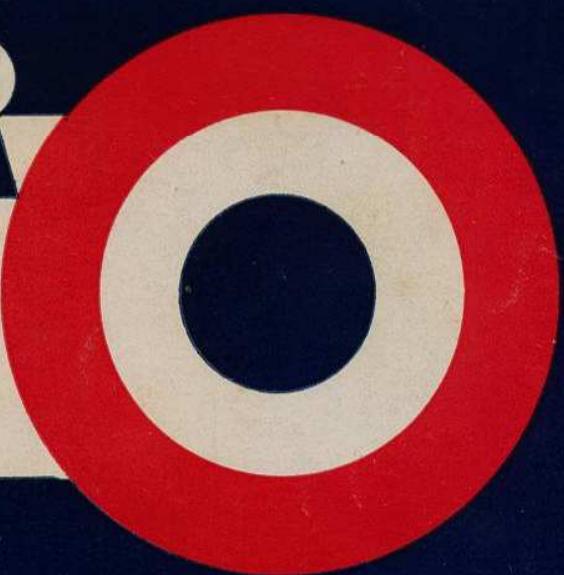


JUILLET

1945

★
Nungesser

COURRIER DE L'AIR



AUX ETATS-UNIS

S O M M A I R E

*Ce numero est dédié à Charles Nungesser,
"le Mousquetaire des Nubes"*



- Spitfire au combat
par le F/C DURAND
Editorial
par Jules ROMAINS
Propos en l'Air
illustré par BOISSOUT
Quand tu reverras ton clocher
par l'Aspt. P. DUFETEL
14 Juillet 1945
Cinéastes sur les planches
par le 2ème Cl. J. MAGNY
A la manière de Perrault
illustré par BOISSOUT
D-Day au Groupe Lorraine
par le Lt. C. HENNECART
Deux dessins du Sgt. SOUCIES
Chronique Marauder
illustré par BOISSOUT
"Frenchmen"
par M. STROHMEIER, moniteur à Hawthorne
Méditations
par le Cal. M. LAURENT
Les Sports Aériens
par le Lt. R. MEJEAN
Fatigue
*par le Sgt. C. MAYAUD
illustré par BOISSOUT*
Craig Field—Advanced
Les Checks
illustré par BOISSOUT
Quand je devins un homme
*par le F/C P. AULARD
illustré par l'EAR ROLLAND*
Nos vieilles histoires d'Avia
par le Sgt. BOISSOUT
Le F.R.C. lève l'ancre
par le 2ème Cl. M. ANTONINI
Poste Aérienne
Interprète . . .
La création du "Normandie"
par le Général M. VALIN
Souvenirs du Jura
*par le Cne P. ALIBERT
illustré par le S/L. FERNET*
Lettre à un éliminé
*par le Lt. J. HABERT
illustré par le Cal. J. ALEMANG*
Adieu à Bolling Field
Nouvelles de France
Le Prix
New Mexico
par le C. C. BOURY
Une lettre de France
par le Lt. RETEL
Tours de piste
Résonances

LE COURRIER DE L'AIR



AUX ETATS UNIS

ORGANE DES ELEVES
DE
L'AVIATION FRANCAISE
EN AMERIQUE

*"Par les Eleves
pour les Eleves"*

No. 10 Direction: French Air Mission 1420 - 16th Street, N. W., Washington, D. C.

EDITORIAL

Quatorze Juillet

En fêtant le premier 14 Juillet de la libération, la France ne pense pas seulement à elle, comme elle serait pourtant bien excusable de la faire. Elle pense aux autres, aux peuples du monde. C'est son habitude. C'est un peu son devoir. Elle leur demande de se réjouir avec elle, et aussi de méditer avec elle.

Le 14 Juillet, dès l'origine, n'a jamais été une fête étroitement nationale: Ce qu'il célèbre, c'est la délivrance de l'homme. Cette délivrance a été affirmée par un événement historique, qui s'est produit, qui s'est ramassé d'abord en un certain point de la terre et du temps, mais qui n'a pas tardé à devenir universel. Il s'agissait de la fin d'un système qui, depuis des siècles, régissait la vie des hommes en société. Un système qui avait ses fondements dans la violence, et dont même les épanouissements les plus captifs gardaient l'odeur de la servitude.

Le 14 Juillet signifiait l'accession de l'être humain à l'autonomie. Il disait que l'être humain jusque là partiellement une chose, et une chose possédée par d'autres, devenait totalement une personne. Il modifiait brusquement la définition de l'homme. "L'Homme," proclamait-il, "peut être ceci ou cela. Mais en premier lieu, il est libre."

Quand on y réfléchit, la valeur, la portée de cette invention étaient formidables. . . . En de vastes régions du monde, qui n'avaient cessé de s'étendre, l'homme moderne jouissait de la liberté comme d'un bien naturel. Il la respirait comme une atmosphère dont on ne s'aperçoit que si elle se corrompt ou vous manque. . . . Il oubliait que la Liberté a des ennemis mortels, cachés dans tous les buissons de l'histoire, et terriblement armés. . . .

Aujourd'hui, nous savons. Nous sommes payés pour savoir. Toutes les forces démoniaques se sont conjurées, et, après une savante préparation, ont mené contre la

liberté de l'homme un assaut qu'elles croyaient définitif. N'ayons pas la sottise de sous-estimer le péril dont nous sortons. La liberté a failli mourir, pour des générations, peut-être pour des siècles. Nous avons failli voir la définition de l'homme raturée, ramenée à la formule des temps babyloniens. Nous avons failli voir s'installer le règne de la bête, qui se nommait l'ordre nouveau.

Or, l'immense crime a raté. La liberté n'a pas été tuée. Elle est saignante, mais debout. Répétons-nous cela de toutes nos forces. C'est un prodige, que nous n'arriverons pas à mesurer, que nous ne chanterons jamais avec assez de voix. Pensez à l'abîme, au lac de soufre, où nous pourrions être tous plongés ensemble, comme les damnés de Dante.

La France, cible préférée, victime exemplaire, n'est pas morte et n'est pas esclave. Même quand posait sur sa poitrine le genou du bourreau, quand se fermaient sur sa gorge les mains du bourreau, elle n'a pas voulu avouer qu'elle s'était trompée. Elle n'a pas renié la définition de l'homme qu'elle avait criée au monde voici un siècle et demi. Elle a râlé, mais elle disait entre ses dents: "L'Homme est libre."

