article. Malheureusement, troublé par ses charmes, j'ai totalement oublié le thème proposé.

Me voici donc devant une feuille de papier, me creusant, en vain, la cervelle, car je voudrais pourtant récompenser notre sergente de sa persévérance et la dédommager des taquineries que nous lui avons fait subir pour lui prouver qu'entre sous-officiers on est tous frères. . . .

Mais . . . la chaleur . . . le temps orageux . . . et surtout ma paresse. . . . et je pense avec amertume que si j'avais eu la petite ficelle d'aspirant que je convoite depuis si longtemps, je n'aurais, en ce moment, aucune promesse à tenir. . . .

Peut-être, me réserve-t-on pour la même promotion que mon interlocutrice. . . .

Assez . . . assez . . . j'ai promis. J'ai tenu.

D. D.

Anniversaire du "D-Day" à Washington

Le 6 juin fut marqué à Washington par la célébration à l'Hôtel Mayflower de l'anniversaire du D.Day, en hommage de la France à l'aide américaine. Cette réunion organisée par le Chapitre de France Forever de Washington, sous les auspices de notre Ambassade fut une émouvante manifestation de l'amitié franco-américaine.

L'assistance comprenait de nombreuses personnalités américaines et françaises et de nombreux représentants alliés parmi lesquels une loge entière d'officiers russes.

Sur l'estrade aux côtés de Mme Nelson, Présidente du Chapitre de France Forever, Leurs Excellences, Monsieur l'Ambassadeur et Mme. Henri Bonnet, étaient entourées de l'Adjoint au Sous-Secrétaire d'Etat à la Guerre, Monsieur John McCloy, du fils de l'ancien President des Etats-Unis, M. Charles P. Taft, actuellement du Department of State, du Pvt. Robert E. Harvey, représentant "G.I. Joe," du Général de Saint-Didier et du Général Luguet, l'Amiral Fénard, étant représenté par le Commandant Blanchard,

son Chef d'Etat-Major, de Monsieur Singher, du Metropolitan Opera.

Après la présentation des drapeaux français et américains, suivie de la sonnerie "Au drapeau," Monsieur Nelson prit la parole. Puis il la donna successivement à M. Bonnet, à M. Taft, aux chefs des Missions militaires, à "G.I. Joe," et à M. McCloy.

Monsieur Singher, accompagné au piano par Mme Bonnet mit en valeur les caractères des chants de différentes époques: "Le Chant du Départ," le "Chant des Girondins," puis les chants magnifiques de la Résistance française. Enfin l'hymne des Nations Unies et finalement les hymnes français et américain.

L'orchestre du Coast Guard prêtait un excellent concours.

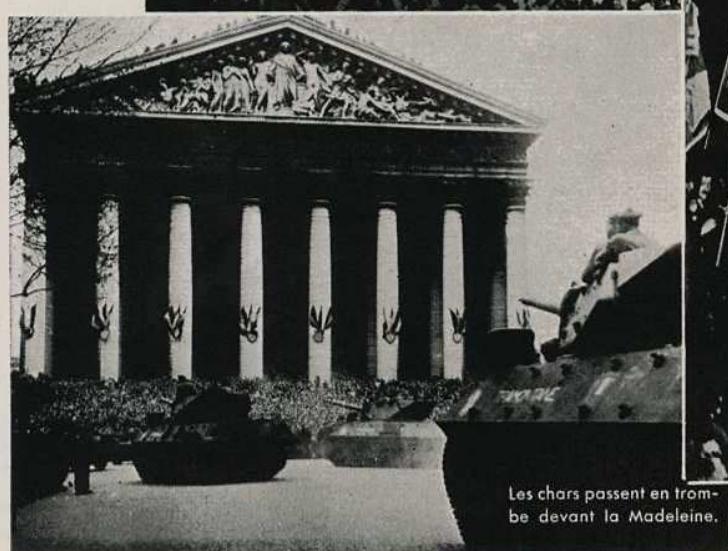
Louons France Forever, et en particulier les organisateurs de cette soirée, M. et Mme Nelson, pour avoir, une fois de plus, honoré le beau nom de leur association par cette magnifique manifestation d'amitié franco-américaine.

LIBERATION, VICTOIRE!

LA VILLE DE PARIS RECOIT LA
CROIX DE LA LIBERATION



(Photos Service Information et Presse
des AE)





je reviens de France....

L'Aumônier des C.F.P.N.A. nous fait part de ses impressions de voyage

Chers amis,

Nombreux sont ceux qui, parmi vous, me demandent des détails sur le séjour que je viens de faire en France. Comme les questions posées sont fréquemment les mêmes, je crois plus simple de vous adresser cette lettre collective en attendant de pouvoir répondre de vive voix aux questions plus précises que tel ou tel d'entre vous souhaiterait me poser.

Après un "Briefing" où l'on vous indique les consignes à suivre en cas de difficultés en mer, départ de Washington, sur C.54. Nous avons à bord, outre les six hommes d'équipage et 24 passagers, deux mètres cubes de sang pour transfusions. Ceci nous vaut d'être admirablement traités par le garçon de bord qui surveille son thermostat pour assurer une température constante. Vingt heures après avoir quitté Washington, nous survolons la côte française. La Bretagne, à cette époque, est magnifique. Nous sommes loin des villes-standards difficiles à identifier. Chaque village a son clocher différent. De nombreux châteaux sont intacts. On a l'impression de survoler un parc. De là, des cratères remplis d'eau signalent dans les prairies les anciens emplacements de blindés allemands. Les voies ferrées, dans la campagne, sont intactes; mais, presque à chaque bifurcation, à chaque pont, à chaque gare, vous voyez les traces des bombardements systématiques.

Le pilote a stoppé deux moteurs. C'est son premier voyage en France, il tient à détailler la route. Nous perdons notre altitude et passons à 2.000 pieds près du Mont-Saint-Michel. Dans la cabine des passagers, les "comics" sont délaissés; les plus paresseux se réveillent; tout le monde est aux hublots et admire.

Nous passons trop au sud de la Normandie pour nous rendre compte

des destructions, pourtant chaque gare en ruines rappelle la guerre. On mesure la paralysie des transports et ses répercussions dans la vie du pays.

Nous nous posons à 20.00 H. au sud de Paris. Coups de téléphone. Après 52 mois d'absence, cela fait plaisir d'entendre certaines voix!

PARIS. Pour le visiteur superficiel, la vie n'a pas changé. La ville est intacte, miraculeusement préservée. On craignait les représailles allemandes après la libération, or après l'évacuation, un seul raid de la Luftwaffe, dont tout le monde parle encore car en détruisant la Halle aux vins, il a privé de vin pour six mois tous les Parisiens. Les quartiers légendaires n'ont rien perdu de leur attrait. De l'Arc de Triomphe qui abrite les cinq immenses drapeaux alliés, à la place de la Concorde, la circulation automobile est sensiblement celle d'avant guerre, convois militaires américains et français, voitures civiles.

Comme je demande où l'on trouve l'essence, un farceur m'explique qu'on a découvert le moyen de décolorer l'essence de l'armée.... Aux vitrines des magasins, peu d'articles sont offerts aux acheteurs, pourtant cette pauvreté d'approvisionnement n'apparaît pas, tant est exquis le goût de la présentation.

De longues queues attendent aux portes de chez Guerlain, ce sont des Américains et des Wacs qui achètent des parfums.

Par le métro, gratuit pour tous les uniformes (2 fcs. en seconde, 3 fcs. en première, avec un abonnement à la semaine, meilleur marché) nous gagnons l'un des restaurants réquisitionnés où, officiers d'une part, sous-officiers de l'autre, peuvent prendre à des prix accessibles à leur solde, des repas très suffisants. Radis avec beurre, viande et légumes, dessert, vin, café (qui s'améliore). Sans ces

organisations, officiers et sous-officiers vivraient difficilement, tant le prix des denrées est élevé. (Asperges 65 frs. la botte).

Lorsque vous êtes reçu dans les familles, la joie est telle de vous retrouver après une longue absence, que les plus pauvres s'ingénient à garnir plantureusement leur table. Dieu sait au prix de quels prodiges. Il ne faut pas être dupé. On fausserait totalement ses impressions sur la vie alimentaire française, si l'on croyait que c'est là le standard quotidien. Le "primum vivere" se fait encore durement sentir et si les hommes, dans la force de l'âge, capables de travailler, voient leurs salaires monter à une cadence sensiblement égale à celle du coût de la vie, par contre, le sort des personnes âgées, réduites à des retraites-vieillesse ou à des rentes fixes est tragique.

Plus encore que l'alimentation, le vêtement pose de terribles problèmes. Un pull-over que vous achetez 4 ou 5 dollars aux U.S.A. coûte en France de 2.000 à 2.500 frs et encore vous faut-il des points pour l'obtenir!

Nos paquets—pour lesquels nous ne regrettons pas d'avoir fait un peu de publicité—apportent chaque fois, aux vieux comme aux jeunes, une joie d'enfants au passage du Père Noël. On s'extasie, on remercie. Mes amis, il faut avoir vu perler des larmes au coin des yeux de ceux qu'on aime—heureux de penser que les petits auront moins froid l'hiver prochain—pour comprendre qu'il n'y a pas de proportions entre le petit sacrifice que nous imposse ici le reconcilement à un cocktail ou à une partie fine et la joie immense que, pour le même prix nous pouvons apporter là-bas!

J'ai eu l'occasion d'assister à plusieurs cérémonies à Paris.

Champs-Elysées, les motocyclistes de la police et de l'armée dégagent

l'immense avenue. Les troupes présentent les armes. Musique militaire. De l'Arc de Triomphe descendant des prisonniers de guerre récemment libérés. Un peu maigres, en général, mais marquant la cadence avec fermeté, les hommes arrivés d'Allemagne en DC3, DC4, ou par convois automobiles n'en croient pas leurs yeux. Il y a quelques jours, quelques heures, ils vivaient encore dans leur commando ou derrière les barrières de l'Oflag et du Stalag. La foule applaudit, acclame.

Puis, un silence, la musique s'éloigne, meurt. Dans cette foule trépignante, un revirement vient de s'accomplir. Pourtant le défilé continue. Mais quel spectacle! Vêtus de grossière étoffe à rayures bleues et blanches, dans leurs costumes de bagnards, les survivants de Dachau et de Buchenwald, hommes et femmes, le teint terne avec des yeux immenses encore pleins des visions atroces d'hier, apportent le témoignage vivant de leurs tortures. Près de moi, sans dire un mot, un titi parisien qui tout à l'heure lançait la claqué vient de retirer son bretet; une brave femme se signe. Comment ne pas songer, à cette minute, à la cascade de souffrances et de dévouements obscurs qui, pendant des mois et des années, ont préparé l'apothéose de la libération.

Car, à Paris, ce qui a marqué, c'est moins l'ultime reddition allemande que la journée où on LES a vus PARTIR.

Notre-Dame. Sous la voûte, dans un faisceau de lumière qui projette des ombres fantastiques sur les chapiteaux, le "Vieux Charles," le Spad de Guynemer. A l'occasion de ce nouvel anniversaire de la mort de Guynemer, splendide cérémonie en l'honneur des Ailes Françaises. Je pense au petit cimetière de Montgomery, à ceux que nous avons connus et qui partageaient vos ambitions de voler. Dès mon arrivée à Paris, j'ai pu, grâce aux adresses que bon nombre d'entre vous m'avez indiquées, signaler à vos familles mon passage. Comme il m'était impossible de passer dans chaque foyer, j'ai, d'accord avec le Commandement, invité les familles à une causerie qui fut donnée le 20 mai, jour de l'Ascension, dans la salle de fêtes du Collège Saint Louis de Gonzague, rue Franklin, à Paris.

Devant une grande carte des Etats-Unis, près de laquelle, une carte de France dessinée à la même échelle révélant aux Français qui l'ignorent souvent une plus exacte idée des distances parcourues dans cet immense

pays, j'ai pu fournir quelques renseignements sur les conditions de votre entraînement. Trop facilement, les Français s'imaginent que l'Amérique, c'est New York, Hollywood. Intentionnellement, je n'ai pas craint de parler de l'isolement de certaines bases telles que Dodge City, Big Spring, de la rigueur du climat à Oscoda, des chaleurs humides et débilitantes du Sud. Naturellement, j'ai mentionné également les permissions prises dans le Nord ou sur la côte Ouest, dans les parages de Charles Boyer, mais nous aurions tort de trop mettre l'accent, dans nos lettres comme dans nos articles de revues, sur cette part exceptionnelle de la vie aux Etats-Unis . . .

Après un exposé d'une heure, les familles m'ont questionné individuellement. Les préoccupations sont sensiblement les mêmes: est-il en bonne santé? Quand reviendra-t-il? Débarquera-t-il en Afrique du Nord ou en France? Aura-t-il une permission à son retour? Est-il exact qu'on va les envoyer sur le front du Pacifique? J'ai même entendu cette demande à laquelle, bien entendu, j'ai répondu négativement: "Mais, mon père, croyez-vous que mon petit Jacques n'a pas besoin d'argent?" Telle petite fiancée française est venue demander au French Chaplain si la concurrence des girls et de la Saturday Night n'était pas trop à craindre. (Qu'auriez-vous répondu? . . .)

Toute la force de cohésion de la famille française, je l'ai sentie, ce soir-là, en lisant dans le regard de ceux qui m'entouraient une intense émotion à la pensée que le Chaplain qui était là, devant eux, allait bientôt retrouver, à des distances qu'on soupçonnait à peine jusqu'à ce jour, celui vers qui va toute la tendresse des mères: leur grand garçon de la French Air Force.

Beaucoup de visages sont encore maigres, mais toutes les familles sont



d'accord pour dire: "Cela a été dur, mais nous avons pu tenir!"

Cela a été dur! Vous le comprenez mieux quand vous voyez que, dans Paris privé de charbon, les palissades ont été démolies, en cachette, la nuit; que tous les dossiers des bancs ont disparu; que, dans certains quartiers, il a fallu empêcher les Parisiens d'emporter les pavés de bois. Peu de gaz, le courant électrique donne, avec parcimonie à heures fixes; dans les bureaux, comme dans les appartements privés, comme d'ailleurs dans les administrations publiques, telle le Ministère de l'Air, qu'on pourrait supposer avoir bénéficié d'une priorité, le même froid intense: 2 à 3 degrés. Nécessité de fermer les conduites d'eau pour éviter les éclatements, etc.

Evidemment, dans ce printemps 1945 où la douceur de vivre est plus appréciée que jamais, Paris offre parfois l'aspect décevant d'une ville qui oublie. "ON DANSERA TOUTE LA NUIT, pour les prisonniers." A des observateurs malveillants, il serait facile, en isolant certains faits du contexte, de ne montrer que le vilain côté de notre capitale. Si l'on dépasse la façade—car le chic et la tenue des gens que vous coudoyez dans le métro ou dans la rue sont le prix de dures privations et d'ingéniosités bien françaises—on a vite fait de découvrir le problème qui s'impose actuellement à tous, la nécessité, dans un pays ruiné, privé provisoirement de ses artères vitales, de remettre son économie en route. Sans parler des difficultés que pose, chaque jour, le retour de 10.000 nouveaux prisonniers et déportés, rendus à la France dans un état physique et moral tel qu'avant de servir le pays qu'ils retrouvent, ils lui sont provisoirement à charge.

* * *

Dans cette atmosphère que sont devenus nos camarades formés dans les Ecoles américaines où nous poursuivons encore notre entraînement?

La rencontre de plusieurs commandants de groupes qui les comptent dans leur personnel m'a permis de recevoir un témoignage direct précieux:

"Dans les débuts, quelques-uns ont "cravaté": Moi, quand j'étais en Amérique!"; puis ils ont vite compris. Actuellement, nous pouvons dire que, du point de vue technique leur entraînement aérien est excellent et homogène. Peu d'hommes ont l'avantage d'aligner autant d'heures de vol. Nous apprécions égale-

ment leur discipline de vol. Dites leur bien, à vos Boys, que dans l'Armée de l'Air autant et plus que dans tout autre Armée, la technique sans la discipline, c'est zéro!"

Les équipages sont-ils conservés dans l'état où ils s'entraînent aux Etats-Unis? . . . "Bien entendu, c'est l'intérêt de tout le monde!"

Cela, direz-vous, c'est la version officielle! Que disent nos camarades? . . . Venus de Saint-Dizier, les équipages français de B.26 ont survolé les Champs Elysées de la Concorde à

l'Etoile, en formant dans le ciel de Paris une grande Croix de Lorraine. Le soir même, les équipages des Cocardes françaises se trouvaient en permission dans la capitale. On a vite fait de repérer sur les tenues kaki, les AILES américaines et l'écusson de chez nous. "Toi ici."—"Oui, mon Père, on est venu survoler l'Arc de Triomphe! Le travail?"—Excellent."

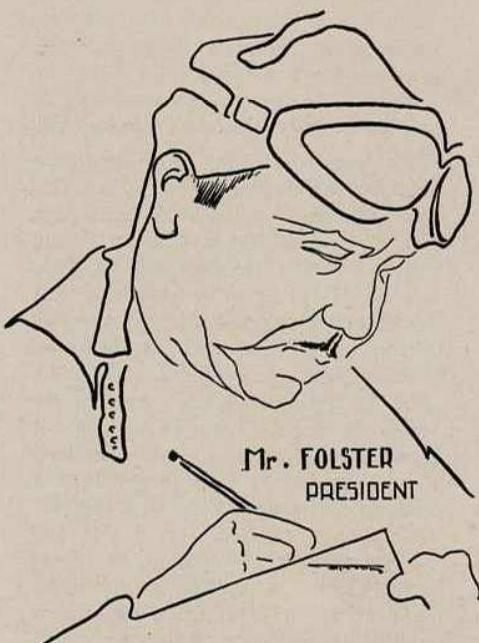
Sur leur travail actuel, il est peut-être difficile de donner dans cette lettre trop de précisions. Du moins,

pour clore cette longue épître et apporter comme le mot d'ordre des Aînés qui ont franchi les étapes où vous mêmes peinez désormais, permettez-moi de citer la réflexion de l'un d'eux:

— "Que dois-je dire de ta part à tes camarades qui sont encore là-bas?"