Et maintenant, après cinq 14 Juillet rentrés, elle tire de son cœur un 14 Juillet tout neuf, un 14 Juillet un peu ébloui par la lumière, un peu titubant, comme un rescapé qui a longtemps souffert de l'air souterrain et du jeûne; et d'une manière plus pressante, plus fraternelle qu'elle ne l'a jamais fait, elle demande aux autres peuples: "Chantez la victoire de la liberté avec moi! Chantez la Marseillaise avec moi!"

JULES ROMAINS

(Extrait de "Pages de France," 14 juillet 1945)

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.



LE MOUSQUETAIRE DES NUÉS

Un matin d'automne 1914, un hussard blond, au masque énergique, carré d'épaules, d'allure athlétique, se présentait au Camp d'Avord où Guynemer préparait son brevet de pilote. Ce cavalier, ancien cow-boy, affecté à l'aviation, arrivait dans une auréole de gloire. Fait prisonnier au début de la guerre, il avait tué les deux officiers allemands, le chauffeur de l'auto qui l'emmenait, et il était revenu dans nos lignes avec la Mors et les documents qu'il y avait trouvé. Cet exploit valut à Charles Nungesser la Médaille Militaire et un surnom : "Le Hussard de la Mors."

Ignorant tout de l'aviation, la première fois qu'il s'assit sur le siège d'un avion, un "rouleur," il enleva son appareil aux ailes rognées et fit une magnifique ligne droite. Rien ne l'arrêtait. Ainsi, on raconte qu'après 17 heures d'entraînement, au cours de son "triangle" pour le brevet, ayant fendu un des masts du train d'atterrissement, il le raccommoda avec de la ficelle.

Pilote audacieux et sûr, tireur extraordinaire, Nungesser s'inscrivit immédiatement, par le nombre de ses victoires et par son prestige de chasseur, après Guynemer et Fonck, au palmarès des Grands As. Il aimait, selon son expression favorite, "en jeter un coup."

Relevé mourant, le 29 janvier 1916, le palais traversé par son manche à balai, une jambe fracturée, des contusions multiples, il se levait trois jours après. Refusant un congé de convalescence de 3 mois, le 29 mars 1916, il retourna à son escadrille avec ses béquilles et une mentonnière. Le 2 avril, il incendiait un drachen, le 3 un triplace, le 4 un quadriplace. En 6 jours, 20 heures de vol, 12 combats, 3 victoires.

Obligé de se faire réopérer au début de 1917, il demande à être envoyé à l'hôpital de Dunkerque de façon à ne pas arrêter ses croisières. Durant son séjour, il abat neuf avions. Un matin, il parie d'en descendre deux. A midi, il avait trois victoires homologuées. Il termina la guerre avec 17 blessures, quarante-cinq victoires, vingt-deux citations. La dernière, la plus belle, burine en quelques lignes un sublime portrait de ce magnifique paladin de l'air :

"Incomparable pilote de chasse, d'une science

exceptionnelle et, d'une éclatante bravoure, en qui se reflètent la force et l'inflexible volonté de la race . . . s'est partout imposé comme un superbe exemple de ténacité, d'audace et d'orgueilleux mépris de la mort. . . . Est monté de victoire en victoire jusqu'à la gloire d'être le plus redoutable adversaire de l'aviation allemande."

Après l'armistice, le capitaine Nungesser quitta l'armée et créa à Orly une école modèle de pilotage qui périsse. Malheureux en affaires, le héros ne put se résoudre à vivre une existence médiocre. Il s'expatria. Il alla chercher fortune dans cette Amérique où il avait passé une partie de son adolescence. Il y organisa des meetings d'aviation et y fit même du cinéma. Ce fut sans lendemain.

En 1926, de retour en France, ruiné mais toujours optimiste, il résolut de tenter sa chance : Paris-New-York sans escale. Il trouva pour cette aventure un constructeur, M. Levasseur—qui avait fabriqué un avion dit marin, à train largable—and un co-équipier, l'as navigateur Coli.

Le 9 mai 1927, à l'aube, Nungesser et Coli, revêtus de cuir fauve, sont aux commandes. Ils n'ont rien dans leurs poches pour s'alléger au maximum. Même pas d'argent, dit le navigateur, en souriant mélancoliquement. Il s'empresse d'ajouter : Nous en trouverons là-bas.

L'"Oiseau Blanc" s'ébranle dans la brume matinale, fait une ligne droite, impeccable malgré les rugosités du terrain et les 4025 litres d'essence. Secondes d'anxiété, mais enfin, au bout des 1100 mètres de la piste, les 6 tonnes de l'avion quittent péniblement le sol.

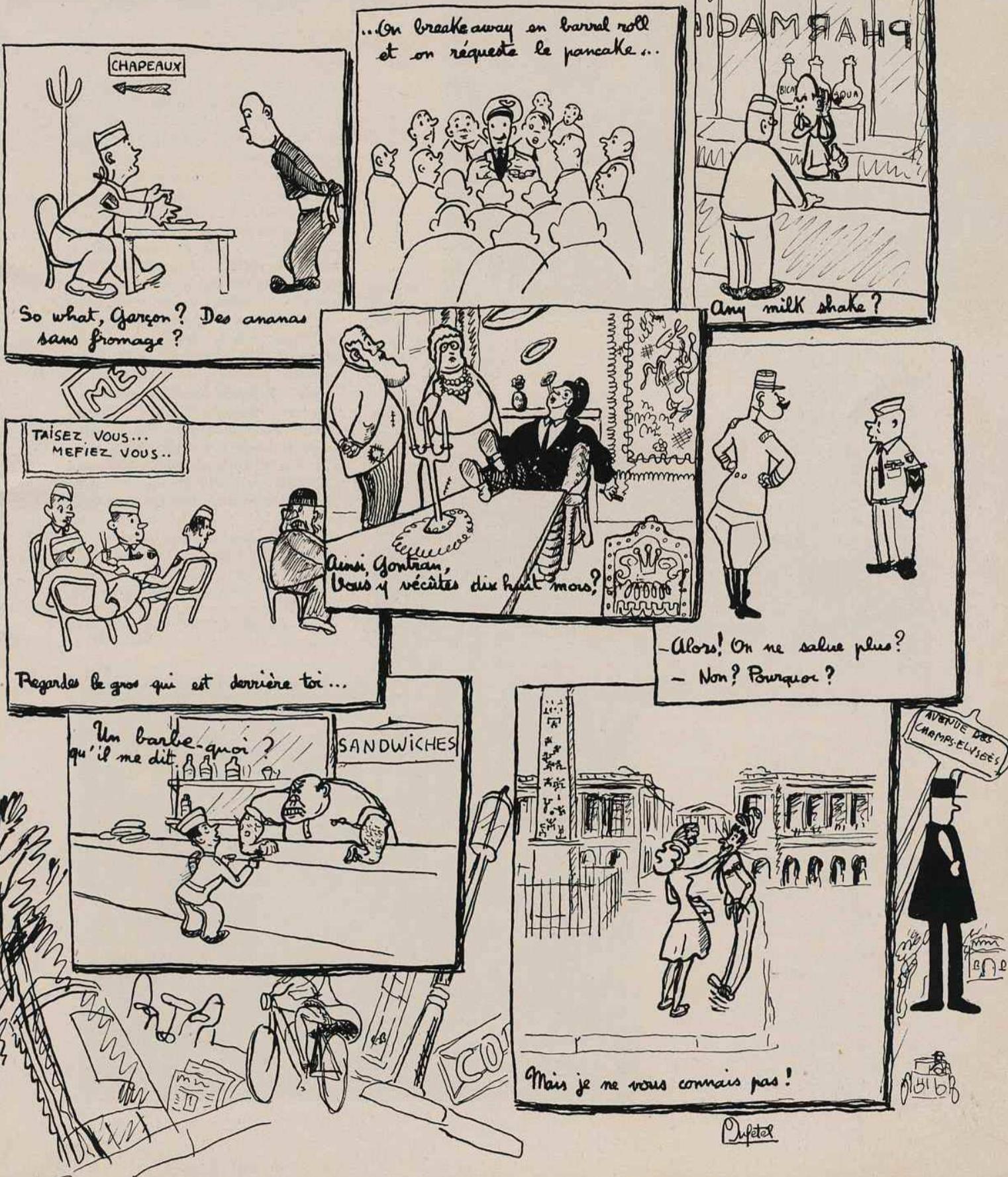
L'"Oiseau Blanc" fut escorté par une escadrille jusqu'à la côte, jusqu'à Etretat, où il s'évanouit dans la pluie. De l'appareil et de l'équipage, on ne devait jamais rien retrouver. Disparu en plein ciel, comme Guynemer, Nungesser terminait sa carrière par une fin digne de sa vie.

Bref, mais touchant épilogue d'une existence extraordinaire, dans son ouvrage "Au Peril de l'Air," Mortane, qui a su évoquer avec tant d'émotion la mémoire de nos grands as, écrit :

"Nungesser, héros de légende, devait quitter ce monde dans le mystère. Mais pendant des mois et des mois, j'ai conservé la conviction que nous allions le voir réapparaître. C'était forcément, voyons, puisqu'il m'avait dit : —T'en fais pas. Et quand cet homme admirable prononçait cette phrase, c'est qu'il n'y avait pas lieu de 's'en faire.' Mais cette fois, hélas! . . ."

LA TOUR

QUAND TU REVERRAS TON CLOCHER ...



14 JUIL



BOLLING FIELD

LES DRAPEAUX PASSENT DEVANT LE GÉNÉRAL LUGUET



BOLLING FIELD

Bolling Field. Samedi, 14 juillet, 11 heures. Le détachement français, au grand complet, officiers en tête, impeccable, et la musique militaire de la base sont disposés en carré sur l'air cimentée.

—“Garde-à-vous!”

Le Général LUGUET, Commandant les Eléments Air aux Etats-Unis, accompagné du Lt. Colonel Murtin, son Chef d'Etat-Major, descend de voiture.

Il est reçu par le Colonel William L. Boyd, Commandant la base, assisté de son officier adjoint, le Colonel Percy Mins, du Major W. F. Howard et de quelques autres officiers de son état-major.

Le Général Luguet s'avance sur le front des troupes, salue des drapeaux français et américains, tandis qu'

éclate la “Marseillaise,” suivie du “Star Spangled Banner.”

Le Général passe le détachement en revue et revient se placer au centre du carré, face aux drapeaux. Lecture est donnée de son ordre du jour No. 5 avant le défilé:

“Officiers, Sous Officiers, Caporaux et Soldats de l'Armée de l'Air aux Etats-Unis:

“Une fois de plus, le 14 Juillet nous invite à honorer et fêter notre pays. Faisons-le cette année en songeant à la joie de ceux qui viennent de rentrer d'Allemagne, d'échapper au cauchemar des camps, pour retrouver la terre qu'ils avaient perdue depuis un temps indiciblement long, la terre de Liberté, d'Égalité, de Fraternité.

“En évoquant leurs sentiments, nous comprendrons mieux le rôle de notre France dans le monde et l'utilité de son sacrifice depuis qu'au premier jour de ce second conflit mondial, elle est entrée en lice comme au temps des croisades, pour défendre un idéal humain.

“Et souhaitons le règne de cet idéal en répétant encore: VIVE LA FRANCE!”

Charles LUGUET

Quelques brefs commandements et, drapeaux en tête, le détachement s'



BOLLING FIELD

LET 1945

ébranle pour le défilé aux accents de "Sambre et Meuse."

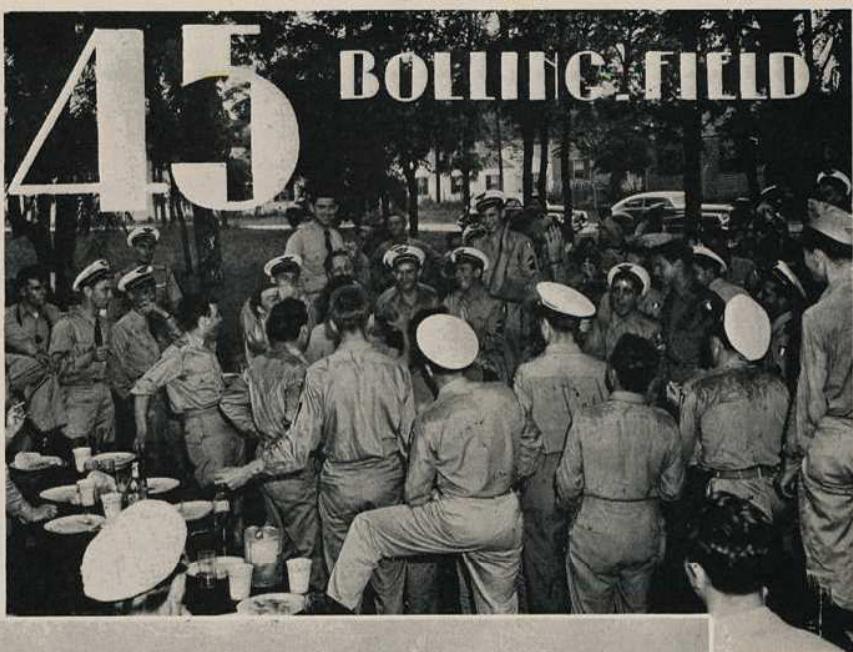
A l'issue de la cérémonie, le Général Luguet a adressé ses remerciements au Colonel Boyd et ses félicitations aux officiers français pour l'excellente tenue des hommes.