— "Mon Père, dites leur qu'ils ne comprendront que de ce côté-ci de l'eau les avantages du sérieux boulot fait en Amérique. Ca vaut ce que ça coûte!"

Pierre GOUBE



Lorsque vous verrez sur une poitrine d'aviateur, au-dessous d'une paire d'ailes amoureusement astiquées, reluire une chenille noire d'un inch de longueur, n'allez pas croire que cet insigne discret soit l'emblème d'une association protectrice des animaux, d'un club de végétariens, de naturalistes ou le mystérieux symbole d'une société secrète d'Extrême-Orient.

Ecoutez plutôt et vous comprendrez vite ce que cette petite chenille noire représente:

* *

— André, éteins ta cigarette.

— Quelle cigarette? . . . M'as-tu déjà vu enfreindre une "regulation"?

— Ne fais donc pas l'idiot. Cesse de fumer dans le "tapin" et . . .

— Assez plaisanté. . . . Donne-moi plutôt le cap . . . lorsqu'il n'y aura plus de fumée.

— Quelle fumée?

Deux regards angoissés se croisent et mûs par le même réflexe, l'aspirant P . . . et le Sergent M . . . (pardon, ex-Sergent) plongent dans les profondeurs sournoises de leur cockpit.

Une petite flamme grésille entre fils et tubulures, rampe sur les rési-

dus d'huile, jaillit en brusques jets de bec-de-gaz qu'on allume. . . . LE FEU. . . . Non pas l'incendie violent et subit qui transforme en quelques secondes l'avion en une torche volante mais des flammettes qui s'échappent maintenant de toute part et n'en condamnent pas moins le BT.13 à très bref délai. L'abandon va s'imposer dans quelques minutes.

— Dis, André, on saute?

— D'accord, on saute . . .

— Crois-tu qu'on puisse sauver ce "veau."

— J'en doute.

— Alors, on saute.

L'aspirant passa le premier; le sergent qui désirait attendre quelques secondes, m'a-t'il affirmé par la suite, afin de ne pas avoir à saluer son chef de bord s'il l'avait rencontré au cours de sa descente (les huiles sont si légères) fut hélas, un peu bousculé par les circonstances. . . .

L'incident se termina pour le premier dans un bel arbre dont les branches traitrisses tendues vers le ciel mirent le parachute en pièces au grand désespoir de M . . . qui ne put s'empêcher de s'écrier lorsqu'il se rendit compte de l'étendue du désastre:



"Même plus moyen d'en tirer une liquette."

Ajoutons qu'il avait pris lui-même contact assez brutalement avec le plancher des vaches . . . en face d'un veau éberlué qui disparut dans un nuage de poussière après avoir arrondi des yeux en bille de lotto.

* *

Et voici comment un insigne supplémentaire s'ajouta sur la vareuse de deux moniteurs français d'Hawthorne Field.

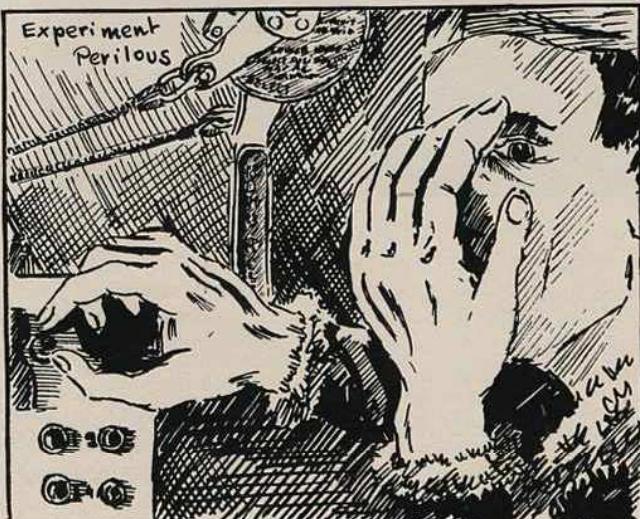
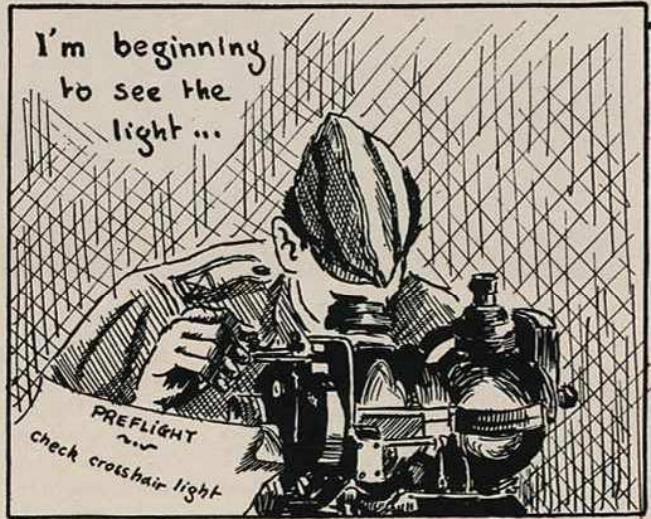
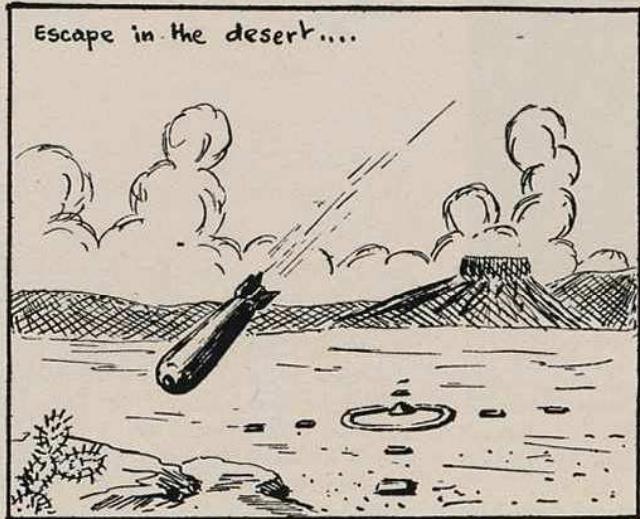
Pourquoi, me demanderez-vous peut-être, avoir choisi un symbole aussi éloigné en apparence, des choses de l'air? Mais par pure logique. Y aurait-il des parachutistes sans parachutes, des parachutes sans la soie et de la soie sans vers à soie? Et le magnan n'est-il pas une chenille? Vous me répondrez, sans doute, que le nylon remplace maintenant, en grande partie la soie naturelle, mais en 1922, l'époque à laquelle le Lt. HARRIS, fonda l'organisation en Amérique, on ne se doutait pas qu'un "erzatz" d'trônait les fils du cocon.

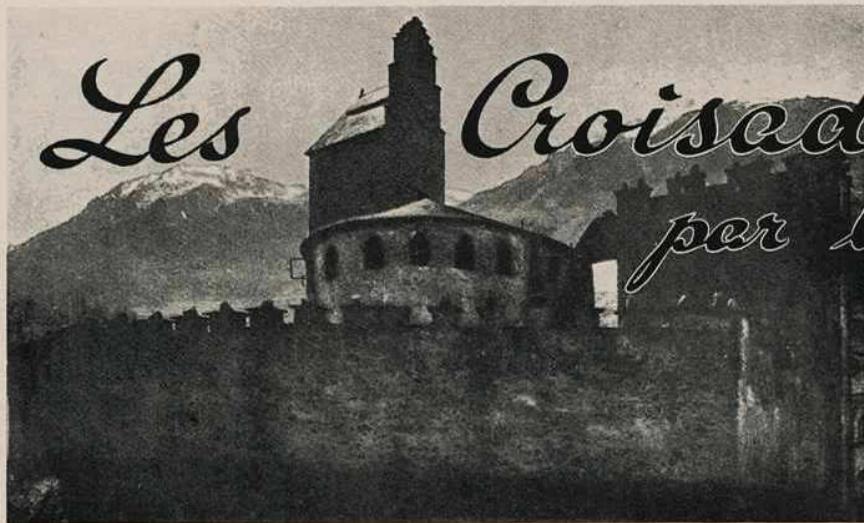
M. FOLSTER, Moniteur-chef à Hawthorne Field et Président actuel du CATERPILLAR CLUB affirme qu'aux seuls U.S.A., le Club compte environ 10.000 adhérents, tous parachutistes volontaires, et que, dans le monde entier, 50.000 civils et militaires doivent leur vie à la modeste chenille à soie.

Qui soutiendra encore que le parachute est plus dangereux que l'aéroplane? . . .

Concerts et spectacles de la semaine a Big Spring

par l'E.A.R. Roland





LUZ. Vieille église fortifiée

C hevauchant les monts cantabriques, le pays basque étend sur l'Aquitaine le mirage altier de ses pics. Les rêves anciens d'une terre promise, durement conquise, âprement gardée, s'y fortifient au vent du large bruissant d'aventure.

D'où viennent-ils? Dieu seul le sait. Leur langage aux flexions de métal survit d'une origine infiniment lointaine. "Dicunt" et "tradunt" ne nous éclairent point mais en tous lieux, leur passage émaille la légende du souvenir de leur bravoure irréductible "Iberorum magnanimae gentes." Sur les routes de l'Ancien et du Nouveau Monde, les hommes au profil d'aigle, aux muscles durs ont filé des migrations tenaces.

Cinq siècles avant le Christ, on les voit au Pont-Euxin et sur le Gange, familiers des marées géantes qui flétrirent l'audace des guerriers macedoniens.

Tacite relève leurs traces dans les grèves de la Baltique et de la Mer du Nord.

Inlassables, toujours précédant leur destin, les tribus euskariennes lèguent aux Vikings une part de leur sang vagabond. Les pillards danois, 1000 ans après rançonneront leurs maîtres dans le Golfe de Gascogne.

L'Amérique, bien avant Colomb et la boussole, abrite au profond de ses anses une multitude de harponneurs au bras meurtrier; les souffleurs énormes sont traqués jusque dans les lagons de la banquise.

Au seuil de l'ère chrétienne, les irribériens sont déjà fermement établis en Espagne; Scipion de Numance perd son latin et ses légions à vouloir les réduire.

En vain César prodigue menaces et promesses, rien n'y fait; les armées

romaines s'épouventent à l'aspect de ces montagnards dédaigneux du bouclier. L'alarme est dans Rome où les poulets sacrés refusent le grain; le Sénat consterné appréhende la mise en broche des oies du Capitole.

César et Crassus s'avancent dans les plaines d'Aquitaine pour un choc décisif. Après une lutte farouche, les aigles triomphent, mais à quel prix! Il faut composer avec le Cantabre "non ante domabilis" retranché dans ses aires.

L'Empire croule sous la ruée tumultueuse des barbares; la dévastation s'étend vers le sud-ouest.

l' "irrintzina" éclate triomphale; Clovis au nord presse les hordes d'Evaric en désarroi.

Le basque, pieds nus, dévale les cols pyrénéens, écrase l'assaillant, ressaisit l'Aquitaine. Pour peu de temps hélas! Une contre-marée irrésistible monte de l'Afrique, le roi Rodrigue succombe devant l'Islam au Guadalete, l'Espagne disparaît sous le flux des burnous et des cimeterres.

Les Euskariens plient sous l'orage et s'agrippent à leurs rochers, la rage au cœur.

Ils ne lutteront pas en vain; Abderaman vaincu par les Francs à Poitiers repasse les défilés en grand deuil. On lui court sus pour l'extermination finale.

L'indomptable courage des Basques, bien plus que la victoire de Charles Martel suave la chrétienté à l'aube de sa gloire.



Vieux pont sur la Nive

Vandales, Suèves, Wisigoths crevant le mur d'Hadrien dispensent aux peuples atterrés les bienfaits de la "Kultur" germanique.

Accablés sous le nombre, les basques regagnent hâtivement l'"aitzterri," donjon inexpugnable que l'ennemi assiège sans espoir.

Le temps coule et puis un jour,

La Navarre libérée, une ère de batailles sanglantes commence pour le peuple des Provinces; sans trêve il poursuivra la guerre de sept siècles qui mène à la "Reconquête."

Guerre à la fois contre le Maure et ses alliés du moment, Catalans félons ou Francs traîtres à leur foi.

*"Siglos ha que con gran sana
Por esa negra montaña
Asoma un emperador
Era Frances . . ."*

La geste de Roland ne peut que chanter le désastre des lourds guerriers carolingiens vêtus de fer; l'empereur "ploure des ails tire sa barbe blanche." La chanson ne dit pas qu'il avait passé les monts afin de rétablir l'émir de Saragosse en sa bonne ville de Pamplune d'où les Basques l'avaient malencontreusement chassé.

La trahison parachevée pour la plus grande gloire d'Allah, il en fut gravement marié. Le 15 août 778, au lieu dit Roncevaux, le cri de guerre des vieux Ibères, étouffait le mugissement débile de l'olifant.

En guerre ouverte contre les ducs de France, les Navarrais s'allient provisoirement à l'émir de Cordoue. En 824, les séparatistes renouvelant leur tactique, accablent l'armée franque dans ces mêmes défilés où Charlemagne "ad lesset sun nevuld" un demi-siècle auparavant.

Dès lors, assurés du côté du nord, ils s'appliqueront à ruiner la puissance arabe dans la péninsule.

Malgré de terribles retours offensifs, les Maures ne cesseront de perdre pied jusqu'à l'expulsion définitive.

Conduits par leur roi Sancho Abarca, les Croisés basques poussent leurs avantages dans la première moitié du 10ème siècle; l'Aragon est repris, les Asturies sont préservées par le succès du roi Pelasge à Covadonga.

Soudain les incursions normandes viennent détruire le résultat de tant d'efforts patients. Durant un siècle, il faudra pactiser avec l'infidèle contre les hordes de Hastings, gravir une fois de plus les hauts sommets des sierras.

Enfin les pirates décampent des rives de l'Adour et gagnent l'Italie où du moins ils pourront saccager tout leur saoul.

A cet instant décisif, un chevalier "dont la noblesse et la vertu égalaient la valeur," Don Rodrigo Diaz de Bivar,

sonne le ralliement des forces chrétiennes.

Surmontant la pauvreté de ses ressources, les divisions intestines, la fourberie ingrate de son roi, le Cid Campeador mène Castillans et Navarrais au succès par l'union dans la foi.

Zamora, Tolède enlevées d'assaut, sonnent le glas du croissant en Europe.

D'un effort suprême, l'Afrique déverse sur l'Andalousie de nouveaux contingents. L'esprit "du héros de Burgos" pieusement entretenu pas ses filles dona Elvira et dona Sol anime les soldats de la montagne. Des rochers de Covadonga aux plaines de Maradad, la marche s'accélère. En l'an 1212, à las Navas de Tolosa, Biscaciens et Navarrais, sous Alphonse IX, infligent aux Maures un épouvantable désastre.

1492 "annus mirabilis," le peuple basque, champion du monde occidental, regagne ses villages. Le repos sera bref.

La spécialité de . . .

MECANICIEN-NAVIGANT

par le Lt. H. BENOIT

Commandant d'Armes de Keesler Field

Les élèves des C.F.P.N.A. actuellement au Centre de Reclassement de MAXWELL (maintenant à CRAIG) ont demandé au "Courrier de l'Air" de les éclairer sur les différentes spécialités entre lesquelles on leur demande de choisir, et les bases où ils auront à suivre l'instruction. Nous ouvrons donc pour eux cette chronique. Nous avons, ce mois-ci, demandé au Lt. Benoit, Commandant d'Armes de Keesler Field, de parler des élèves mécaniciens-navigants, des cours qu'ils ont à suivre, et de leur vie à Biloxi. Les Commandants d'Armes de Selman, Tyndall, Big Spring, Lawry, et Scott Field nous diront prochainement "en quoi consistent les spécialités de navigateurs, mitrailleurs, bombardiers, et radios navigants. Que ceux d'entre nous qui ont dû quitter les écoles de pilotage ne se découragent pas: Tout est passionnant dans l'Aviation."

Keesler Field est situé près de Biloxi, Mississippi, sur la côte du Golfe du Mexique. Le camp se trouve à l'intérieur des limites de la ville de Biloxi, à l'Ouest, et seulement à quelques centaines de pieds de la route principale 90, vieille route coloniale qui traverse le Continent de la Floride à la Californie. Il fut construit dans l'été de l'année 1941, et ainsi nommé en mémoire du Lieutenant-Aviateur Samuel Reeves Keesler, tué en France lors de la première guerre mondiale. Il était proposé à un double but: former des mécaniciens d'avions de bombardement, et donner l'entraînement de Pre-Flight aux élèves du Personnel Navigant.

C'est une des bases les plus importantes de l'Army Air Force Training Command: Elle compte de nombreuses installations permanentes, dont 5 grands hangars et les beaux bâtiments réservés à l'Ecole. Le

camp a été dessiné dans une forêt de pins maigres, sur le sable du Golfe; le climat y est chaud.

Il y a sur la Base trois service-men clubs, huit Post-Exchanges, et quatre théâtres couverts,—trois d'entre eux étant du plus grand type rencontré dans l'Armée. Le théâtre en plein air peut contenir 11.000 personnes; c'est là que se donnent la majorité des spectacles sur scène, en particulier au printemps et en été; c'est aussi le cadre d'innombrables autres événements.

La natation, le canotage, et la pêche, sont possibles dans la partie du camp appelée Back Bay; il y a là une plage et de nombreuses barques dont l'usage est gratuit pour le personnel militaire de la Base. Pour ceux qui préfèrent se baigner à l'extérieur du camp (lorsque c'est jour de sortie), la mer est à moins d'un kilomètre. L'équitation et le golf sont

d'autres possibilités de distraction.