A midi, tout le personnel était convié à un vin d'honneur et à un pique-nique généreusement offerts par Mme R. de Bontems, Directrice du Department of Domestic Relief de l'American Relief for France. Dans une atmosphère des plus cordiales, des toasts furent échangés entre le Colonel Boyd et le Lt. Colonel Murtin. Signalons que par une délicate attention—l'usage des boissons alcoolisées est interdit sur la base—le Commandement américain de Bolling avait autorisé la consommation des apéritifs français et du vin qui furent servis au repas.

La fête se termina gaiement quelques heures plus tard, selon une tradition bien française, par des chants, au diapason en rapport direct avec la générosité de l'excellent vin de Californie.

* * *

Sur les différentes bases, la célébration de ce 14 juillet de la Victoire fut généralement marqué par des prises d'armes et des défilés, suivis par des



CRAIG - FIELD



réunions auxquelles participèrent les Chefs de Corps américains. Signalons cependant qu'à Craig Field et qu'à Tyndall, les cérémonies prirent un peu plus d'ampleur.

Mais c'est à Scott Field, où plus exactement à St. Louis, que la célébration revêtit le plus d'éclat, grâce aux sentiments francophiles du Maire de la riante ville du Missouri et à la présence du Colonel BREYTON, en tournée d'inspection dans l'ouest.

Le détachement des radios de Scott Field, précédé d'une musique militaire et suivi d'une soixantaine de SPARS défila en ville, sur un parcours de 5 kms., acclamé par la population. Certains immeubles avaient pavoisé pour la circonstance.

Au Memorial de la Guerre 14-18, le Maire lut une vibrante proclamation

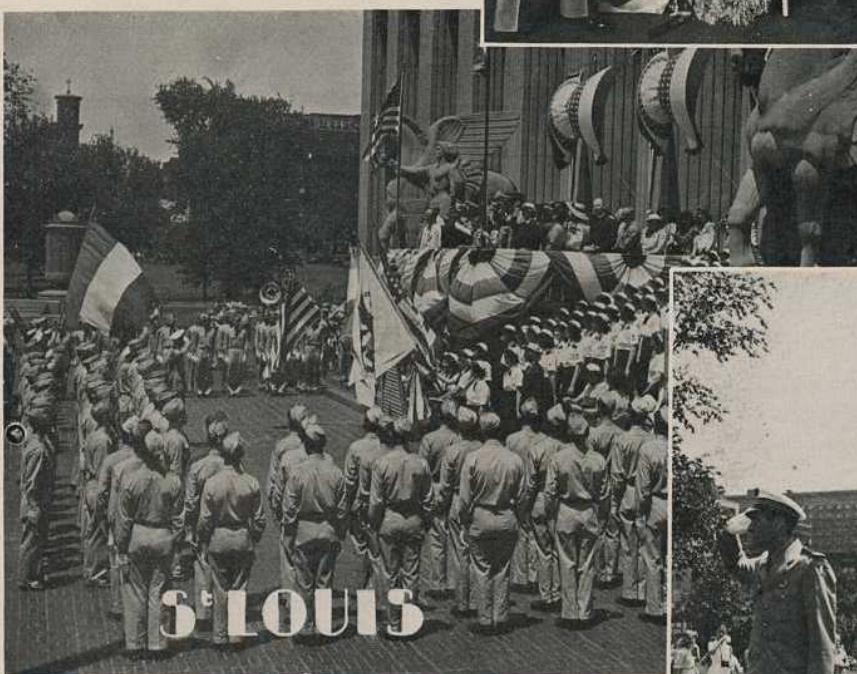


GRAIG . FIELD



à laquelle le Colonel Breyton répondit en termes non moins éloquents.

Il remercia tout d'abord le Maire de St. Louis, M. Kauffman, le Président de France Forever M. Faure, et le Président de la "Société Française," M. Roach, pour la part que chacun d'eux avait prise à l'organisation de cette touchante manifestation d'amitié franco-américaine. Il trouva, ensuite, des accents émouvants pour exprimer à ses auditeurs la reconnaissance de



la France et son admiration pour le courage et la détermination des troupes américaines. Il rendit hommage à nos morts, à nos déportés, à nos prisonniers et termina son allocution en donnant l'assurance à nos amis américains que notre pays ac-

cepterait avec joie sa part de sacrifice dans la lutte contre l'ennemi commun en Extrême-Orient.

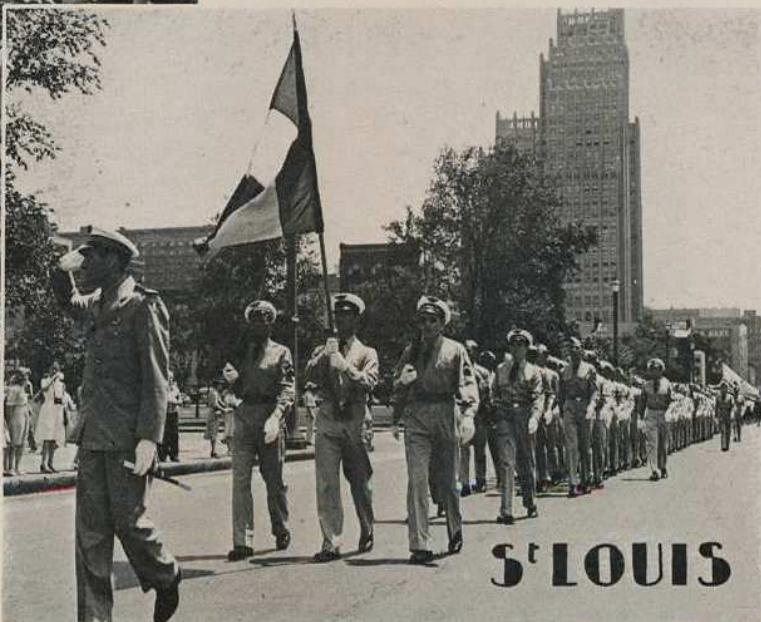
Le soir, M. et Mme. Lacroix, de la colonie française de St. Louis recevaient le Colonel Breyton dans leur jardin décoré de drapeaux alliés et, après le dîner, le Commandant des CFPNA se rendait à la Société Française où eut lieu le bal traditionnel du 14 Juillet.

... En France

La fête nationale du 14 Juillet 1945 —la première après six années de guerre— a été marquée à Paris par de grandes manifestations d'allégresse et d'émouvantes cérémonies.

Le vendredi 13, au soir, ce fut la veillée du souvenir. Dès le crépuscule, les délégations commencèrent à remonter les Champs-Elysées pour aller se recueillir sur la tombe du Soldat inconnu. A 23 heures, sous l'Arc de Triomphe rougeoyant de feux de Bengale, les déportés politiques en costume rayé défilent les derniers. La sonnerie "Aux morts" retentit, puis l'arc tout entier s'éclaire comme un cristal transparent. . . . Pour la première fois, en pleine nuit, toutes les cloches de Paris donnent le signal des réjouissances populaires. . . . Et dès lors, jusqu'à l'aube, les rues prennent leur visage de 14 Juillet, avec les bals aux carrefours, les lampions dans les rues, les rires et les musiques. . . . Dans le ciel, les projecteurs dessinent de grands V de clarté, tandis que retombent les fusées aux lumières bleues, blanches et rouges.

Le 14, au matin, ce fut le traditionnel défilé militaire. A 9 heures, le



Général de Gaulle accompagné du Bey de Tunis est accueilli place de la Bastille par le Général Koenig, gouverneur militaire de Paris. Tandis que le canon tonne sourdement, il décore de nombreux officiers. Puis les troupes, conduites par le Général de Lattre de Tassigny et ses généraux de Corps d'Armée, s'ébranlent de la place de la Nation et, au milieu d'une foule vibrante et compacte, traversent Paris jusqu'à l'Etoile; elles sont suivies de détachements de toutes les nations alliées — notamment d'importantes formations américaines —; enfin, notre nouvelle armée motorisée, dont plusieurs groupes sont équipés de matériel neuf exclusivement fran-

çais, ferme le défilé, follement acclamée.

L'après-midi, la Marine donna une grande fête nautique sur la Seine, de la Concorde à l'Alma. En même temps, un immense cortège organisé par le Conseil National de la Résistance où l'on voyait côté-à-côte les Jeunesses ouvrières chrétiennes et les Jeunesses communistes, déferlait pendant plusieurs heures de la Concorde à la Bastille. Le soir, suivant la tradition, les théâtres nationaux donnaient des représentations gratuites.

*

A Berlin, une prise d'armes a eu lieu, à l'occasion de la fête nationale, en plein centre de la ville, devant le

monument élevé par l'Allemagne pour commémorer nos revers de 1870.

“Pour la première fois depuis 140 ans,” comme le rappelle l'ordre du jour du Général de Beauchesne, commandant la zone française d'occupation, nos troupes ont défilé sur le Tiergarten, — aux accents de la Marche Lorraine et de l'hymne “Vous n'aurez pas l'Alsace. . .” Devant la porte de Brandebourg, à demi détruite, à l'endroit même où les vainqueurs d'Iéna, en 1806, avaient défilé devant l'Empereur, le drapeau français a été hissé solennellement, entre les statues de Bismarck et de Moltke. Plusieurs généraux américains, anglais et russes assistaient à la prise d'armes.

Sur les planches . . .

Trois soldats de l'Armée de l'Air ont joué “LES JOURS HEUREUX” à New York. Cela peut paraître une gageure. C'est pourtant une réalité: la pièce fut montée en un mois par trois stagiaires d'Astoria, et jouée au Barbizon Plaza. Elle a remporté un grand succès.

L'idée en était venue simplement, un soir, d'une rencontre entre trois apprentis cinéastes et trois Jeunes Françaises; on avait bavardé, échangé des idées, et une heure plus tard, les rôles étaient déjà distribués.

— Tu ferais un Bernard épatait.

— Et toi, tout à fait Pernette, ma chère!

— Toi, tu es aviateur, ça t'ira à merveille, et pour cause!

Et voilà. . . Le départ était pris, le premier rendez-vous fut fixé. Tous, nous étions remplis d'espoirs. Il ne restait plus qu'à trouver l'argent, car hélas, les décors, le maquillage et aussi la location du théâtre devaient coûter assez cher, une bagatelle, 300 dollars. . .

Nous les avons trouvés, grâce à une grande amie des Aviateurs français, à qui nous voulions rendre hommage ici en disant qu'elle fut l'âme de notre entreprise: non contente de s'occuper de tous les détails, elle nous a beaucoup aidés dans la mise en scène; et on l'a vue, un certain après-midi, préparant du thé maternellement pour l'un de nous plus mort que vif à la pensée d'avoir à monter sur les planches le soir même. Ajoutons qu'au milieu des répétitions, elle apprit que son fiancé, Officier à bord du porte-avions “Franklin” avait été

blessé. Qu'elle veuille bien trouver ici l'hommage de notre respectueuse affection et de notre reconnaissance.

Tous, de la d'coratrice qui, avec si peu d'argent nous a fait un décor remarquable, à la souffleuse (qui, entre nous, ne soufflait pas assez fort), tous ont fait de leur mieux. Pas un nuage, pas une dispute n'est venu troubler ce mois entier de répétitions où, tous les soirs, de 8 heures à 2 ou 3 heures du matin, nous nous évertuions à redire des phrases et à refaire des gestes.

Non contente de jouer les “Jours Heureux,” notre équipe de M.P. constitua une chorale qui, pour n'avoir répété que quelques jours, n'en réussit pas moins à émettre des sons plus harmonieux que ceux de leurs homonymes (MP, chez nous, veut dire “Motion Picture” on Cinéaste, et non pas Military Police).

Enfin, après que chacun eut vendu sa petite cargaison de billets, le grand soir arriva.