Biloxi, vieille de deux cent cinquante ans, est une création française: la ville fut établie en 1701 par Pierre le Moyne d'Iberville, et pour un temps, ce fut la capitale de tout notre territoire louisianais. La cité renferme de nombreux vestiges de son passé (Beauvoir, la maison du père Ryan.) Mais de nos jours, en même temps qu'un centre de pêche de crevettes et d'huîtres (la moitié de la production américaine), Biloxi est avant tout une station balnéaire et un site touristique recherché.

Sur la côte du Golfe, on trouve, pour les week-ends, une foule de coins charmants. Les plages se succèdent en chapelet, entre les villes de type tropical et les jardins aux fleurs exotiques. La Nouvelle-Orléans n'est qu'à 85 miles à l'ouest, et Mobile à 65 à l'est.



Mais ceci dit, il est inutile de dissimuler aux futurs élèves de Keesler Field qu'ils auront à travailler autant que tous leurs camarades des C.F.P.N.A.

Les cours donnés à l'Ecole de Mécaniciens Navigants sont divisés en deux séries de classes. La première partie de l'instruction est répartie en 76 jours, la seconde en 36 jours: D'abord l'étude générale des avions et des moteurs, puis la spécialisation sur bimoteur (B 26).

Aucun cours n'est fastidieux; tout est pratique plus que théorique, et à la portée de tous; les projections de films sont presque quotidiennes. Le dernier jour de chaque classe est occupé par des examens pratiques et par un test écrit.

Voici le programme d'instruction:

PREMIERE PARTIE: Etude des moteurs et des avions en général—

1°. Documentation technique et outillage. (7 jours): Familiarisation avec les ordres techniques, tenue des différentes formes, outils soudure, ajustage, entretien du Plexi-glass.

2°. Structure d'un avion. (9 jours) Comment est fait un avion. Ailes, fuselage, train d'atterrissement, emplacement des différents systèmes de servitude; accessoires d'emergence: canot, ceinture, parachute, leur entretien.

3°. Hydraulique. (8 jours) Quelques principes théoriques: loi de Pascal, etc. . . . Etude et fonctionnement des différents organes composant le système.

4°. Moteur. (7 jours) Etude des différents moteurs en service dans l'Armée de l'Air. Principes fondamentaux de fonctionnement, parties composant un moteur, différents régulations, accessoires tels que: magnéto, pompes, filtres. Démontage et remontage des différentes parties.

5°. Système électrique. Principes. Etude des différents circuits, branchements, génératrice, démarreur, voltmètre.

6°. Systèmes d'alimentation. (7 jours) Différents circuits d'essence, carburateurs à pression, réservoir, pompes, branchements, carburants.

7°. Instruments. (6 jours) Tous les instruments de contrôle en service: moteurs, vol, pilotes automatiques, compas, carburant, démontage remontage, branchements, fonctionnements.

8°. Hélices. (6 jours) Etude du fonctionnement des différents types d'hélices: hydromatiques, électriques. Démontage, remontage, réglage.

9°. Banc d'essai. (8 jours) Inspections avant et après fonctionnement. Fonctionnement des différents organes. Troubles, circuits hélice, carburation, ignition, lecture sur les instruments de contrôle. Procédure de mise en route des moteurs, stockages, déstockages, conduite des moteurs en vol.

10°. Inspections avant le vol. (7 jours) Mise en route des moteurs, lectures des instruments. Système d'allumage, refroidissement. Pannes, procédés pour les désceller.

A la fin des 76 jours de cours, les



avions suivants auront été étudiés "en général": AT 11, C 60, B 24, B 26, A 26, B 29, et B 32.

DEUXIEME PARTIE: Spécialisation sur B 26. (36 jours) Etude plus approfondie des différents systèmes. Structure de l'avion. Train d'atterrissement. Circuits essence, huile, électrique, hydraulique; toutes les inspections; démontage des hélices, des moteurs; équipement de nouveaux moteurs, remontage, vérification du fonctionnement, façon de stocker un moteur, essais de train, travail en prise, précautions, mise en marche des moteurs, lecture, Vérification avant et après le vol, précautions.

Les derniers jours du stage sont les meilleurs du séjour à Keesler: Il y a tout d'abord, la procédure en vol. Les élèves, à bord d'un B 26, effectuent le dépannage en vol d'un moteur, l'arrêtent eux-mêmes et le remettent en marche, placent l'hélice en drapeau, transfèrent d'un réservoir dans un autre, abaissent et relèvent le train, ouvrent et ferment les volets, utilisent les freins, etc., etc.

Enfin, deux exercices pratiques sont particulièrement appréciés: pour leur permettre de sortir sans dommage d'un amerrissage forcé, les élèves vont, sur un B 24 qui s'immerge dans la Back Bay, s'entraîner à l'évacuation de l'avion, à l'usage des canots et des ceintures de sauvetage, à l'utilisation du matériel de secours: signaux, TSF, etc. D'autre part, pour qu'ils sachent parer aux inconvénients d'un atterrissage dans la brousse, on les envoie passer quelque temps dans une campagne désertique.

. . . Mais de cela, comme "le Courier" nous l'a demandé, nous reparlerons plus tard; avec, à l'appui, des photos et des petits dessins. . . .

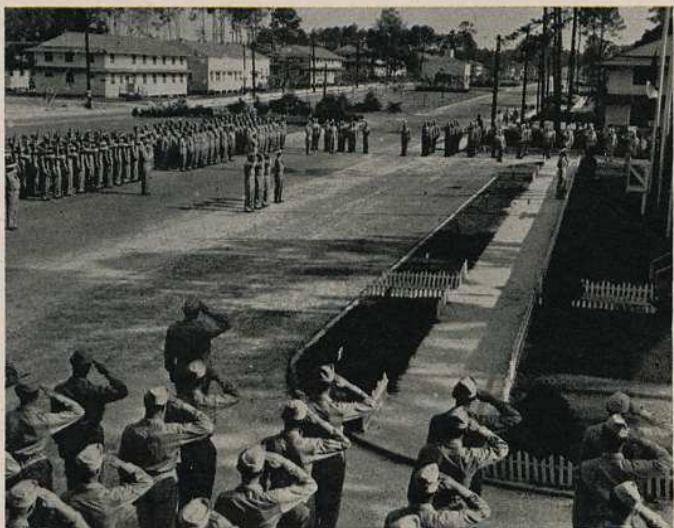


Après quatre mois environ de séjour à Keesler vient le grand jour de la graduation. Il y a très peu d'éliminés: 2 pour cent seulement, en moyenne. La remise solennelle des ailes et les réjouissances qui ne manquent pas de l'accompagner marquent la fin du stage.

Désormais, les ex-élèves de Keesler ont la fierté de se dire Mécaniciens. Ils vont appartenir à cette grande famille de spécialistes sans laquelle il n'y aurait pas d'Aviation.

KEESLER FIELD

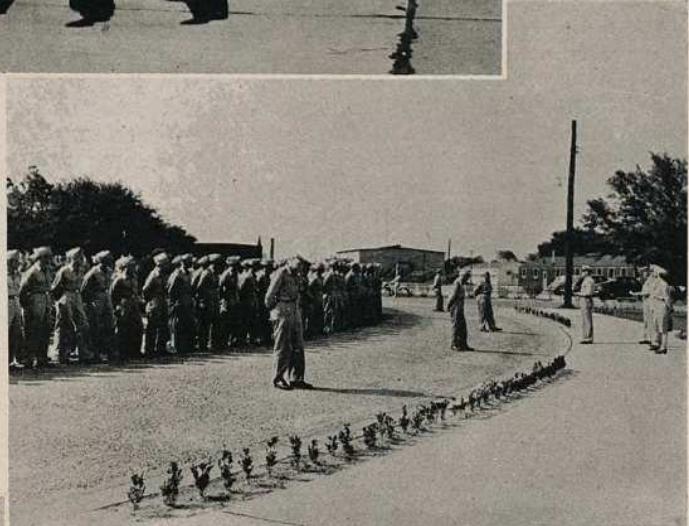
Mécaniciens-Navigants



Prise d'armes à Keesler.

Fraternité interalliée.

Réglage du pas d'une hélice.



"Graduation." Le discours d'usage.

L'inspection des 50 heures sur B.26



Simple hommage à Marin-la-Meslée

Certain jour d'octobre 1938, le Colonel Commandant la 5ème Escadre de chasse convoqua ses deux commandants de groupe et leur demanda de choisir chacun deux noms dans un liste de quatre jeunes officiers sortant d'école. Plus soucieux des détails que mon collègue, je laissai mon choix s'arrêter sur les noms les plus suggestifs. Un nom de prince, ou presque: Dorance; un nom de corsaire, plein d'embruns, de tempêtes et d'abordages: Marin la Meslée. Naturellement, à ce jeu-là, je risquais de tomber sur deux navets. Ce ne fut pas le cas, Dieu merci!

Quelques jours après, les deux plus intéressants jeunes hommes que j'aie jamais vus de ma vie se présentaient à mon P.C. de groupe. Un magnifique athlète aux yeux de fille et à la voix mesurée: Dorance. Un immense et flegmatique personnage, le regard terriblement pénétrant, la lèvre voltairienne, la parole plus sobre encore: Marin la Meslée. En face de ces deux garçons pleins d'assurance, je me faisais l'effet de passer un examen. Situation pour le moins paradoxale. Mais comme ils me plaissaient!

Mon premier jugement ne fut pas démenti puisque, lorsqu'en juin 1940, ces deux pilotes, à peine lieutenants, devinrent, par le jeu des pertes, mes chefs d'escadrille, leurs unités se classèrent en tête du palmarès de la chasse française.

Ecrivant pour des élèves-pilotes—et surtout pour les jeunes chasseurs de Selfridge—je ne manquerai pas de dire que Marin la Meslée, au cours des 3 ans pendant lesquels il fut directement sous mes ordres, ne fut jamais ni un amateur ni un excité. Mais un officier studieux et discipliné. Il montrait un goût accusé pour les questions techniques, qu'il s'agit de navigation, de radio, d'armement ou de tir. Un mépris total pour les exhibitions acrobatiques intempestives et déchaînées. Par contre, un brio et une perfection dans l'exécution, en un mot une classe folle, le jour où c'était dans les ordres.

Et quel remarquable moniteur! Ayant été sous-officier pendant 2 ans, après avoir fait son service comme officier de réserve, il joignait la connaissance approfondie du tempérament du sous-officier de chasse en ce qu'il a d'impulsif et de généreux à la sûreté de jugement que donne seule une solide culture.

Ainsi, il n'était pas difficile de prévoir qu'à la guerre, il ne serait pas seulement un excellent exécutant mais un chef.

Je me rappelle très bien son premier combat durant cet hiver 39-40 où, par patrouilles de 2, nous briquions le ciel, entre 8 et 9000, à l'affût d'un ennemi aussi rare que peu agressif. Je me le rappelle d'autant mieux que, quelques jours avant, j'avais, dans les mêmes conditions tactiques, si mal mené mon premier combat, partant à l'attaque comme un fou, laissant mon équipier à la traîne et bourrant bêtement dans le Dornier, que toutes mes munitions étaient épuisées avant que le boche ne consentît à aller au tapis. Marin lui, ne fut pas plus ému qu'au tir sur manche. Commandant son jeune équipier par radio, changeant adroitement leurs angles d'attaque, économisant ses balles et les réservant aux œuvres vives de l'adversaire, il exécuta, à sa première rencontre, un combat modèle de décision et de rapidité.

Le 10 mai, il n'avait pas encore eu d'autre combat. Le 15 juin, il avait abattu 20 avions ennemis. Dix-neuf victoires en 5 semaines, cela se passe de commentaires.

Il faudrait analyser tous ses combats car tous furent des modèles en matière de jugement, d'efficacité et d'économie. Toujours conduits par radio —n'oubliez pas qu'à cette époque la radio marchait encore très mal—with le plus grand calme et la plus grande prudence. Avec un sens tactique spécialement aigu et un bonheur dans l'utilisation du soleil, des nuages et de la visibilité véritablement unique.

Je me souviens de cette mission de couverture de la gare de Fismes, le 17 mai peut-être, où volant en échelon haut au-dessus d'une couche nuageuse, il réalisa avec la patrouille basse, une attaque convergente absolument inouïe. Un septième sens certes, fait de radio, de PSV et de flair. Et aussi de confiance en soi, en sa propre valeur, en sa propre supériorité sur l'ennemi. Et quel chic, quelle allure. Toujours sous l'habitacle, ce clair sourire des yeux, sourire charmant de l'enfant qui s'amuse follement. Sourire fier du guerrier vainqueur.

Et quel calme, quelle maîtrise de soi. Je me rappelle cette visite au groupe du Correspondant américain Knickerbocker. Marin était en l'air

avec son escadrille. Et dans le silence du PC nous entendions grésiller la radio :

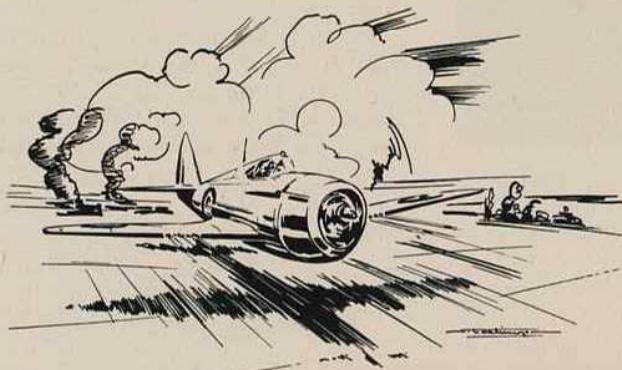
—Allo Nadia. Allo Nadia. Ici Marina. Ennemi en vue. Venant du nord altitude 30, 40, 50. Grosse expédition ennemie . . . Attaquons.

Je répondais : —Allo Marina. Allo Marina. Ici Nadia. Bien compris. Bien compris.

Après un temps : —Allo Nadia, Allo Nadia. Ici Marina. Très grosse formation chasse ennemie en vue. Altitude 40, 50, 60. Allo Nadia. Allo Nadia. . . . Demande ne pas attaquer.

Après un temps : —Allo Marina. Allo Marina. Ici Nadia. N'attaquez pas. N'attaquez pas. . . .

Ordre pénible à donner, surtout devant un journaliste étranger. Mais comment envoyer 12 avions inférieurs en altitude, attaquer 100 bombardiers ennemis protégés par un nombre égal de



chasseurs. Folie pure que Marin me demandait de ne pas lui laisser commettre. Bel exemple de confiance dans l'estime de son chef. D'effacement aussi. Songez à l'effort d'effacement—the plus difficile des efforts peut-être—que doit faire ce grand chasseur, sûr de vaincre, pour ne pas se lancer dans une attaque aussi excitante et spectaculaire, mais il a un sens trop aigu de la responsabilité pour ne penser qu'à son plaisir et à sa gloire personnels. Il pense à ses 11 pilotes qui vont être décimés, à son escadrille réduite à rien, aux missions du lendemain, à l'intérêt général. . . . Et son arithmétique est juste.

Malgré que cinq années soient passées, les souvenirs de cette Campagne de France abondent sous ma plume et j'aimerais, moi qui l'ai vu arriver, se révéler et atteindre à la perfection, montrer dans le détail, l'intelligence et le métier—le goût du travail bien fait—de ce grand pilote de chasse. Mais il faut aussi parler du chef, du chef qu'il fut à partir de janvier 1944, à la tête de ce groupe 1/5 où il avait gagné ses galons et remporté ses victoires. J'étais alors Inspecteur de la Chasse et j'avais à le juger non plus seulement comme chasseur mais comme Commandant de formation. Ce fut, dès sa prise de commandement, une réussite. Payant d'exemple, sur P. 39, au cours de ces ingrates missions de surveillance et d'escorte en Méditerranée, doué d'un ascendant extraordinaire sur son personnel, ascendant fait d'une exceptionnelle sérénité plus que du prestige de ses 20 victoires, admiré et écouté des états-majors alliés, technicien de valeur et administrateur habile, il était à mes yeux le prototype du parfait Commandant de groupe.

La transformation de son groupe sur P.47 fut

tardive et il en souffrit. Je me souviens des visites qu'il me fit à l'hôpital, après que j'eusse été blessé. Toujours parfaitement calme et digne malgré ses déceptions renouvelées, il me surprétait chaque fois par la vigueur de son jugement et l'élévation de sa pensée. Devant beaucoup me taire, j'admirais, comme je n'en avais jamais eu le loisir auparavant, sa lucidité et sa maturité d'esprit jointes à un souci traditionnellement français de la mesure. Je découvrai en lui un Homme, un Homme au sens le plus absolu du mot. Et j'étais heureux et fier de savoir qu'après avoir été son chef, j'étais devenu son ami.

Enfin il eut ses Thunderbolts, et avec eux, il fit cap au Nord et "mit les colonnes de la déroute sous la croix d'or du collimateur." Et c'est aux derniers jours de la bataille d'Alsace, le 4 février, juste au moment où il allait prendre le commandement d'une escadre, qu'au cours d'une mission de mitraillage, il fut abattu.

Il ne fut pas abattu par un chasseur ennemi—aucun n'était à sa taille—mais par la "flak." Dans un virage à très basse altitude, il fut touché par un obus de 20 dont un éclat lui traversa la tête. L'avion toucha le sol de l'aile et s'écrasa, laissant le corps miraculeusement intact. Les Allemands qui le relevèrent allaient l'enterrer lorsqu'ils furent délogés par nos troupes de cette région de Neuf-Brisach, et c'est son propre Groupe qui put lui rendre les derniers honneurs, dans le petit cimetière de Rustenhart.

Je viens de lire, comme vous aurez pu le faire, la dernière citation du Commandant Marin la Meslée et l'éblouissant discours que le Général Bouscat prononça le 26 février, au cours d'une cérémonie qui se déroula de nuit afin de permettre à tout le Groupe d'y assister. Je ne puis rivaliser avec les auteurs de ces lignes dignes d'être gravées dans le marbre, et je préfère demeurer dans le ton de l'humble mais fervent hommage du camarade de combat et de l'ami.