La chorale attendait devant le rideau, dans un garde à vous impeccable, la fin de l'hymne américain, pour entonner avec sa voix chaude, lancée par des poitrines de vingt ans, une Marseillaise vibrante. Après deux ou trois chants terminés par la Chanson de la Résistance, follement applaudie, le rideau se leva, et la première réplique partit claire, nette et joyeuse, avec, à peine, une petite ombre de trac. Et nous avons joué tout au long la belle pièce de Puget, sans nous en apercevoir, devant une salle très sympathique qui, à la fin du spectacle, a envahi la scène.

La recette fut belle. Ajoutée à des collectes précédentes, elle permit d'envoyer un chèque de 1300 dollars au “Refuge des Petits,” maison montée à Hyères pour des gosses de chez nous, victimes de la Guerre.

Que dire de plus? Je crois à tous points de vue, que ce fut du bon travail pour notre pays.

J. M.

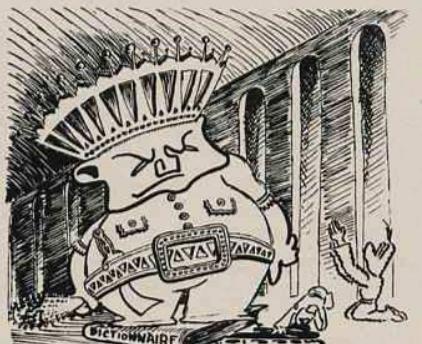


A la Manière de Perrault

Nécessité, dans un pays très chaud, de sable et de grands pins, un peuple étrange de sorciers et de fées. Au milieu de ce peuple vivait un groupe d'étrangers au teint rose ou basané, aux cheveux d'or ou couleur de charbon. Les indigènes les appelaient les Frenchmen, quelquefois aussi les "Frenchees."

Ils étaient là, prisonniers d'une fée très puissante, la Reine Mécanique. Elle les torturait, leur triturait l'esprit et enfin, s'étant insinuée en eux, de gré ou de force, elle les tenait sous l'emprise de sa toute puissante volonté. Elle avait des aides aux allures terribles ou magnifiques: la fée *Electricité*, la sorcière *Hydraulique*, et beaucoup d'autres qui se chargeaient des viles besognes comme celle de préparer le pauvre Frenchman à subir les assauts du Dauphin, le sombre *Marauder*, ainsi nommé parce qu'il prenait plaisir à entraîner ses victimes dans les replis d'un destin insondable et cruel.

Ce Fils de la méchante Reine était puissant, mais à sa naissance, des génies avaient prédit qu'il serait condamné à vivre rampant, à ne jamais



Le Roi Interprète qui se chargeait de casser la tête aux visiteurs.

voler. Pourtant il réussissait—péniblement il est vrai—à s'élever dans le ciel.

Mais avant d'arriver à lui, les courageux étrangers étaient livrés aux caprices d'un puissant prince, très féroce lui aussi: le Roi *Interprète* qui se chargeait de casser la tête aux pauvres visiteurs. Quand son oeuvre était terminée, il les livrait à un autre monarque très cruel, son frère *Instruction* qui leur bouscule l'esprit de pâte à torture, sous la direction d'une fée très belle mais inaccessible, la fée *Tools*.

Puis, toute la science alchimique de la Reine au cœur cruel leur était ingurgitée pèle-mêle et à grande dose. On leur expliquait pourquoi un levier était un levier, pourquoi un avion

à les mater, à en faire leurs esclaves. La tête haute, ils pouvaient alors porter leur arme la plus sûre, la "note de fin de cours," que personne ne leur pouvait plus ravir.



Des fois, la Reine leur appartenait...

Au cours de ces 102 jours d'épreuves, beaucoup ayant fléchi, étaient tombés entre les griffes d'un génie infâme et très laid, le *Check* hideux, déjà rencontré quelque part, qui d'un coup de sa faulx redoutée, les avait précipités dans les marais nauséabonds de la sinistre *Elimination*. Dans ces marécages, le malin Soleil et le sorcier Cafard s'acharnaient sur les prisonniers pour les réduire à l'état d'épaves.

Mais le sacrifice nécessaire de quelques uns permit aux autres d'achever victorieusement leurs travaux. L'oeil clair, le pied solide, la main aguerrie et la tête farcie, ils furent prêts, un jour, à affronter, dans une vaste enceinte, le grand juge *Inspection*, et ses séides, les *Tests*. Au cours d'un combat sanglant, ils les abatirent tous au fur-et-à-mesure de leur entrée dans l'arène.

La suite ne fut pour ce étrangers venus de si loin, que la réalisation d'un rêve merveilleux. Le grand chef *Commandandarme* vint leur annoncer qu'ils avaient satisfait à toutes les épreuves, et que la Reine, dont ils avaient été jusque là les esclaves,



...son frère Instruction qui leur bouscule l'esprit de pâte à torture...

avait des roues et des tas d'autres choses aussi compliquées. Après huit jours de ce traitement, ils tombaient sous la coupe de la Sorcière *Hydraulique* qui leur inculquait sa science à grands coups de fluides et de valves. Ils étaient ensuite traînés par les cheveux jusqu'au manoir *Bandessay* dont le maître était un sultan à la barbe sombre. Là, même les plus forts étaient réduits à peu de chose par les guerriers *R-1830* et *R-2800*, à la voix roulante comme le tonnerre.

Souvent pourtant, les plus braves parmi les "Frenchees" réussissaient

allait—ô volupté—leur appartenir. Un jour fut fixé pour les noces—appelées dans ce pays “graduation”—et devant toutes les troupes réunies, l’anneau nuptial leur fut accroché sur le cœur, sous la forme de deux ailes d’argent.

Ajoutons simplement qu’ils s’esti-

mèrent bien récompensés de leur peine et, avec la Reine, ils vécurent longtemps heureux. . . .

Mais leur plus grande joie fut de devenir les tuteurs de ce fils cruel, le farouche *Marauder*, dont ils avaient eu tant de mal à se rendre maître. C’est ainsi qu’ils purent le conduire

à leur guise; et, en utilisant ses instincts destructeurs contre leurs pires ennemis, les chevaliers teutons, accomplir la volonté qui les avait conduits si loin.

Un élève de Keesler.
Illustré par BOISSOUT

“D-DAY” au G. B. “LORRAINE”

Télégramme de l’Amirauté Britannique au Group-Captain, Commandant le 137ème Wing, affiché au Mess du groupe Lorraine le 6 Juin 1944, au soir:

“Les écrans de fumée ont été posés exactement à l’heure et aux endroits requis. Félicitations.”