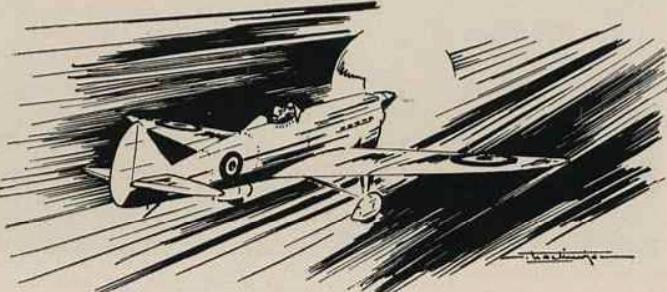
Je pleure sur la mort de mon ami. Sur la mort de cet homme jeune, sensible, cultivé et si socialement parfait. Sur l'envol, dans un monde meilleur, auquel il croyait, de cette âme haute et pure comme une belle flamme.

Je pleure sur la mort de mon compagnon d'armes, sur la mort de ce grand pilote et de ce chasseur légendaire. Sur la fin de ce Chef rayonnant et paré de toutes les vertus guerrières.

Je ne puis me consoler de la perte, pour mon Arme et pour mon Pays de cet officier doué de toutes les qualités qui font les grands chefs.

Je ne puis me consoler de ce qu'il soit tombé sans combat, "Comme un chevalier atteint de loin, à tout hasard, par la piétaille."

Lt. Colonel J. L. MURKIN





"Graduation"

Au cours d'un long voyage de 4000 miles à travers le sud des Etats-Unis, je viens de visiter sept des bases les plus importantes parmi celles consacrées à l'entraînement des aviateurs français. J'ai accompli ce long périple en compagnie de mon collègue, Daniel Deluc, pour le compte de l' "Office of War Information." Notre mission: enregistrer ces interviews que la "Voix de l'Amérique" diffuse en direction de la France pour informer les familles et, d'une façon générale, le public français de ce que leurs jeunes compatriotes accomplissent aux Etats-Unis.

Ainsi, j'ai pu assister aux premières leçons de vol, données aux élèves, j'ai bu du Coca-Cola avec eux quelques minutes après leur premier "solo," j'ai été le témoin au bord de la piste de

Je les ai observés à la "ground school," durant les séances d'éducation physique, à l'entraînement, et je leur ai parlé pendant les courts instants de répit entre deux vols, dans la "ready room", (salle de repos), au P.X. (coopérative) ou bien encore durant les rares moments où ils se délassaient dans leurs chambres.

Bref, pendant six semaines, j'ai partagé leur existence. En ma qualité de civil, je leur ai parlé d'égal à égal et ils se sont exprimés sincèrement et sans chercher à m'éblouir; comme je parle français et que je connais la France, j'ai la conviction qu'ils se sont ouverts à moi comme à un ami, franchement.

Enfin, je les ai trouvés (j'en ai vu plus de 400) "gonflés à bloc." Leur moral est excellent. Ils aiment, que dis-je, ils adorent le vol et leur seul regret est de ne pas avoir pu mettre



Tir à la carabine

leur premier atterrissage sur P.40 ou sur un "Mitchell" et j'ai volé avec eux sur des avions de différents modèles.



"Physical Training"



Exercice de combat

à profit leur entraînement contre les Boches. La plupart d'entre eux ont vécu quatre ans sous l'occupation allemande; ils ont eu des parents et des amis déportés ou fusillés. Ce ne sont donc pas simplement des garçons pleins de feu qui veulent combattre: ce sont des jeunes hommes qui ont saisi le sens profond de cette guerre et se rendent parfaitement compte que, s'ils n'ont pas eu l'occasion de lutter personnellement contre les Allemands, la tâche qui les attend, celle de reconstruire la France, est tout aussi importante.

Du fait que la plupart d'entre eux ne sont aux Etats-Unis que depuis quelques mois et que leur entraînement intensif ne leur laisse que peu de loisirs, ils n'ont qu'un très bref aperçu de la vie américaine. Un assez grand nombre d'entre eux cependant se sont déjà fait des amis parmi les Américains. Ils sentent, confusément peut-être, lorsqu'ils se rendent à la ville voisine, pour dîner, aller



Vol en formation



Prise d'armes

au cinéma, ou répondre à l'invitation d'un ami américain, que chacun d'eux est une manière d'ambassadeur de la France, et à juste titre, car ils ne sont plus alors jugés comme individus mais comme représentants de leur pays. Bon nombre de mes compatriotes qui ont eu l'occasion d'observer ces jeunes Français en contact avec la population civile m'ont assuré qu'ils remplissaient à merveille ce rôle difficile de représentation. Grâce à eux, des milliers d'Américains, dans de petites villes des Etats-Unis, sont entrés pour la première fois en contact direct avec de vrais Français dont l'amabilité, l'intelligence et la

bonne tenue leur ont produit la meilleure impression.

Quant à l'habileté professionnelle de ces élèves, je ne peux que répéter le témoignage de nombreux chefs et instructeurs américains. Tous sont unanimes à déclarer que les Français font d'excellents pilotes. "Le seul reproche à adresser à ces jeunes gens," me déclarait un moniteur, "c'est qu'ils ne connaissent pas la peur."

Personnellement, je n'aurais pu trouver de meilleur compliment.

Francis F. DOBO
Executive Producer for
French and Belgian Broadcasts
O.W.I.



"Ground School"

Victoire!

Les guerres de conquête se terminent par des orgies monstres, du pillage, des assassinats en masse. Le vainqueur éclaire ses bacchanales de la lueur des incendies et, dans la coupe où il boit, il y a des gouttes de sang. La haine et les instincts de destruction accumulés se déchaînent soudain et les armes qui n'avaient pas été utilisées pour la bataille servent à une tentative de destruction systématique de la culture existante.

L'histoire nous apprend que le processus se déroule selon un rythme constant. La force brutale impose sa



loi pour une période plus ou moins longue au cours de laquelle les vainqueurs cherchent à détruire avec le pays qu'ils occupent, une civilisation qu'ils sentent supérieure à la leur. Parfois ils y réussissent partiellement et les peuples asservis n'ont plus que la ressource de maintenir leurs traditions et leur culture pour finalement s'imposer à l'adversaire par une emprise morale plus forte. L'ennemi s'imprègne alors progressivement de la civilisation qu'il avait voulu anéantir et le vaincu devient lentement le vainqueur.

Parfois, et c'est le cas de la France après 1940, le pays occupé conserve encore assez de force pour organiser une lutte active. Un esprit combatif se développe. On n'essaie plus d'incliner à l'occupant des principes moraux: on les lui oppose, plus ou

moins ouvertement. Le peuple momentanément vaincu, au rôle de pédagogue, préfère celui de juge. Une mentalité de Résistance, soutenue par un esprit vivace et par un idéal élevé, imprègne chacune des cellules sociales. Tout rapport, volontaire ou involontaire avec l'ennemi, revêt un caractère de trahison. Le vainqueur du moment est décrété inassimilable et la fusion ne peut plus se produire, quelles que soient les victoires militaires remportées par l'occupant.

La liberté est un besoin si naturel que l'individu doit en être privé pour en mesurer le prix véritable. Mais si ce bien lui est enlevé, il sacrifiera tout ce qu'il possède pour le reconquérir. Enfermez un scorpion dans un cercle de flamme, il préférera d'instinct la mort à la prison.

Les peuples libres ont, comme les femmes, des réactions imprévisibles et instinctives. Ils aiment la paix, nécessaire à leur existence et n'hésiteront pas à faire les concessions les plus imprudentes pour sauvegarder un état de choses qui leur est cher et éviter les effusions de sang. Mais le jour où la liberté du monde est en danger, ils réagissent, d'abord à contre cœur—car on n'abandonne pas avec le sourire le mythe de l'âge d'or pour celui de Siegfried—ensuite avec l'énergie du désespoir si la gravité du danger l'exige.

Ces peuples qui ne voulaient pas la guerre et qui se sont battus seulement par devoir, ne se sont pas laissés griser par la victoire. Leur joie, profonde certes, a été tempérée par le souvenir des absents. Compulsions les statistiques; le "preium sanguinis" est élevé: France: pertes inévaluées. Russie: 10 à 20 millions d'hommes. Angleterre: 1.305.505. Etats-Unis: plus de 800.000 pour le front européen seulement, pour ce bout de terre qui a pris feu soudain. Cela représente beaucoup de mamans qui pleureront en silence, parce que leur fils ne sera pas là pour se réjouir avec elle du retour de la paix, beaucoup de femmes qui figeront leur vie sur le bout d'épopée que leur mari a écrit pour elles, beaucoup d'amants,



beaucoup d'amis qui ne reviendront plus.

"La patrie a besoin d'espaces nouveaux pour résoudre les problèmes posés par les accroissements de population. Celui qui meurt pour sa patrie est un héros et chacun doit être un héros. Donc, il faut mourir pour conquérir." Tel est le slogan du soldat allemand ou japonais. Syllogisme terrible auquel les nations démocratiques répondent: "Je possède un coin de terre; j'y ai vécu et mes ancêtres avant moi; tu es un voleur; et bien que j'eusse préféré vivre tranquille, ce bout de terre, je le défendrai jusqu'à la mort parce que c'est mon devoir. Et si je fais le sacrifice de moi-



même, c'est pour que mes parents et mes amis recueillent le fruit direct de ma mort."

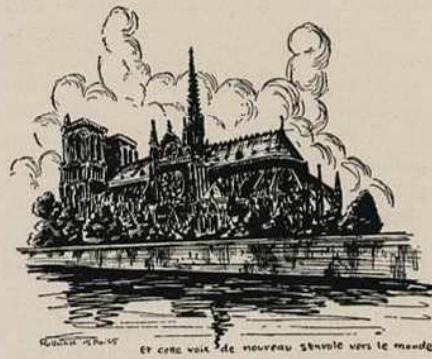
Il ne peut y avoir de joie exubérante pour un rétablissement de droit si chèrement acheté. La route a été cruellement longue et tortueuse, avec des coins d'ombre d'où l'espoir semblait banni. Mais cette nouvelle de la capitulation de l'Allemagne nous a fait immédiatement songer à la diminution de souffrance morale qui allait résulter de la cessation des hostilités en Europe: pour les populations civiles qui, sans doute auront encore faim pendant longtemps, mais il est moins dur d'avoir le ventre vide lorsque le morceau de pain rogné sur une ration va aux soldats amis et non plus à l'envahisseur; pour les prisonniers qui ont vécu la vie larvée des geôles nazies et qui sont maintenant libérés; pour tous ceux que la présence de l'ennemi maintenait dans un état d'exaspération permanent et corrosif. La victoire, c'est la porte des camps désolés grande ouverte, ce sont les barreaux enlevés aux prisons, les barbelés cisaillés, c'est le retour vers leurs foyers meurtris des exilés qui n'ont jamais désespéré.

Mais, si le fracas des armes s'est éloigné de l'Europe, la tâche n'est pas terminée. La lutte, une lute à laquelle la France participe déjà, continue en Extrême-Orient. Elle exigera de lourds sacrifices avant qu'une paix définitive et universelle puisse être instaurée.

Il y aura encore bien des souffrances car la guerre laisse toujours dans son sillage un cortège de misères et de deuils. La cessation des hostilités ne résout pas toutes les difficultés. Il reste les ruines à relever, des pays entiers à réorganiser, les communii-

cations à rétablir, la santé de tout un continent compromise par les privations à restaurer et bien d'autres maux dont il faudra débarrasser le monde. C'est le prix de la victoire.

Mais si chèrement achetée qu'elle ait été, cette victoire représente pour nous la libération du territoire, la liberté retrouvée, l'assurance du relèvement français et la preuve que la grandeur des nations est comme celle des hommes, fonction de leur volonté. Cette victoire, c'est encore pour la France son retour à l'avant-garde de la civilisation et, de nouveau, le ray-



onnement dans le monde de la pensée française. Sur les ruines encore fumantes, une aurore nouvelle se lève, symbole d'une renaissance préparée par les efforts et la résistance héroïques de toute une nation. Sans amers regrets, nous allons pouvoir de nouveau évoquer le passé, rassembler nos rêves épars et faire, sans crainte, des projets d'avenir. Les Parisiens, attachés au pavé de leur ville comme le paysan à son terroir, vont se recomposer une existence avec les lambeaux de souvenirs qu'ils n'ont jamais pu effacer de leur mémoire. Ils se diront joyeusement en s'approchant les uns des autres:

— Te rappelles-tu ces canards à l'orange que l'on mangeait au Coq d'Or avant guerre? Dès que tout sera fini, j'irai faire un dîner formidable, avec du vrai vin....

— Tu connaissais la petite maison de Musset, dans le quartier de Sèvres-Babylone, avec ses volets verts un peu poudreux et les marches luisantes du perron....

— Ah, la pluie, la bruine légère, qui environnait les Halles, vers quatre heures du matin quand on allait manger la soupe aux choux....

— . . . Ou débarquer des sacs de pommes de terre.

— Et le Bois au printemps!

— N'en dis pas plus long. Vingt mille poètes l'ont dit avant toi.

— Peu m'importe! . . . Tu sais, le Luxembourg et la fontaine Médicis autour de laquelle nous aimions nous attarder à la sortie de nos cours de Droit, le restaurant chinois....

— C'est près de là que X . . . a été arrêté par la Gestapo.

Car il y aura toujours, même dans les plus doux rêves, un moment où l'on reviendra aux camarades qui sont morts.

* *

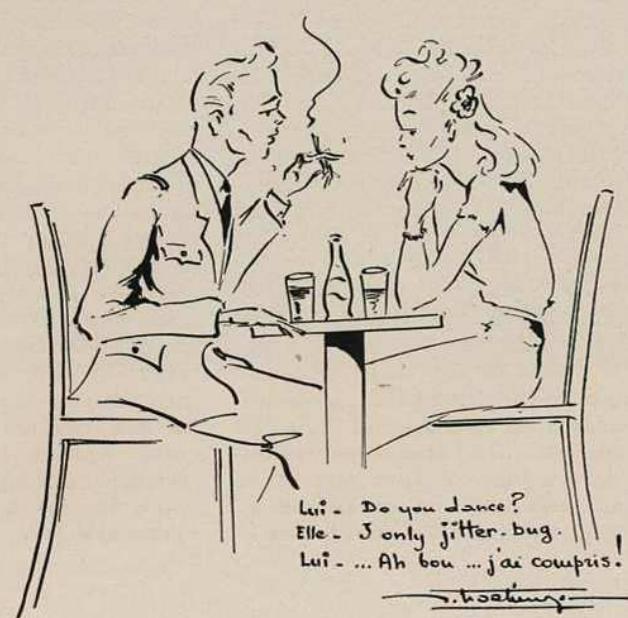
Les cloches de Notre Dame ont sonné. Clémentine, chère à Rabelais, a de nouveau fait entendre au monde sa grosse voix sonore, mêlant une note de tristesse au carillon de l'alléluia. Et cette voix, de nouveau, s'en-vole vers le monde, chantant: "Vous voyez, nous avons souffert mais nous aussi, nous avons gagné."

Et cette voix, est orgueilleuse, car Notre Dame elle aussi est fière d'être française.

Sergeant RAULT-MAISONNEUVE

Illustré par l'E.A.R. Robert
ROLLAND

Rencontre à Washington:

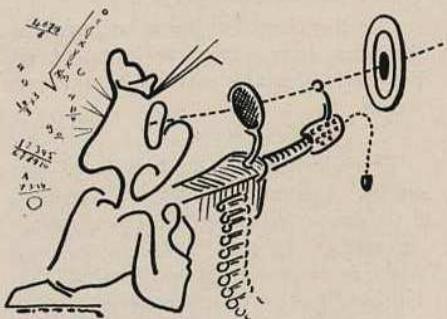


Vie de Mitrailleur . . .

"Ici passent les meilleurs mitrailleurs de la terre. . . ."

Tyndall Field, centre où se rassemblent trois catégories de spécialistes, Tyndall Field, base où se cristallise le noyau de l'Equipage, est peu connu de nos camarades des autres écoles. Ils en connaissent évidemment l'existence, mais ignorent tout de la vie qu'on y mène. C'est d'elle que je vais essayer de parler aujourd'hui.

Le French Squadron est sans aucun doute, par sa situation, et sa coquetterie, le plus bel emplacement de Tyndall. Il n'en fut pas toujours ainsi; bien des classes de mécaniciens, transformés pour la circonstance en peintres, menuisiers, ou jardiniers,



ont dû travailler ferme, sous la haute direction de notre Commandant d'Armes, pour arriver à ce but.

Il est une chose qui surprend, au prime abord, quand on arrive à Tyndall; c'est la langue étrange qu'on y parle. Vous entendez, par exemple, des mots ravissants tels que "déflections, rades . . ." ou des expressions barbares telles que K . 10 . . . K . 11 . . . K . 13 . . . N . 6 . . . N . 6A . . . N . 8 . . . La première fois je les pris pour des formules de "Jet propellers," ou de nouveaux et puissants explosifs. Il n'en était évidemment rien; ces lettres et ces chiffres étaient tout simplement le matricule de différents appareils de visée. La visée est la grande chose qu'on apprend à Tyndall. C'est un peu compliqué, mais si simple au fond: il faut que vous aligniez votre oeil, la grille et le guidon en une seule ligne. Et l'objectif, me direz-vous? L'objectif . . . Ah! voilà . . . l'objectif, lui, on ne le vise pas . . . ou bien si vous voulez on le vise sans le viser tout en le visant; cela paraît un peu difficile au premier abord, mais si vous prenez la

formule trigonométrique permettant de résoudre le cas des triangles inconnus, vous y arriverez facilement.

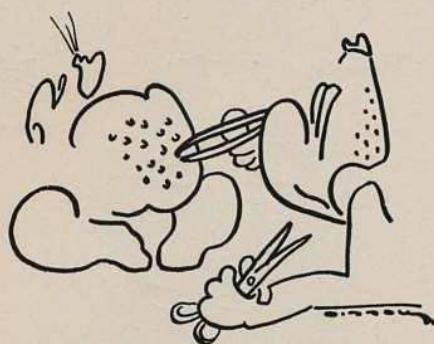
Il y a quelque chose de nouveau dans notre instruction: l'entraînement au parachute. Ah! L'émotion du saut! "Surtout ne bondissez pas quand vous sautez," nous a recommandé notre instructeur, "avancez calmement la jambe, comme si vous descendiez un escalier" . . . Il faut voir avec quelle grâce nous faisons cela, souplement, calmement, . . . sans parachute, il est vrai, puisque nous ne sautons que de cinq pieds. . . .

Il est un étrange animal que l'on appelle la tourelle Martin. Si vous n'êtes pas trop gros vous pouvez réussir, après avoir accompli bien des mouvements d'assouplissement, à vous asseoir à l'intérieur; à ce moment-là il, ne faut plus songer à bouger autre chose que vos doigts; ce n'est déjà pas si mal, et d'ailleurs, en théorie, vous n'avez pas besoin d'autre chose. Malheureusement, on a trouvé bon d'ajouter des pédales, une pour le détente mécanique (en cas d'avarie des solénoides) et l'autre qui commande le viseur calculateur. Ah, ce merveilleux viseur! Il enregistre l'altitude, la vitesse, effectue les corrections et déflexions nécessaires, bref, permet à coup sûr de descendre tout avion se trouvant dans la zone mortelle (ceci, hélas, n'est qu'une déduction mathématique).

Parlons maintenant du vol. Au départ, il faut voir ces ardents nettoyeurs du ciel que nous sommes gigotter comme de gros pantins malhabiles. . . . En effet, la plupart des vols étant faits à haute altitude, nous mettons successivement: 1) une canadienne fourrée 2) une "Mae West" 3) le gilet de parachute; sur la tête, le casque à écouteurs, avec son fil branché sur la réception; autour du cou, le laryngophone et son fil d'émission; sur le visage, le masque à oxygène et son tuyau. . . . Bref, l'on ne peut pas faire un quart de tour sans être complètement ligoté, ni un pas sans être brutalement renvoyé en arrière, tiré par quelques fils sournois. Ajoutez à cela l'exiguité de l'espace dans lequel nous nous mouvons, et vous aurez une petite idée d'ensemble.

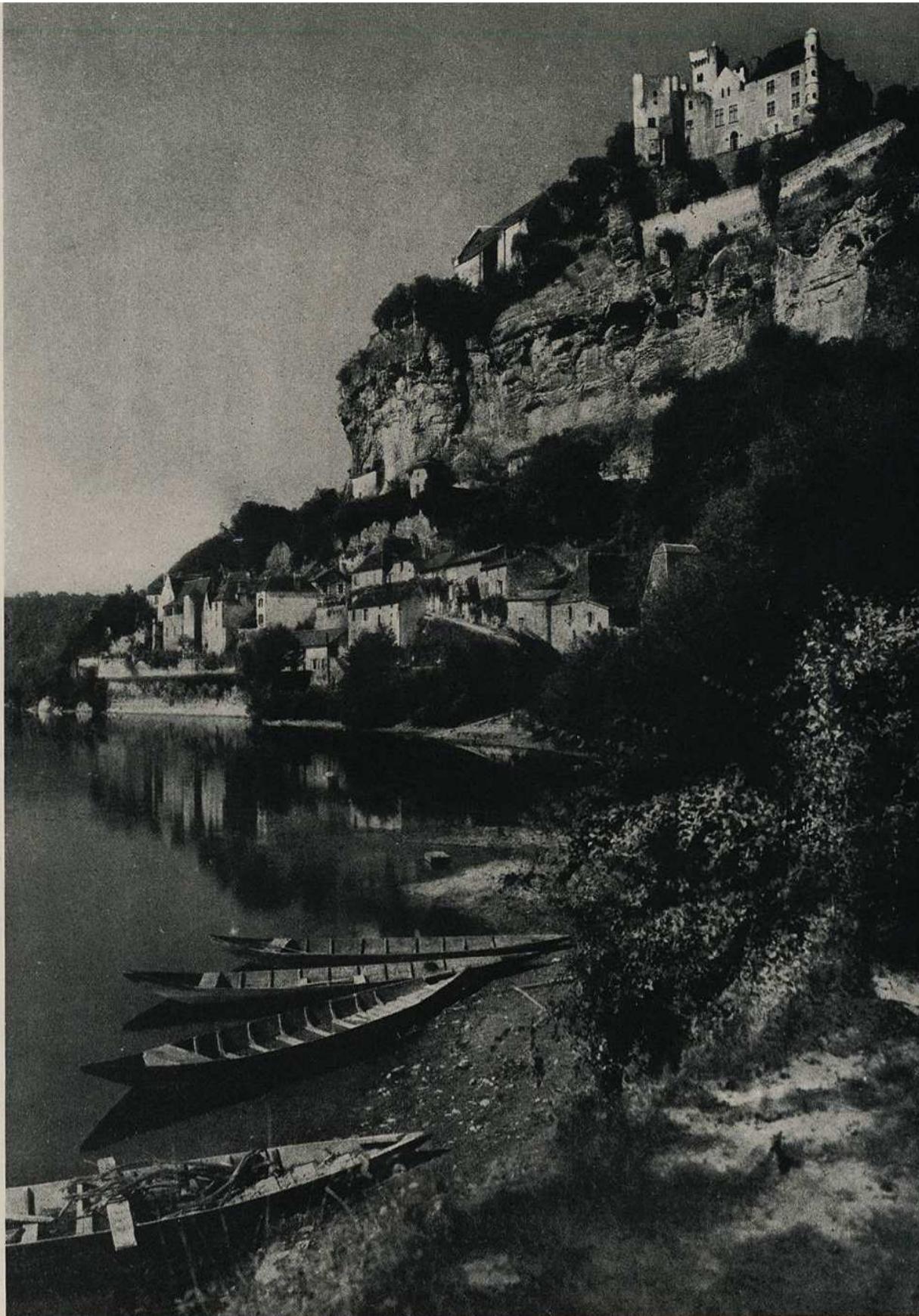
Il est un exercice aérien qui sera des plus intéressants, et dont on parle beaucoup en ce moment; c'est le tir réel sur avion-cible. Les balles seront plastiques, ce qui restreindra les risques pour l'homme qui pilote le dit avion-cible; néanmoins, il touchera double paye, plus une prime par descente en parachute. Aux essais, il n'y a eu que trois pilotes réellement descendus.

Puisque nous parlons de tir, je ne saurais passer sous silence le tir au pigeon. Cet aimable volatile, pourtant si doux d'habitude, se révèle ici d'une agressivité et d'une férocité extraordinaires; plusieurs de nos camarades en ont été victimes, et en portent les cicatrices; aussi, maintenant, nous ne les combattons plus qu'à la chevrotine. Récemment s'est produit un regrettable incident: un de nos camarades radios, ayant pactisé avec ces redoutables bestioles, n'avait pas hésité à s'enfermer avec elles pour s'amuser à les lâcher sur nous. . . . Nous nous défendimes avec flamme, et tout à coup, du pigeonnier criblé de chevrotines, nous vîmes bondir notre radio, qui se rua au dehors, braillant: "Ah, les v. . . ils m'ont eu!" Il eut encore la force d'ajouter "C'est un attentat des mécaniciens." On retira dix sept plombs et demi de la partie charnue de son individu; l'autre moitié du 18ème plomb, aux dernières nouvelles,

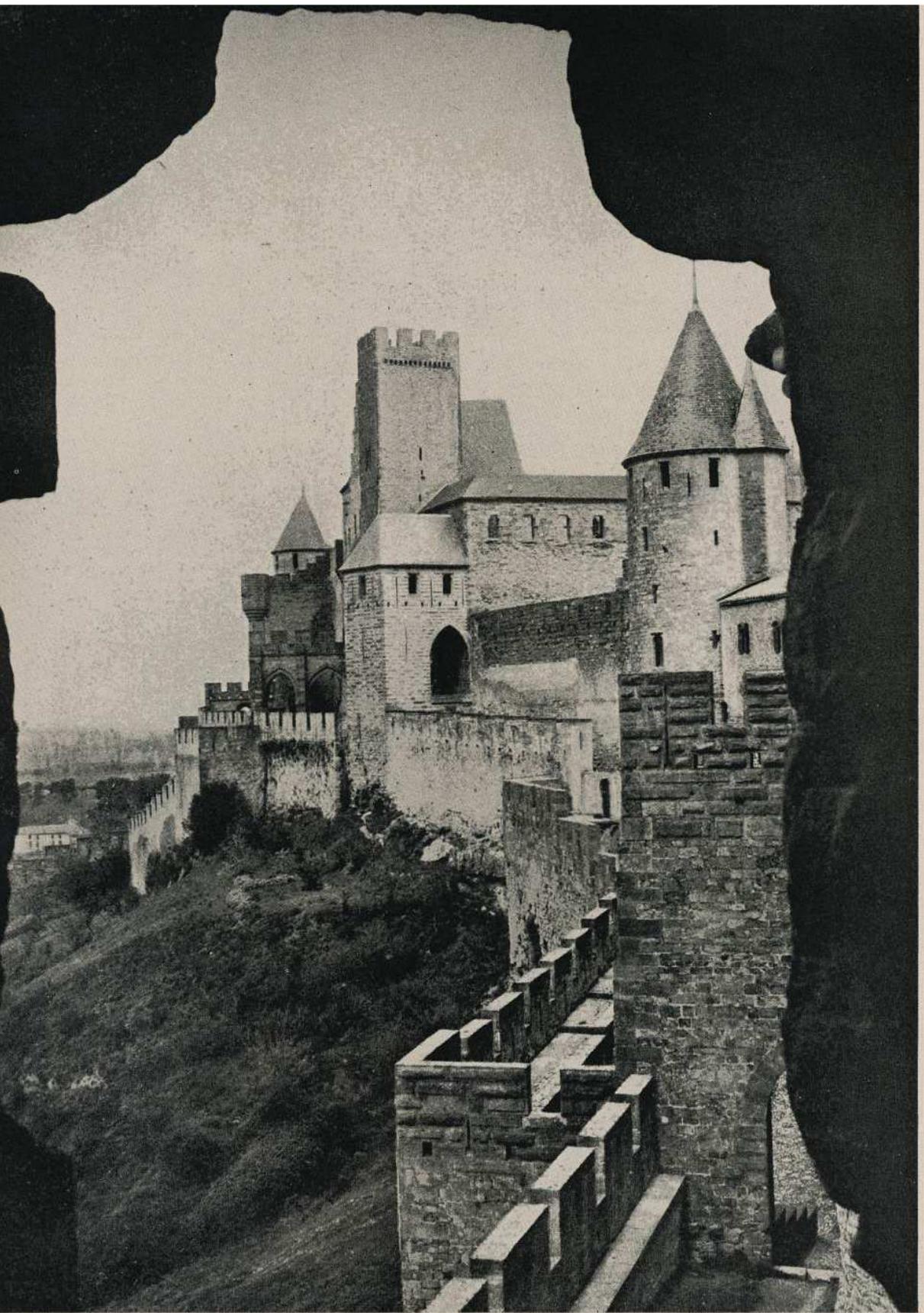


n'avait pas encore été retrouvée. Les mécaniciens, pour se disculper de l'accusation portée contre eux, ont montré leur sympathie en achetant à grands frais un petit appareil détecteur. Je ne manquerai pas d'informer "le Courier de l'Air" de la suite de l'affaire.

Sergeant R. Gilot.



PERIGORD—*Beynac sur les bords de la Dordogne*



LANGUEDOC—*Les ramparts de Carcassonne*

EN VOYAGE . . .

Par le Sgt. C. MAYAUD

Penchés sur nos cartes dans la salle d'attente, près des hangars, nous préparons notre voyage. Un crayon à la main, nous traçons nos routes, nous mesurons nos distances, nos angles, nous calculons notre temps, nous additionnons ou soustrayons la déviation à nos caps.

Comme il n'y a plus de place sur les tables, j'ai étendu mes cartes par terre. Je me suis assis dessus à croupetons, et je les examine. Ces cartes ne sont plus pour moi ce qu'elles étaient, il y a encore quelques mois, ce ne sont plus des dessins, mais de véritables paysages. Du bout de ma règle, je parcours les lignes qui représentent mon trajet. Là, je passerai au-dessus de ce pont, je suivrai cette route jusqu'ici, puis la voie ferrée jusque là. Peut-être apercevrai-je ce réservoir d'eau, en tous cas je ne manquerai pas de voir cet hippodrome. Ainsi, je fais déjà mon voyage en pensée, je me représente tous les accidents de terrain que je rencontrerai, tous mes points de repère prévus. Je suis maintenant au-dessus de cette forêt, ou de cette carrière de pierre. Je survole une mine de charbon, tous les petits wagonnets à la queue-leu-leu ressemblent à une grosse chenille immobile, une grue les charge. Des hommes circulent affairés au milieu des machines; je les devine noirs, sales, transpirants, et fatigués. Comme on est bien ici dans l'espace, dans l'infini bleu, sans attaches, libre. Oh! Je sais bien que les paysages réels, ceux que je verrai ne ressemblent en rien à ceux que j'imagine, mais ce ne serait pas drôle de deviner, si l'on devinait toujours juste; et puis la réalité sera peut-être encore plus belle; elle aura, au moins, le charme de l'imprévu.

"Qu'est-ce que tu fiches par terre?" s'étonne Bill."

"Tu vois bien, je prépare mon voyage."

"Oui, mais par terre, c'est une drôle d'idée. Tu aurais tout de même pu me demander de me pousser un peu, dit-il vexé."

"Je suis mieux comme cela, que sur un petit bout de table."

"Quel est ton premier point de repère?"

"C'est le pont sur la rivière."

"Well, moi aussi. Au bout de combien de temps y arrives-tu?"

"Ca je n'en sais rien, à peu près douze minutes."

"Comment! Tu n'as pas encore fait tes calculs?"

"Mon vieux, j'aime autant ne pas trop m'embarrasser de chiffres, j'ai fait des marques sur ma carte tous les 20 miles, cela représente 9 minutes."

"Tu te perdras."

"A moins que ce ne soit toi. Rien n'est dit, d'abord, que nous puissions le voir d'en l'air, ce

pont; et tu sais bien que quand je voyage, je préfère prendre mes points de repère au sol et les chercher ensuite sur la carte; je fais l'inverse aussi, mais sans grande conviction."

"Tu voyages toujours en touriste."

"C'est vrai, mais je voyage aussi avec mes instruments. On peut très bien concilier les deux."

"Nous verrons."

* * *

Nous sommes prêts; nous avons chacun notre avion et un numéro de départ. Nous partirons de quatre minutes en quatre minutes. J'ai mis mon moteur en marche. Il ronfle doucement, et fait vibrer tout mon tableau de bord. Sur ma cuisse, j'ai installé mes cartes que j'ai fixées à l'aide de trois élastiques. Par un système de pliage j'ai toute ma route sous les yeux et je n'aurai pas besoin de changer de carte. J'ai laissé une marge de chaque côté de ma ligne de parcours pour mieux connaître le pays. J'ai mis mon casque de T.S.F. c'est maintenant la seule manifestation de la pensée humaine qui puisse m'atteindre.

Le tour m'appelle: "Numero 16, OK for take off."

* * *

Un voyage, c'est un peu une aventure. C'est un départ, c'est l'abandon du connu pour l'inconnu. C'est perdre pied dans le monde de nos réalisations,



tés, avoir la sensation de vaincre les éléments, d'être maître des distances, de l'air, de la terre. C'est lancer un défi à tous les dieux de l'Olympe, faire la nique à Phœbus, et penser avec un sourire protecteur aux timides essais d'Icare.

Quelle contenance prendraient-ils, les dieux, si je les rencontrais. Il est probable qu'ils fuieraient, éperdus, jusqu'au premier nuage. Ils peuvent m'envoyer leurs foudres, je ne les crains plus. Pourtant si un gros cumulus se trouvait sur mon chemin, je l'éviterai. On ne défie pas l'imprévu.

punément les dieux quand on est dans les nuages.

Je suis toujours mon cap; j'ai fait une légère correction pour le vent qui me déporte, mais je ne sais plus exactement où je me trouve. Je regarde la carte; il y a plus d'une heure que je vole, je dois être par là. Je me penche; une voie ferrée serpente en bas, elle se dissout au loin dans la forêt. Une petite maison. Une gare. Je réduis mon régime, je pique, et je descends jusqu'au niveau des arbres. Je diminue ma vitesse, et je passe en frôlant les poteaux télégraphiques à la hauteur du toit. Je lis l'inscription: Sainte Cecile.

Une petite fille s'est arrêtée de jouer sur le quai; elle me fait signe de la main. Pour lui montrer que je l'ai vue, je fais un tour, puis je repasse bas en battant des ailes. Elle sourit, elle semble contente, elle applaudit. On l'a vue, elle a un ami. C'est un peu d'infini bleu et de rêve que je lui laisse; c'est le souvenir d'une petite chevelure blonde et d'un sourire que j'emporte.

C'est bien, je suis exactement sur ma route, je n'ai qu'à continuer; mes corrections sont exactes.

* * *

De minuscules gouttes brunes granellent mes vitres. Mon moteur crache de l'huile.

Le soleil est descendu. Il semble s'être arrêté à ma hauteur; ses rayons forment sur les glaces de ma carlingue comme une constellation de petits soleils. Je ne vois plus rien. Tout n'est que lumière dorée.

Ma lampe alarme "indicateur de pression" s'allume et s'éteint à intervalles irréguliers. Pourvu que le feu ne s'en mêle pas! Qu'un moteur cale, ce n'est rien, on peut toujours atterrir. On atterrit dans un champ, n'importe où; où l'on peut, ce n'est pas dangereux, mais avec le feu, il ne reste plus qu'à sauter en parachute.

J'ouvre mon habitacle. Je suis obligé de me pencher en dehors, pour y voir quelque chose. Je reçois des gouttelettes d'huile qui s'enfoncent et s'incrustent dans mes joues, comme de petits dards. J'aperçois le terrain. Enfin!