A l’occasion de l’anniversaire du débarquement en France, le Courrier de l’Air a demandé au Lieutenant HENNECART, commandant du F.R.C., qui fut observateur-leader du groupe Lorraine d’Août 1943 en Novembre 1944, de parler à ses jeunes camarades des opérations auxquelles il a pris part.

Nous demandons à tous ceux de nos “Anciens” qui ont eu la chance de combattre, de vouloir bien confier quelques-uns de leurs souvenirs au Courrier. Les élèves des C.F.P.N.A. sont heureux d’être encadrés par eux; ils aspirent à les imiter, dans n’importe quel ciel de bataille.

*

“Battle Order” du 6 Juin 1944:
Briefing Navigators: 0300 hrs.
General Briefing: 0330 hrs.
Suivait une liste comprenant 39 noms: 12 équipages se composant de: pilote, observateur, radio-mitrailleur, plus un équipage de réserve. Nous sommes le 5 Juin, il est huit heures et demie du Soir, cet “Ordre de bataille” vient d’être affiché sur le tableau qui lui est réservé au Mess, mais il fait aujourd’hui l’objet d’une attention toute spéciale: Depuis 13 heures, la Base est consignée. Les permissionnaires, pour raisons de “sécurité,” n’ont pas été rappelés: “D” day, c’est demain.

Le ciel est couvert. Une pluie fine tombe de façon intermittente. Plafond: entre 6 et 8000 pieds. Vent d’Ouest 25-28 mph. Etat de la Mer: “Agitée, Moutons.” Prévisions pour

le 6: sans changement. Pas fameux pour le débarquement. De plus, en dépit des médicaments contre le mal de mer qui ont été distribués, les troupes doivent être, pour la plupart, malades. . . .

Ce jour, que nous attendons depuis si longtemps avec tant d’impatience, va-t-il être retardé? Les opinions varient. Pour moi je suis certain qu’à moins d’une véritable tempête, l’opération aura lieu. Tout a été minutieusement calculé. Le travail gigantesque de préparation serait entièrement à recommencer, la destruction systématique des voies de communications ennemis, entreprise depuis de longs mois, perdrat son effet. Il faut que le débarquement se fasse demain. Les pronostics sur l’endroit choisi se donnent libre cours. J’opine en faveur de la baie d’Isigny d’un côté, de la baie du Mont St. Michel de l’autre, avec étranglement de la presqu’île du Cotentin et prise éventuelle de Cherbourg, ainsi isolé, grand port indispensable à la réussite d’une entreprise de cette envergure. Je ne me serai trompé que de moitié.

Je monte à la salle de navigation, mets de l’ordre dans mes cartes, donne un dernier coup d’œil à mes instruments de travail: computeur, protracteur, règle, “le” crayon d’opération, “la” gomme d’opération.

Une petite visite aussi à notre avion, le vétérant B, for Beer, baptisé en français par notre mitrailleur: B pour bagarreur quand tout va bien, B pour . . . quand des difficultés surgissent. Sur son nez, 33 bombes sont

peintes. La première cercle de rouge a été tracée au retour de sa première mission: rase-mottes sur le transformateur électrique d’Orly . . . “B” a eu une enfance orageuse. Entre les bombes et l’écusson tricolore, le drapeau basque, pays d’origine de son pilote, le Lt. Colonel “GORRI”* commandant du Groupe. Sur le plan fixe, en signe de ralliement au Chef, l’écusson de Lorraine. De plus, deux larges bandes noires sur fond blanc, tranchant sur le vert jaunâtre du camouflage, viennent d’être ajoutées: marque distinctive de l’Aviation du Corps Expéditionnaire Allié en vue d’avertir ceux de nos artilleurs qui ont la gâchette chatouilleuse. Les mécaniciens, prévenus seulement à 18 heures (re-sécurité) donnent le dernier coup de pinceau. Je fais un bout de cassette avec eux. Une fois de plus je réalise combien nous, volants, nous leur devons. Ils sont un peu nerveux ce soir et s’efforcent de le cacher. Les braves gars. Je m’assure que le parachute et harnais sont là, que la montre marche, que la feuille de compensation est à sa place. Tout va bien.

Il est maintenant près de dix heures. La pluie a cessé, mais les nuages sont bas et passent rapidement. Il serait temps de prendre quelques heures de sommeil. . . .

Il me semble que je viens à peine

* Lt. Colonel Michel FOURQUET, dit “Gorri,” Commandant d’une escadrille du 1/52 en 1940, du groupe “Lorraine” en 1944.

de m'endormir quand le caporal de garde ouvre ma porte: "Deux heures, mon Lieutenant." Brèves ablutions. Je m'habille en hâte. Au dehors, quelques gouttes tombent, mais les flaques d'eau n'ont guère grandi. Les prévisions météo semblent correctes. Le Mess est vide. Seule une W.A.F. de service, à moitié endormie devant la traditionnelle "cup of tea." Mais rapidement la cuisine s'anime et l'oeuf d'opération fait son apparition.

Mon pilote m'emmène à l'Ops Room. En dépit de l'heure pré-matinale (il n'est pas friand des réveils nocturnes) il arbore le sourire des grands jours, réservé aux missions qu'il appelle des missions "bien." Nous y trouvons le Group-Captain Commandant le "Wing" (un jeune vétéran de l'époque héroïque où, sans escorte de chasse, les Blenheims bombardaient l'Allemagne) et le Wing-Commander du Squadron 88 accompagné de son observateur.

Le premier coup d'oeil sur la carte est suffisant pour comprendre ce qui est attendu de nous. C'est moins dur que je n'avais supposé: l'écran de fumée ne sera pas fait sur la côte, mais en mer, le long de celle-ci. Cela élimine déjà les armes automatiques légères. . . Je note sur ma carte les positions des batteries anti-aériennes et autres, discute rapidement le plan d'opération avec mon pilote et, en route pour la salle de "briefing" où quelques navigateurs attendent déjà les instructions.

Bientôt, nous sommes au complet. Les traits sont un peu plus tendus, les caractères un peu plus acerbes que d'ordinaire. Je sais que c'était inévitable, mais il est regrettable que chacun sache que l'entraînement dans la dernière école a été dernièrement activé et que l'arrivée tout récente sur le terrain d'avions de remplacement ait confirmé la rumeur suivant laquelle l'Etat-Major "tablait" sur 50% de pertes.