Sans faire le tour réglementaire, je rentre dans le trafic, je suis obligé de garder ma tête en dehors de ma cabine. Je coupe le moteur; je me pose; il est temps.

* * *

J'ai conduit l'avion au hangar; déjà les mécaniciens s'affairent. J'ai rempli ma feuille de contrôle, et inscrit mon temps sur le cahier de vol. Maintenant, je suis assis dehors; je regarde les avions atterrir. Ils arrivent comme un vol de sauterelles. Il y en a dix de presque posés, et autant sur la ligne de base. L'un d'eux est peut-être de chez nous, les autres sont des escadrilles voisines. Je suis fatigué, j'ai sommeil, mes pau-pières sont lourdes.

* * *

Il y a bientôt une heure que je suis rentré. Un retardataire descend de son taxi. C'est Bill. Il a l'air inquiet. En passant devant moi, il me demande: "Suis-je le dernier."

"Je ne sais pas, mais que t'est-il arrivé? Tu es parti bien avant moi, et je suis là depuis près d'une heure."

"Je suis allé jusqu'à Atlanta," me répond Bill de mauvaise grâce.

"Hein! Tu t'es perdu?"

"Oh, égaré seulement, puisque je suis revenu."

"Perdu, puisque tu n'as pas pu faire le voyage prescrit. Alors, c'est moi qui suis un touriste? Hein?"

"Well . . . well. Je vais me faire pointer."

Pendant qu'il va mettre son parachute en place, je fouille dans mon cartable, et j'en sors une carte postale représentant les gratte-ciel d'Atlanta. Je l'ai reçue ce matin.

"Bill!"

"Qu'est-ce qu'il y a?"

"Tiens, un souvenir," lui dis-je en lui donnant la carte postale.

"Qu'est-ce que c'est que ça?" (Il a l'air interloqué.)

"Comment? Tu ne reconnaiss pas? Tu en arrives pourtant juste à l'instant."

"Well," dit Bill en grognant, puis, d'un air boudeur et vexé, il fait mine de m'envoyer ses cartes à la tête, et il se met à rire.

* * *

Huit heures du soir. Je suis de garde au bureau du détachement. Le téléphone sonne:

"Allo! French squadron?"

"Yes."

"Qui est à l'appareil?"

"Bataille."

"Ah, c'est toi! Ici Esturel. Je suis à Troy, à la villa Marie-Thérèse."

"Qu'est-ce que tu fiches à Troy?"

"J'ai été obligé d'atterrir: je me suis perdu et je n'avais plus assez d'essence pour rentrer."

"Rien de cassé."

"Non. Je rentrerais demain matin. Mon atterrissage a été au poil, dans une prairie."

"Je peux envoyer te chercher ce soir, si tu veux."

"Heu . . . non . . . j'aime mieux pas. . . Tu comprends, on m'a promis de la cuisine française."

"O.K. Je vais essayer d'arranger cela. À propos, elle est si jolie que ça, ta cuisinière?"

"Quoi?"

"Bon, bon. Tu nous raconteras cela demain en rentrant. Amuse-toi bien."

* * *

Huit heures un quart du soir. Je suis toujours de garde au bureau du détachement. Le téléphone sonne:

"Allo, Bataille?"

"Oui."

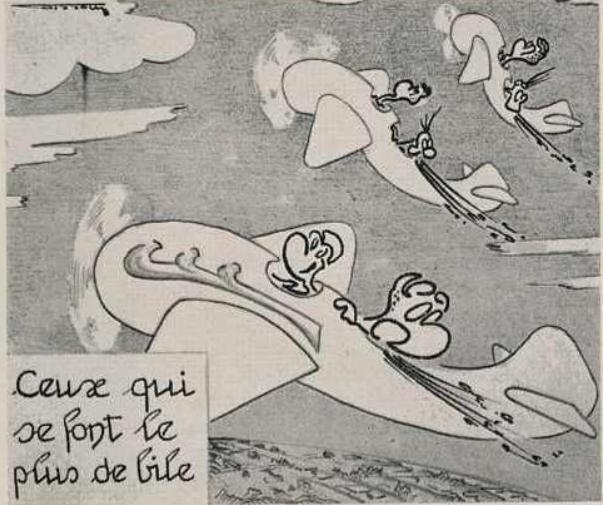
"Ici Esturel; venez me chercher ce soir si ce n'est pas trop tard."

"Hein?"

"Oui. J'ai été présenté à son mari."

(Extrait de "Je suis un élève-pilote en Amérique")

CEUX QUI... OUI....



D
A
R
B
I
L
L
U
T

Poste Aérienne

Le "Courrier" ayant signalé en son numéro d'Avril que le S/Lieut. R. GUILLAUME, 1er Détach. Pilotes, du 2/5, était blessé et prisonnier. Nous apprenons que notre camarade a été libéré, avec un groupe d'Aviateurs français, du Camp de Colditz, en Saxe, où ils ont beaucoup souffert de la faim. C'est à Colditz que les nazis enfermaient les récidivistes de l'évasion.

* *

Nous apprenons que l'Aspirant François ROUSSEAU, sergent-pilote du 6ème détachement, s'est tué en Tunisie sur B.26, avant même d'avoir pu revoir sa famille en France, le 26 Avril dernier.

ROUSSEAU laisse le souvenir d'un camarade charmant, qui s'était fait estimer et aimer de tous par la droiture de son caractère et son allant. Il reste pour nous un exemple.

*

D'une autre source, nous apprenons la mort, le même jour, à Djedeida, peut-être dans le même accident, du Sergent pilote René DUBROCA, 6ème détachement.

Nous présentons à sa famille l'expression de notre sympathie attristée.

* *

Le Général de C. A., Georges RIGNOT, Commandant la 2ème Région Aérienne, est mort à Paris, le 12 juin 1945. Héros des deux guerres, il s'était, en outre, illustré par plusieurs raids transafricains et avait battu le record du monde de distance en ligne droite, en 1926. C'est un grand pilote qui disparaît.

*

Le Commandant MADELIN vient de quitter le C.P.P.N. de Casablanca pour aller prendre le Commandement de l'Ecole d'E.A.R. d'Aix-en-Provence.

Un 24 ème détachement a été formé au C.P.P.N. (le 23ème est arrivé à CRAIG le 16 Mai); mais personne ne connaît encore la destination qui lui sera donnée.

* *

Un de nos camarades de SELF-RIDGE nous écrit :

"Lors d'une visite au Chinese Officers' Club de FLINT (Michigan), le Capitaine Cheng Jao WU m'a montré et traduit un journal daté du 28 Mai qui relate la retraite des Forces Françaises d'Indochine à travers les massifs du Tonkin. Ces forces, qui comprennent des éléments d'Aviation, sont actuellement regroupées dans la prov-



**Colonel Ray W. CLIFTON,
Commandant la Base de Craig Field**

Dès son arrivée à Craig Field, en Décembre dernier, le Colonel Clifton s'est empressé de réunir en un groupe autonome les deux escadrilles de Français jusque là disséminées entre les groupes américains.

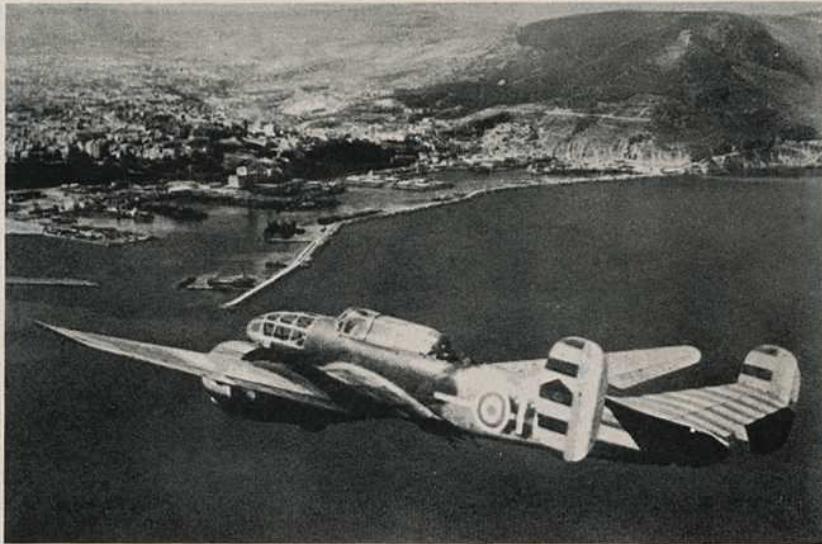
Par son esprit d'équité, par l'intérêt qu'il porte à l'entraînement de nos élèves dont il s'est efforcé de rendre le séjour sur cette base aussi agréable que possible, par l'esprit de coopération et le tact dont il a toujours fait preuve et qui ont grandement facilité la tâche du commandement français, le Colonel Clifton s'est acquis la reconnaissance et l'affection des détachements de Craig Field.

ince du Yun-Nan, en territoire allié. On les évalue à 5000 hommes, au moins, commandés par le Général ALESSANDRI."

(France-Amérique du 17 Juin, qui nous donne un écho semblable, écrit que cette retraite, rendue possible par le sacrifice du régiment du Lt-Colonel LECOCQ, et qui a permis de sauver

1/3 environ de nos forces d'Indochine, demeurera "parmi les hauts faits de notre histoire coloniale").

Le Courrier remercie son correspondant de Selfridge. Nous comptons sur tous nos camarades pour qu'ils nous envoient toutes les nouvelles susceptibles d'être insérées qu'ils pourront recueillir.



LETTRE AU C.P.P.N.



*a l'usage des détachements
futurs. . .*

Mon cher Lieutenant P.

Tu m'avais demandé d'enrichir tes aptitudes d'Officier Commandant-adjoint en t'adressant, dès notre arrivée aux Etats-Unis, les remarques qui pourraient être utiles à l'éducation des détachements futurs. Je m'excuse, tout d'abord, d'avoir un peu tardé à le faire, mais l'Amérique, dans les premières semaines qu'on y passe, vous assaille d'une telle quantité d'images, de façons, de couleurs, et de sons qu'on en a, au début, la tête un peu farcie. . . . Maintenant, la digestion, ou mieux, l'assimilation qui commence à se faire, nous laisse des idées plus nettes. Voici donc, mon vieux, ce que pour toi j'ai retenu des journées sans histoire de notre traversée:

1. La principale distraction, à bord du bateau, est de se faire griller au soleil. Que ceux qui ont la peau sensible ne s'embarquent pas sans un produit qui les protégera de ses ardeurs! Sans quoi, leurs figures en pleine mue risquera fort de décevoir à l'arrivée, les Waves très gentilles qui sont là, de service, pour qu'un sourire accueille les nouveaux arrivants.

2. Par contre, vous pourrez laisser à vos amis, avant de quitter Casa, votre savon, votre pâte dentifrice, et ce qui vous restera peut-être de votre ration de cigarettes. Dès la première soirée du voyage, alors qu'on sort à peine de la rade, et qu'on a quelque mal à détacher ses yeux de la terre qui s'estompe, une distribution vous est faite par le "P.X." du bord: dix paquets de Chesterfield ou de Lucky, trois sachets de lames Gillette, une boîte de chocolat, des savonnettes des gâteaux. . . . Un exemple des compensations qui nous attendent, pour nous faire oublier tout ce qu'on doit quitter. Et l'on comprend tout de suite pour-

quoi le "système D" est inconnu de nos Alliés.

3. Avec le soleil et le cambouis, il n'est guère possible de rester plus de 24 heures dans l'uniforme No. 1. De plus, les marins, pour se distraire, ne trouvent rien de mieux que repeindre leur bateau à longueur de journée: chaque matin on tombe immanquablement sur de la peinture fraîche, à l'endroit où l'on s'y attend le moins; et ce n'est pas de l'ersatz! A bon entendeur. . . .

4. Les soldats sont logés dans une vaste cale qui laisse en son milieu un grand plancher de bal. Le soir, avec les jeux de cartes partout étalés et les visages passionnés, le dortoir ressemble à quelque tripot de port avec, en moins, l'atmosphère enfumée.

Les hommes dorment dans des couchettes superposées par quatre, comme dans des tiroirs de commode à moitié tirés. Les jours de mauvaise mer, il est prudent, surtout pour ceux qui occupent les positions les plus élevées, de s'attacher solidement. . . . De même, mieux vaut rentrer dans son sac sa gamelle, ses souliers, son rasoir et

sa brosse à dents; sinon, dès que la houle se creusera, tous ces objets vous quitteront brusquement et s'en iront, en promenade, accompagner de droite et de gauche et d'avant en arrière, tous les mouvements du bateau. Vous aurez de la peine à récupérer vos affaires au milieu d'un tas anonyme, même lorsque la maison sera redevenue tranquille.

5. La cuisine, tout d'abord, donne de grandes joies, en offrant le spectacle d'une abondance oubliée. Mais dès que les dents entrent en jeu sur ces combinaisons savantes on est un peu déçu: c'est ou fade, ou curieusement sucré; et toujours, comme M. Salsette l'a constaté avant nous, un peu mou, un peu cotonneux, un peu mort. . . . Mais ne jugez pas là-dessus toute la cuisine américaine: vous trouverez souvent mieux en terre ferme. Toutefois, si vous aimez le vin, buvez-en au Maroc!

6. Il faut emmener des livres, beaucoup de livres. On devrait passer une revue, avant le départ, dans laquelle chacun aurait à présenter au moins trois bons auteurs. Ainsi, en se les



prêtant, on pourrait, à 150, tenir facilement six mois de traversée. . . .

Au lieu de cela, je ne sais quelle note de dernière heure avait interdit au XXIIème d'emmener tout bouquin! Si bien qu'au bout de trois jours, nous en étions réduits au bridge, au poker, aux discussions politiques, aux souvenirs du Cercle de Casa, au footing en cage, ou au plaisir de faire des ronds dans l'eau; à tel point que les Américains, avec leurs revues remplies de pin-up girls et de r'clames, faisaient figure, auprès de nous, d'intellectuels endurcis.

7. Quelquefois, le soir, comme les conquistadores de Hérédia (hum), "penchés à l'avant . . .", nous allions à la proue découvrir l'horizon; ou bien, allongés sur le dos dans une brise sereine, nous regardions monter et descendre la croix noire du mât dans un ciel lumineux. Mais même après les leçons des forts en navigation nocturne, il y avait encore beaucoup de constellations dont nous ignorions le nom; et à cause de cela, nos soirées, sur le pont, étaient moins bien remplies. Toutes ces étoiles auraient été nos compagnes si nous avions su les nommer: il faudrait ajouter un cours d'astronomie au programme du C.P.N.

8. De même, on aurait pu nous rappeler qu'en faisant route à l'ouest, nous allions, de chaque jour, allonger la lumière. (Ca donne envie de faire des vers). Chaque aurore nous trouvant un peu plus loin, le soleil, le matin, nous rejoignait plus tard. Pour qu'il préside, n'ammoins, à nos habitudes journalières, il nous a fallu, à

cinq reprises, retarder nos montres. . . . Belle occasion de digression sur les fuseaux horaires.

9. Et ce plankton phosphorescent qui joue toutes les nuits sur la coque du navire, et ces courants qui donnent à l'océan des couleurs différentes, et ces algues qui dérivent en lignes de la mer des Sargasses, et ces dauphins qui, à trente milles de la terre, s'en viennent jouer avec vous pour vous avertir de l'arrivée des côtes. . . . Nous aurions eu plus de plaisir encore à les découvrir, si une leçon sur la faune et la flore atlantiques nous les avait fait attendre. (Et pourquoi pas?)

10. La faune atlantique. . . . Cela me fait penser au plus beau spécimen: le "nazi sub," de la famille des cétacés rapaces. . . . Mais maintenant que la guerre est finie, nos successeurs seront probablement privés des alertes, des exercices de tir, et des manœuvres de convoi. Ils ne pourront même plus

se donner l'illusion de risquer quelque chose! . . . C'est dommage pour eux. La ceinture de sauvetage, c'était un peu comme le casque des pompiers du village: on se sentait plus viril. Et puis, il n'y a, à bord, rien de mieux pour s'asseoir.

11. Nous étions, le Jour de Pâques, au large des Açores. Pensée attendrie pour toutes les cloches de France qui devaient sonner joyeusement, et pour les jeunes filles qui sortaient toutes fraîches des églises au bras des mères endimanchées, avant d'aller faire en famille, un repas campagnardement copieux. J'aurais aimé que quelques hommes du détachement se réunissent sous le ciel très bleu, pour parler de cette fête et dire une prière. Il ne faut jamais manquer une occasion de poésie.

12. Les meilleurs moments, à bord, c'étaient ceux où nos garçons se réunissaient pour chanter ensemble quelques airs de chez nous. Apprendre des chansons aux paroles bonnes et belles, c'est l'une des choses les plus utiles qu'on puisse faire au C.P.P.N. Le chant traduit un état d'âme; un état d'âme dont nous aurons besoin pour atteindre, malgré tous les obstacles, ce que nous sommes venus rechercher jusqu'ici.

Mais il se fait tard, mon cher P. Une autre fois, si tu veux, je te raconterai notre arrivée en Amérique.

Pour ce soir, au revoir; et dis bien à tous les camarades de Casablanca et en particulier aux amis de ton mess sympathique que l'ex-XXIIème garde d'eux le meilleur souvenir.

Craig Field, Mai 1945.



Visite Dans Une High School

N'avez-vous jamais eu la chance de vous trouver devant une classe de jeunes filles américaines, dans une des grandes high schools de la capitale? C'est tout simplement la délicieuse aventure qui nous est arrivée au Sergent Ferron et à moi-même.

Madame F. . . nous a vait cordialement invités "pour donner à ces charmantes demoiselles une occasion d'entendre parler notre langue." (Je suis d'Alger et Ferron est de Belfort.)

Au cours d'une brillante improvisation, mon

ami, très beau parleur, leur décrivit son territoire. (Ils se refuse obstinément d'appartenir à un département.) Pendant près d'une demi-heure, il leur dépeignit les journées passées dans la forêt près de sa ferme, leur dit combien il était agréable de se frayer un chemin à travers les genêts, et tout et tout. . . . Pendant qu'il parlait, je laissais errer mon regard sur l'auditoire et, sans difficulté, je découvrais qu'un intérêt immense et qu'une folle envie d'apprendre tendaient tous ces visages. Dans l'effort d'at-



tention, les sourcils se fronçaient, les yeux semblaient rivés sur des points indéfinis, sur les murs ou sur les tables; puis tout à coup, un sourire s'épanouissait et l'élève laissait échapper un soupir de satisfaction quand elle avait enfin trouvé la signification du mot mal identifié.

Puis ce fut mon tour. . . .

Il faut vous avouer que j'étais un peu "chose."

Je me sentais littéralement déshabillé. Comme des projecteurs, la quarantaine de paires d'yeux se promenait maintenant sur mon "beau costume G.I." Je sentais peser le regard en coin d'une élève sur mes boutons tout shining. Elle devait se demander pourquoi ils étaient unis et si brillants. Comme un soporifique, mes mots commençaient à faire baisser les paupières, les coudes soutenaient maintenant les mentons. Il fallait y remédier et vite!

De mon meilleur anglais avec un accent "bouni-oule," je leur déclarai froidement que le musul-

man avait droit à la polygamie et que je trouvais cela très bien. (Et vous?) La nouvelle ne fut pas accueillie sans émotion. On me traita presque de menteur et une charmante "girl" affirma que le peuple américain avait "something to do about that."

Elles furent fort intéressées par les coutumes très particulières de nos trois départements (car n'oubliez pas que l'Algérie fait partie administrativement de la Métropole). Le mot "couscoussé" eut son petit succès. Je sentais que je gagnais mon auditoire à la cause nord-africaine et j'en eus la certitude à la fin de la conférence au moment d'apprendre un chant. Lequel?

Attendez d'être à Washington. . . .

Mais ne vous montrez pas surpris si vous entendez un jour, fredonner "Les Africains" dans un "street car" de la capitale.

Bolling Field—Mai 1945



Un P.T.13 rapide et bien armé vient s'arrêter sur la ligne de parking de Hawthorne Field: un jeune élève-pilote français en descend. Ses gestes, son allure, sont ceux de tout pilote qui a ça dans la peau: il marche en souplesse, décontracté. Par une habitude de prudence devenue un réflexe, il regarde autour de lui tout en se dirigeant vers le dispatcher, ruminant dans sa tête les périphrases rituelles en langue anglaise qui, prononcées dans l'ordre réglementaire et précédées du mot "Madam," lui vaudront en récompense ce signe de tête amical, ce sourire et ce clin d'œil . . . américain qui, en France, signifierait tant de choses. Ici, hélas. . . .

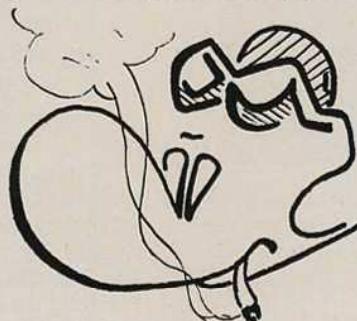
Sur un dernier sourire, notre pilote rejoint ses camarades et commence à parler avec volubilité:

"Tu parles si j'ai enjoué mon premier solo hors du trafic. Le dispatcher me file le 14 Dash, un tapin qui a la réputation de faire des forced landings.

Je m'installe dans le cockpit, après avoir sifflé un bougnoul pour qu'il vienne me tourner le crank. En lisant

la checklist, je t'assure que je faisais gaffe. Par habitude j'ai même connecté les gosports. Je check les mags, et je commence à taxier tout en looking around: jusque là tout est O.K.

Au moment de décoller, je t'avoue que j'étais pas trop relax. Aussi, avec le cross wind, le drift et le torque, j'ai décollé cross-tee, même que si j'avais eu un moniteur j'aurais morflé un bon coup de stick dans les guibolles. "Relaxe," que je me dis. A 600 pieds, je level off, trime le tab, et au bout de 2 miles je look around et je pars en climbing turn. Comme je devais faire des stalls et des spins je monte à 6200 pieds, c'est plus safe.



Je fais mes clearing turns: O.K. Mais juste au moment où mon ship commençait à staller, je look un gazier qui spinnait exactement au-dessus de moi. J'ai dégagé l'area en divant si fort que mon R.P.M. a bien dû monter à 2400. . . . En tous cas, je me suis retrouvé à 800 pieds. "C'est juste la minimum altitude pour faire des S turns" que j'me dis. Et comme c'était aussi dans mon schédule, je me mets à chercher une ligne de référence. Manque de pot, je n'ai pas pu trouver la moindre highway ou le moindre rail road track dans ce secteur. Tout juste si au bout d'une demi-heure j'ai aperçu une power line qui m'a semblé être à peu près cross wind. Seulement je me souvenais plus si c'était upwind ou downwind qu'il fallait shallower la bank. "Alors que j'me dis, tu ferais mieux de rentrer, surtout que tu as encore du boulot pour une bonne demi-heure à checker le T, faire ton let down, et entrer dans le trafic. Et pour peu que tu mettes un bout de temps à retrouver le terrain, il te restera plus guère de gazoline dans le tank."

Bref, ça a été O.K. jusqu'à l'atterrissement. Dans ma base leg, je m'aperçois que je drifté. "Tu vas encore te poser cross wind, que j'me dis; oublie pas qu'il faut dropper une aile." Je droppe l'aile gauche, vu que je regarde toujours de ce côté-là, alors c'est plus commode pour surveiller le wing-tip. Mais y a quelque chose qu'a pas du gazer après ça, vu que j'ai "geté" le scraped-wing. Et au retour, mon moniteur qui m'attendait au parking, m'a encore dit que j'étais crazy . . . y sait dire que ça. J'y ai encore rien compris à tout ça.

En tous cas, pour le look around, j'l'ai un peu en mains, j'te l'dis.

Un du 18ème détachement;



"Surclassés par le nombre, vous avez "fait face" en 1940, ouvrant une première et sanglante blessure au flanc de l'ennemi.

"Puis les ailes françaises, regroupées à Londres, participent à la bataille d'Angleterre, et l'ennemi, surpris, retrouve nos cocardes au combat, des rives de la Manche au désert de Lybie, des steppes de Russie aux plateaux d'Ethiopie.

"1943 marque à Alger leur vigoureux essor. . . .

"Et c'est ainsi que côte-à-côte avec nos Alliés anglais, américains, et soviétiques, . . . vous avez dans un élan irrésistible, porté la guerre chez l'ennemi, l'accablant chaque jour un peu plus, ouvrant la porte aux troupes terrestres d'invasion, et contribuant ainsi à l'écrasement total des forces militaires allemandes."

Charles TILLON

(Extraits de l'Ordre du Jour de Victoire—8 Mai 1945)

*

Le but est atteint. L'Allemagne auréolée de sa sinistre gloire de misère et de sang, s'est effondrée dans ses ruines. Dans son ciel devenu le domaine des avions alliés, nos cocardes sont présentes. Elles l'ont bien mérité.

En 1939-40, particulièrement, du 8 Mai au 25 Juin 1940, 976 avions français avaient dû tenir tête aux 5000 appareils allemands: 663 de ceux-ci étaient abattus en combats aériens, dont 115 probables. 306 Français seulement



avaient été "descendus" (en majorité bombardiers ou avions de reconnaissance), mais les bombardements répétés et l'évolution rapide de la bataille au sol nous privaient du plus grand nombre de nos unités. Un tiers de nos effectifs était perdu.

Dans les jours sombres de 1940, quelques-uns de nos équipages appuyèrent, dès Septembre, l'armée de l'Air anglaise supportant le terrible fardeau des attaques ennemis: 65 victoires étaient remportées par les pilotes français de la R. A. F. En 1941, deux escadrilles de chasseurs étaient constituées en Angleterre: *Alsace* et *Ile-deFrance*, tandis qu'une escadrille de bombardiers légers, *Lorraine*, était formée dans le Moyen-Orient, et prenait une part glorieuse aux campagnes d'Abyssinie et de Libye. Chaque mois, de nouveaux contingents de Français évadés de la métropole occupée se joignait au personnel existant; les 3 escadrilles, en 1942, étaient devenues des groupes qui faisaient rayonner les couleurs nationales sur tous les champs de bataille.

Mais la véritable renaissance de nos Ailes prend place avec la rentrée de l'Afrique Française toute entière dans la guerre. Quelques-unes de nos escadrilles participent à la libération de la Tunisie avec leurs appareils de 1940. Puis, grâce à l'aide matérielle de nos puissants Alliés, nos groupes peuvent être successivement rééquipés, réentrainés, envoyés au combat.

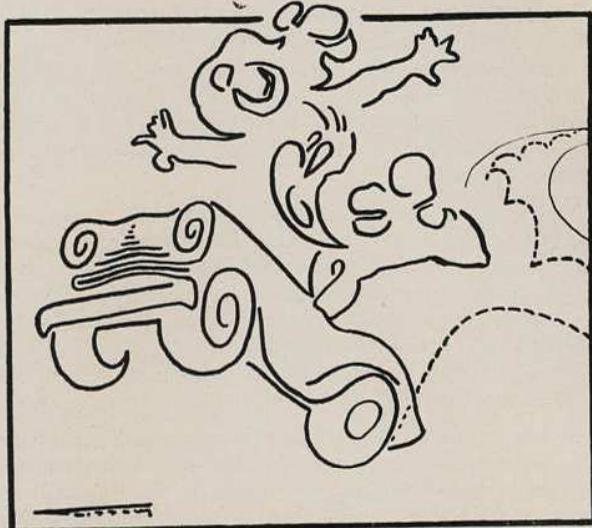
Dans le bombardement moyen, le 1/22 devenu *Maroc*, le 2/20 devenu *Bretagne*, le 1/19 devenu *Gascogne* forment



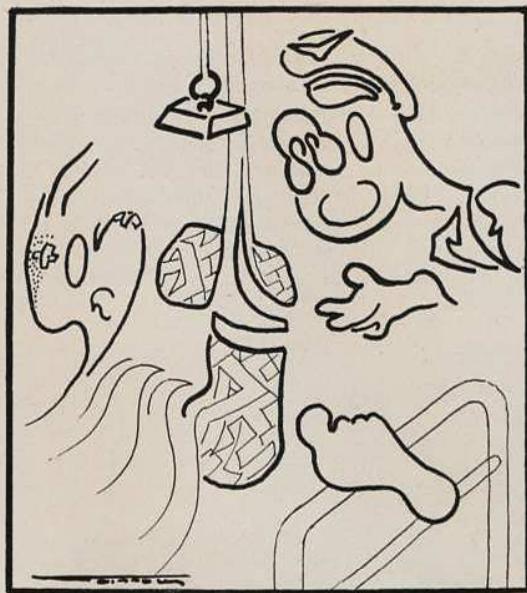
la 31ème escadre. Le 2/52 *Franche-Comte*, le 2/53 *Sénégal*, le 1/32 *Bourgogne* forment la 34ème escadre. Ces formations opèrent d'Afrique du Nord, puis de Sardaigne, sur le front italien; en Août 1944, elles appuient le débarquement en Provence de la 1ère Armée française: Plus de 1500 sorties sont effectuées de jour et de nuit, 20.000 tonnes de bombes lâchées sur les objectifs ennemis.

Les ex-élèves des C.F.P.N.A. sont présent aux côtés de leurs anciens dès les premiers jours de 1944: Nos mitailleur obtiennent leurs premières citations en Février. Les radios les suivent en Mai. Enfin viendront les pilotes: les chasseurs formés dans les CFPNA sont utilisés sur P 47 pour la première fois en juillet 1944, tandis que les pilotes de B 26 rejoignent les escadrilles en Septembre. Depuis, nos camarades, jusqu'au 6ème détachement inclus ont participé au combat.

Après un séjour à Istres (octobre 44), c'est de l'aérodrome de LYON-BRON, dont la piste a dû être allongée, que nos groupes de bombardement s'envolent vers l'Allemagne. Ailes dans ailes avec leurs camarades américains du 42ème Wing, ils soutiennent la 7ème Armée américaine et la 1ère Armée française lors des offensives d'Alsace, attaquant toutes les communications ennemis, en particulier les ponts du Rhin, les gares, et les dépôts. En Février 1945, ils sont basés à Saint-Dizier (Haute-Marne); c'est de là qu'ils précèderont, au-dessus du ter-



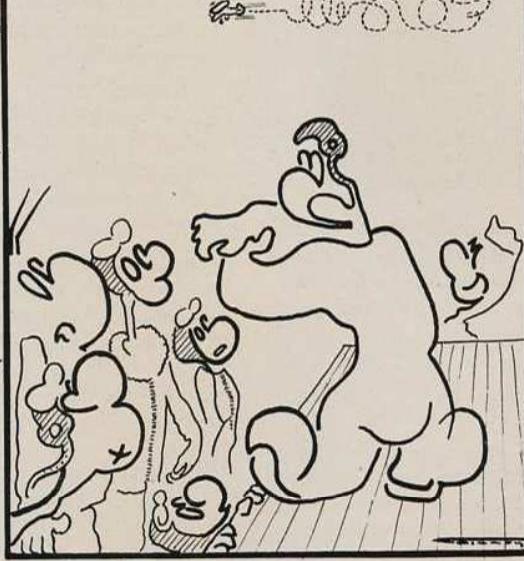
LA "RESQUILLE"..... La prochaine fois, souviens-toi,
..... le bidon de droite c'est de l'essence avion!



- Que "pensez-vous qu'en vous fîtes blessé?
- L'accident: Ma pomme ..., mon ientierant.



J'ai comme la vague impression
d'oublier quelque chose



Le Moniteur: Au premier décollage..... à l'Américaine
... une bonne petite coupe de cheveux à l'Américaine



- Alors quoi?.... Tu l'y mets au vent,
ta belle brouette toute neuve



UN COMBLE: quand aurez-vous fini de faire "le zizou"
en ligne de vol.



FACON de PARLER I ... fallait voir ça ...
... au ras des marguerites...

Par
A.
BOISSOU.

ritoire allemand, nos divisions blindées qui, parties de la ligne Siegfried parviendront en Autriche.

Pendant ce temps, deux escadres opéraient d'Angleterre: une de bombardiers lourds, constituée par les groupes *Guyenne* et *Tunisie*, et la *Lorraine*, dont les effectifs avaient été accusés. Cette dernière, notamment, effectuait 109 missions en une seule semaine (5ème citation) à la veille du débarquement allié de Normandie, et était engagée à fond, en Décembre 44, lors de la poussée allemande sur la Meuse.



Depuis la libération de notre pays, deux nouvelles escadres de bombardement léger ont pu être mises en ligne, dont une formée par les groupes *Aunis* et *Béarn*, équipés de matériel récupéré dans les usines et dépôts de la France occupée. Ces deux escadres ont constitué, avec deux groupes de chasse, et des éléments de reconnaissance, les "Forces Aériennes de l'Atlantique," qui ont opéré, depuis Novembre sur les poches allemandes de nos côtes.

Au jour V de la victoire en Europe, l'Aviation française de Bombardement est donc représentée au combat par cinq escadres, dont deux de 3 groupes. Notre Aviation de chasse a connu une résurrection plus éclatante encore.

Le "Courrier de l'Air" du mois d'Avril a donné une liste complète des 16 groupes reformés en Angleterre et en Afrique du Nord. Ils forment cinq escadres qui sont: La 1ère escadre, avec les groupes *Corse* (1/3), *Provence* (1/7), et *Nice* (2/7); la 2ème escadre, avec les groupes *Cicognes* (1/2), *Berry* (2/2), *Alsace* (3/2), et *Ile-de-France* (4/2); la 3ème escadre, avec les groupes *Navarre* (1/4), *Champagne* (1/5), et *Roussillon* (1/6); la 4ème escadre avec les groupes *Dauphiné* (2/3), *Ardennes* (3/3), et *Lafayette* (2/5); la 5ème escadre avec les groupes *Limousin* (1/9), *Auvergne* (2/9), et *Travail* (2/6). Précautions, pour nos chasseurs, que les 1ère et 4ème escadres ont effectué environ 4000 sorties de chasse pure pour 3600 attaques au sol.

Deux groupes ont été équipés en France depuis la Libération: le 1/18 *Vendée* et le 2/18 *Saintonge*, qui forment l'escadre de l'Atlantique. Enfin, n'oublions pas le célèbre *Normandie*, formé en Syrie à la fin de 1942, engagé sur le front russe en Mars 1943 et maintenant élevée à l'échelon division et scindé en deux groupes: *Rouen* et *Le Havre*. Soit donc, au total, sept escadres de Chasse, dont cinq de 3 ou 4 groupes.

Normandie vient en tête pour le nombre de victoires: 270 en deux ans toutes sur le front de Russie; il est suivi par *Champagne* (premier jusqu'en 1943) et *Alsace*, qui dépassent le centaine, puis *Corse*, *Nice*, et *Lafayette*, qui ne l'atteignent pas tout-à-fait. Au total 919 appareils ennemis, dont 244 probables, ont été abattus par nos pilotes depuis juillet 1940. Ce qui met à 1562 le nombre total des victoires remportées par nos armes en cinq années de guerre.

Auprès de la chasse et du bombardement, notre aviation de reconnaissance, illustrée par la mort du grand Saint-Exupéry (du 2/33, parti sur P.38 de Sardaigne, le 31 Juillet 1944), est présente, elle aussi. Au groupe *Savoie* qui, équipé d'appareils à grand rayon d'action, a fait d'Algérie les premières reconnaissances sur l'Italie du Nord sont venus s'ajouter *Belfort* et *Périgord*; ces trois groupes constituent la 33ème escadre de reconnaissance.

A une heure où les transports aériens occupent une place primordiale, la France possède quatre groupes constituant la 15ème escadre de transport: *Touraine*, *Anjou*, *Maine*, et *Poitou* (ce dernier le 4/15, en formation). Complétons ce tableau de notre Armée de l'Air à la capitulation allemande en indiquant qu'elle comprend encore trois régiments de parachutistes, deux de type britannique, et un de type américain, ainsi que de nombreuses unités d'Artillerie de D.C.A.

Enfin il a été révélé récemment qu'un groupe *Pyrénées* avait été formé par les éléments qui ont pu se replier d'Indochine sur le territoire chinois. Ce groupe sera peut-être le noyau de la flotte aérienne française qui, demain, aux côtés des Alliés, aidera à repousser l'inquisiteur nippon.

Ainsi, à la fin de la guerre en Europe notre Aviation est largement présente parmi les grandes forces aériennes du monde. Le nombre d'appareils modernes engagés par notre pays dépasse de 70% le chiffre de ceux qu'il a pu mettre en ligne en 1939; leur puissance de feu est bien supérieure. Notre industrie aéronautique prend un essor nouveau, d'autres groupes sont en formation. . . .



Mais pour atteindre ce résultat, le Personnel navigant de notre Armée a lourdement payé ces cinq années de lutte. Les meilleurs d'entre nous sont tombés. . . . Par notre dur travail dans les CFPNA, nous nous préparons à être dignes de nos ainés. Dans tous les ciels de guerre comme dans ceux de la Paix, pour toutes les tâches, les aviateurs français seront toujours présents.

A WASHINGTON...

PROMOTIONS

Le Lieutenant Jacques MOISANT, Chef des Services Administratifs et Financiers des C.F.P.N.A., bien connu de tous nos camarades, vient d'être



promu au rang de Capitaine.

Le Sous-Lieutenant A. SPITZER, son adjoint, a été promu Lieutenant.

Le Lieutenant Robert BONAME (Transports Aériens) est également promu Capitaine.

"Le Courrier de l'Air" est heureux de présenter ses félicitations au Capitaine Moisant, au Lieutenant Spitzer et au Capitaine Boname pour ces promotions bien méritées.

* * *

De passage à Washington, en instance de départ, après avoir terminé son entraînement à Selfridge Field, le Lt. Jacques NOETINGER.

Avec le retour en France de notre camarade, la Chasse acquiert un bon pilote, le "COURRIER DE L'AIR" perd un de ses plus précieux collaborateurs. Excellent dessinateur, Noetingen nous a rendu de grands services. Notre revue, dont il épaula les débuts difficiles, lui doit une partie de son succès. Il laisse aux U.S.A. une œuvre importante: décos et murales,



aquarelles qui ornent popotes et burreaux, panneaux au fusain ou au pastel, souvenirs de fêtes de promotions,

cartes postales qui furent vendues au profit des prisonniers, etc. Dans le petit monde des camps, il a soutenu par son talent, le prestige de la France que par sa personnalité il a su faire aimer. Car Noetingen était très populaire; en plus des qualités exceptionnelles que l'on s'attend à trouver chez un chasseur, il était réellement un garçon sympathique.

Le départ de Noetingen prive, le "COURRIER" disions-nous, d'un excellent collaborateur; nous perdons tous beaucoup plus: un chic camarade.

*

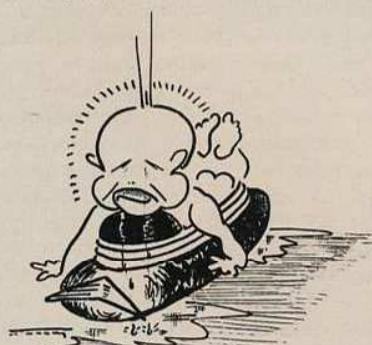
Egalement en instance de départ, à Bolling Field, le Sergent ORIOT (curé de "Forticheville") qui a écrit toute une série d'articles humoristiques pour le "COURRIER."

Encore une mine d'or qui se ferme.

Merci, Oriot, pour la bonne volonté dont vous avez toujours fait preuve et BONNE CHANCE.

*

Le Capitaine Aimery HALLE, de la Mission de l'Air, est heureux de faire part de la naissance de son



deuxième fils, JEAN-CLAUDE, à Washington, le 30 Mai 1945.

Le père est en excellente condition physique.

Tous nos compliments à notre sympathique camarade.

*

Le Commandant BOUYER, bien connu de nombreux élèves des C.F.P.N.A., est arrivé aux Etats-Unis le 10 Juin. Il commanda le C.P.P.N. de Casablanca jusqu'au 1er Mai 1944, date à laquelle il rejoignit le groupe 1/32 "Bourgogne."

Le Commandant BOUYER, qui nous revient avec 39 missions de Guerre, est affecté au Commandement d'Armes de la Base de SELFRIDGE. (Aura-t-il le loisir de la reconstruire à son goût?) Nous lui présentons nos meilleurs vœux de bienvenue.

MUTATIONS



Le plus séduisant sergent de France, le Sergent MEQUET, du "Courrier de l'Air," a été remplacé par le Sgt. LITTLEFIELD. La passation des consignes s'est effectuée à l'Eglise St. Matthew, de Washington, où Mlle. Jannik Méquet (Sergent dans les F.F.A.) a pris son mari, un très sympathique fellow, en compte.

Le Sergent Littlefield-Méquet est une charmante camarade, très populaire parmi le personnel de la Mission et à Bolling Field, où elle allait parfois à la pêche aux articles.

Bombardée co-éditeur du "Courrier," en septembre dernier, elle s'est consacrée à sa tâche avec enthousiasme. Ses idées originales et ses heureuses initiatives ont pour beaucoup contribué à la bonne présentation de notre revue.

Nous lui adressons de la part du "Courrier" et de tous nos camarades nos vœux de bonheur les plus sincères.



Lettres

du MICHIGAN

La logique voudrait que j'intitule ces lignes "Lettres de Washington" mais j'aurais peur que cela ne me porte malheur. Voilà, jour pour jour, un mois que je déambule dans la capitale. Je me fais l'impression de n'être plus tout-à-fait militaire; les réveils matinaux n'étant plus de mise, je ne sens plus tellement la nécessité de surveiller mon rendez-vous quotidien avec Morphée. Et pourtant, chose étrange, je fais régulièrement un tour presque complet du grand cadran horaire.

Comme tout le monde, je rage un peu de voir sans cesse retardée la date de l'embarquement qui nous ramènera vers les clochers de France; mais j'aurais mauvaise grâce à me plaindre, car je profite plus que tout autre de cette vie fiévreuse et vibrante de la ville. Quelle différence, après le rythme de notre entraînement sur ces bonnes bases militaires dont nous ne sortions pas toujours aussi souvent que nous l'eussions souhaité! Toute chose a du bon pourtant; et ce que nous vivions là-bas me manque ici aujourd'hui. Washington est sans nul doute l'une des villes d'Amérique où la circulation aérienne connaît la plus grande vogue; pour nous qui avons été si souvent liés au chant berceur des moteurs, il est bien dur de se contenter de les entendre de loin. Plusieurs fois déjà j'ai succombé; je suis allé à une base civile et j'ai bien poliment demandé à un moniteur de faire, à dix dollars de l'heure, un petit tour en l'air sur un de ces jouets volants que l'on appelle le "Cub".

New York est vraiment trop près de Washington pour que je ne me sois

* Publicité non retribuée.

De mauvaises langues m'ont accusé, lorsque j'étais moniteur, de voler pour accumuler des heures sur mon carnet de vol: ils conviendront peut-être que les vols que je fais à présent, sans les porter sur mes tablettes, sont la preuve que le vol est pour moi une rage qui ne se guérira pas!

pas laissé tenter par une petite promenade supplémentaire au milieu des buildings. J'ai découvert là-bas de nouveaux restaurants français, où l'on se sent déjà dans l'atmosphère de Paris. J'ai assisté à quelques scènes qui m'ont prouvé que notre pays n'est pas encore rayé du monde: Comme elle était charmante, cette brave Américaine aux cheveux blancs qui caressa devant moi, avec foi, le joli pompon rouge d'un marin arrêté devant une devanture! Et c'est avec une telle conviction qu'elle affirma à l'une de ses compatriotes, "That brings luck," que l'autre, elle aussi, fit demi-tour pour accomplir le geste rituel.

On ne nous autorise toujours à n'emmener que trois bagages de cale et une valise à main; mais se pourrait-il que nous ne rapportions pas chez nous quelques souvenirs utiles de la riche Amérique? Convaincu de cette nécessité, j'ai retourné les magasins. A quel courage ai-je dû faire appel pour braver le regard sceptique des vendeuses de bas lorsque je demandais des pointures neuf et demie ou lorsque j'affirmais au rayon des gants que du six trois-quarts ferait mon affaire! Personne ne m'en remontrera plus sur la qualité de la laine, ou le choix habile d'un tissu de robe imprimé en soie artificielle geoménolée. Maintenant j'ai la question en main, j'en rêve nuit et jour et je n'ai plus un sou. . . Mais tout cela n'est rien à côté de l'ingéniosité avec laquelle il va falloir ajuster cela dans les bagages. . . Je préfère n'y point songer.

Tous mes souvenirs de ce nouveau monde après un séjour de vingt mois me reviennent en mémoire. Je découvre, en ouvrant mon carnet d'adresses, que j'ai trouvé ici beaucoup d'amis (si, comme je le leur recommande dans mes lettres d'adieu ils viennent tous me rendre visite à Paris je ferai bien d'élargir mes appartements). J'ai vu du nord au sud les paysages les plus divers; je pensais



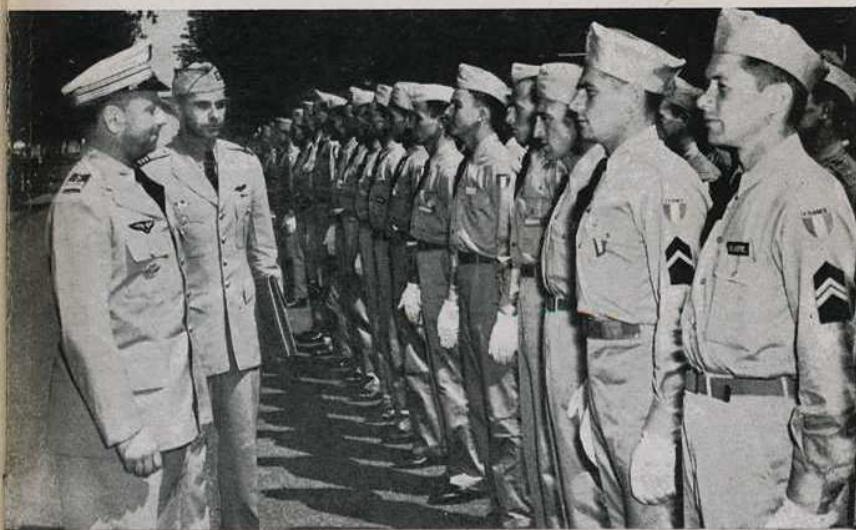
avoir du pays une certaine connaissance, mais, un ami m'a pourtant affirmé que cela n'a rien de comparable à côté de ce que j'aurais vu d'Est en Ouest. Pauvre ami, ne te rends-tu pas compte qu'en bon militaire, je n'ai suivi, que les itinéraires imposés? Et puis du reste je ne m'en plains pas! J'aurai encore beaucoup à découvrir lorsque je reviendrai. Après tout, je ne connaissais pas le lait, les drug-stores, les machines à sous, le coca-cola, les pneus rechapés neufs, les plateaux dans les mess, les ascenseurs directs au 42e, les fauteuils à bascule des coiffeurs, les bas roulés, les pamplemousses sucrées comme entrée, les ice-creams à la naphtaline, les war-bonds, les link-trainers à air conditionné, les vitamines en paquets de douze, les cigarettes à la menthe, les dry-cleaning qui vous rendent vos chemises cartonnées, les pass qui, au terrain, vous empêchent de sortir, le slang, le poulet en friture, les cafards, les pin-up girls, les dentistes extracteurs, la cloche, le jitter-bug, les MP et les régulations aériennes. Tout cela, c'est de l'acquis et ça n'est pas si mal.

J'ai bien appris aussi un peu à piloter, et je souhaite seulement avoir encore quelques chances de retrouver là-bas, dans notre beau ciel bleu, les joies pures du vol que j'ai connues ici.

Je sais tout ce que je perds en quittant l'Amérique; je sais la vie plus rude qui m'attend en France; mais rien au monde ne me ferait retarder ce retour tant espéré vers ce vieux, ce cher Paris. Et lorsqu'en famille, je raconterai ma vie aux USA, c'est à vous, mes chers camarades, que je penserai avec intensité. Je saurai parler du travail que vous continuez à faire pour que brillent nos cocardes.

ICARE

Washington 12 Juin 1945



GUNTER



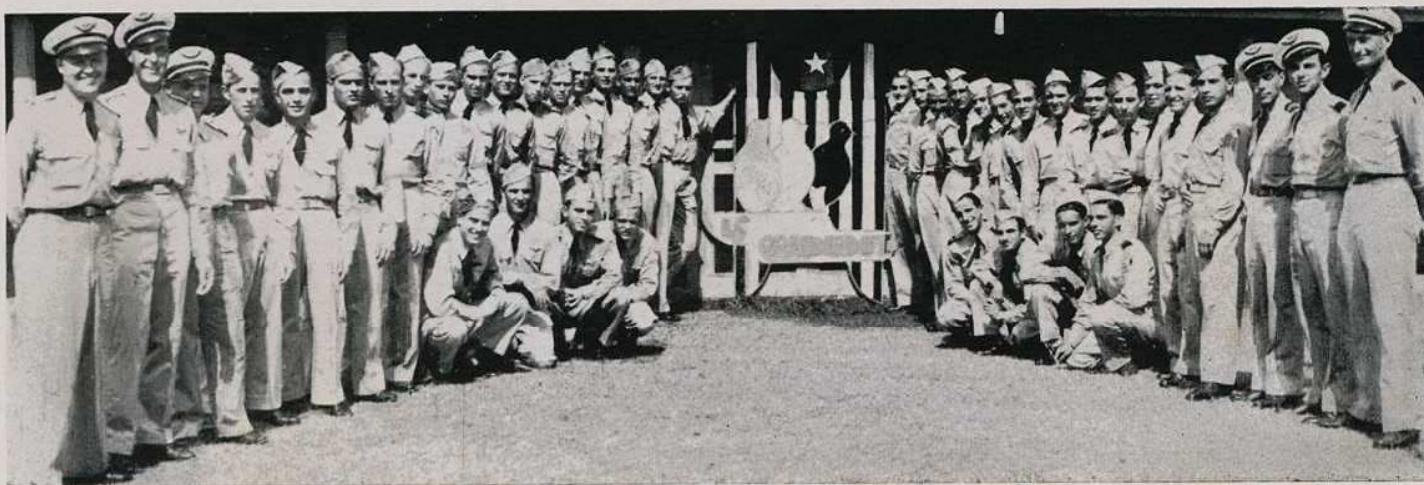
TURNER



KEESLER



TYNDALL



RESONANCES

... "On raconte que les marins qui, aux côtés de Christophe Colomb, naviguaient longuement et durement vers l'Amérique inconnue se laissaient troubler parfois par les épreuves du voyage. Alors, pour reprendre courage, ils évoquaient le monde nouveau où les portaient leurs navires. Et c'est au pire moment de leur angoisse et de leurs fatigues qu'ils aperçurent la terre à l'horizon.

NOUS, FRANÇAIS, DANS L'EXTRAORDINAIRE AVENTURE OU NOUS FUMES PRÉCIPITES, NOUS AVONS MAINTENANT DÉPASSE LES PLUS GRANDS PERILS ET LES PLUS GRANDES DOULEURS. LE PORT S'OUFFRE À NOTRE VUE. POUR NE POINT ECHOUER AVANT DE L'AVOIR ATTEINT SOYONS UNIS, SOYONS PATIENTS, SOYONS LABORIEUX.

Regardez! Au delà des peines et des brumes du présent, UN MAGNIFIQUE AVENIR S'OUVRE, UNE FOIS DE PLUS, DEVANT LA FRANCE. C'EST À NOUS, SES ENFANTS, QU'IL APPARTIENT DE LE LUI CONQUERIR.

GENERAL DE GAULLE

(Extrait du discours prononcé par le Chef du Gouvernement Français, le 25 mai 1945)

"En ce jour mémorable de victoire sur l'ALLEMAGNE, l'Air Council vous envoie à vous, à tous vos officers et autres grades des Forces Françaises de l'Air, leurs plus sincères félicitations pour la part glorieuse jouée par les Forces Aériennes Françaises dans la défaite de l'ennemi commun.

La ROYAL AIR FORCE se rappellera longtemps la camaraderie d'armes avec vos aviateurs et spécialement cette vaillante équipe qui réussit à se frayer un chemin à l'heure la plus sombre jusqu'à nos rivages pour continuer le combat pour la Liberté.

Depuis ce moment là a grandi cette formidable force attaquant dont la puissance peut être attestée par toute la ROYAL AIR FORCE, et c'est le plus cher désir du Council que le lien étroit qui a uni nos deux Forces dans la souffrance et la Victoire communes devienne encore plus étroit durant les jours de Paix et assure une sûre garantie contre une quelconque menace à la Liberté du monde."

Whitehall 9/5/45.

(Message de la R.A.F. au Général de Corps Aérien Martial Valin)

"L'ancien Commandant des Forces Aériennes Françaises Libres et des Forces Aériennes Françaises en Grande Bretagne est heureux d'ajouter aux compliments élogieux de l'Air Council, l'expression de sa profonde reconnaissance envers tous ceux qui ont servi sous ses ordres de Mars 1941 à Septembre 1944 et dont, hélas, beaucoup sont tombés avant d'avoir accompli la tâche magnifique qu'ils s'étaient volontairement fixée.

D'abord, dans les heures difficiles—

Ils ont contribué à rendre l'espoir aux Français,
Ils ont participé à la conquête de la maîtrise du ciel;

Plus tard—

Ils ont aidé à la Libération de la PATRIE,
Ils ont pris enfin une part efficace à la Victoire finale
Contre l'Allemagne, cette fois définitivement vaincue."

Martial Valin,

Chef d'Etat-Major Général de l'Armée de l'Air.