Je suis heureux de totaliser déjà plus de trente missions, dont plusieurs en rase-mottes. L'expérience, l'habitude, sont des aides dont on ne pourra jamais surestimer la valeur. Je regarde les "jeunes" dont ce sera le premier sérieux rase-mottes: au dessus de l'eau, il n'est pas facile d'estimer l'altitude qui ne doit pas dépasser 50 pieds pour éviter d'être détecté par les radars boches. Heureusement il y aura, a dit la météo, des "moutons." "Bless those white caps" comme dit l'observateur-leader du squadron ang-

lais. Mais les jeunes ne manifestent aucune nervosité, le moral est bon. Seule la réserve à l'air maussade. "Quand je pense qu'ils m'auront fait lever à deux heures pour rien!" Quelles seront ses réelles pensées quand il nous verra décoller, regret ou soulagement?

0510 hrs. Les moteurs tournent. Je vérifie mes instruments de bord. Pour cette fois, l'appareil de visée n'aura pas à servir. Je mets le casque. "Vous entendez bien 'Sir' Charles?" . . . "Très bien, mon Colonel." Le toubib vient nous dire au revoir. Il ferme ma trappe et me fait le signe de "thumbs up." "Nous allons commencer à taxier"—"O.K." Point fixe. Notre No. 2 vient se ranger à nos côtés, légèrement en arrière. "Paré?"—"Paré." La piste est luisante. Les lumières jaunes se reflètent de chaque côté sur sa surface brillante. La nuit est d'un noir d'encre, mais la pluie a cessé.



....Le caporal de garde ouvre ma porte: "Deux heures, mon Lieutenant."

Je m'attache, nous décollons. Un tour de piste à 500 pieds. "Cap 279, vitesse 210." Cap 279, vitesse 210, je laisserai les feux de positions jusqu'à la côte anglaise. "Ehrman, voyez-vous l'autre avion?"—Oui, mon Colonel. 200 mètres à 8 heures." Devant nous, lumières d'un terrain: Andover—Première étape. "Cap 193, mon Colonel." "Cap 193." La côte anglaise doit être proche. "Vous voyez quelque chose, Sir Charles?"—"Rien du tout mon Colonel."—"Je vais descendre un peu." J'aperçois vaguement le contour d'Hengistbury Head sur la droite. Je regarde l'heure. Check. "Je vois la côte. Légèrement à droite, mon Colonel." Nous passons pile au-dessus de la pointe. Deuxième étape. "Cap 179—Vitesse 220—Altitude 50 pieds."

La nuit est moins noire. Je distingue au-dessus de nous, de gros nuages lourds très bas. La mer est agitée. Les crêtes des vagues se retroussent, ourlées d'écume. Des lumières clignotent sur l'eau; la flotte de débarquement est en marche. Sans arrêt maintenant jusqu'au lever du jour notre mitrailleur enverra la lettre indicatrice par lampe ou une fusée-signal. Les marins de la Royal Navy ont le doigt extrêmement susceptible.

Que de bateaux! La mer en semble hérissée. C'est un spectacle particulièrement émouvant que ces milliers d'hommes qui montent à l'assaut d'un continent.

Mais des préoccupations immédiates réclament mon attention. J'ai une confiance absolue en mon pilote, mais un écart d'une minute pourrait avoir des résultats tragiques. Nous ne sommes qu'une roue infiniment petite dans l'engrenage monstrueux de cette entreprise, mais elle peut en dérégler tout le mécanisme. Il y a le cap à maintenir; quelques degrés d'erreur, et c'est un écart d'un nombre de milles double de ceux-ci de notre point d'arrivée; il y a la vitesse à observer pour assurer l'exactitude au rendez-vous; il y a la hauteur à surveiller; monter au-dessus de 50 pieds, c'est dire aux boches "Attention, nous voilà." Pas une seule fois pourtant je n'aurai de correction à faire. Le "patron" se surpassera.

0545 hrs. Je l'entends qui demande au bateau-contrôle l'autorisation d'effectuer notre mission. Au deuxième essai, réponse affirmative. Done, jusqu'à présent tout va bien suivant les lignes du plan établi. Le jour commence à poindre.

0550 hrs. Les navires que nous dépassons se dirigent tous vers notre gauche. Droit devant nous, plus rien que l'eau. Le temps s'est un peu amélioré. Visibilité 1 à 2 milles. Je décide d'altérer légèrement le cap. "Cap 170, mon Colonel"—"Vous voyez la côte?"—"Non, pas encore."

0554 hrs. Toujours rien. Peut-être suis-je trop à gauche, trop au large du Cotentin. N'aurions nous pas été déviés par un vent plus fort que celui donné par la météo? D'autre part, si j'appuie sur la droite, je risque de tomber brusquement sur Barfleur ou Cherbourg, coins malsains entre tous dont je garde un souvenir . . . respectueux. Tant pis, je vais faire un changement de direction à droite quand à 0555 hrs., j'aperçois une bande noire au-dessus des vagues.

"Pointe de Barfleur à 3 heures, mon Colonel. E.T.A. correct. Appuyez légèrement à droite."

Je veux être certain de mon point et me rapprocher de la terre. Celle-ci semble s'éloigner de nous, c'est la Baie de la Grande Rade, et voici le fort de l'Ilette et celui de la Hogue. Des lueurs brèves sont visibles maintenant au loin. Le bombardement naval des positions fortifiées ennemis a commencé. Les batteries boches entrent en action.

0558½ "Virez doucement à gauche—Toujours à gauche?—Toujours à gauche—Dans une minute mon Colonel." Je distingue nettement à notre droite les îles St. Marcouf et devant nous, une masse sombre d'où surgissent des éclairs. C'est un cuirassé du type Queen Elizabeth qui pilonne l'artillerie lourde allemande. Des gerbes d'eau gigantesques l'encadrent. Nous passons sous l'axe des trajectoires respectives. Percuter dans une de ces gerbes serait fort désagréable et cela me rappelle la mission de Rosendaal, mais . . . ceci est une autre

histoire. Nous sommes descendus plus bas encore et rasons maintenant l'eau. Une rosée d'écume recouvre les glaces de ma carlingue. Je passe sur émetteur pour permettre au No. 2 de m'entendre afin qu'il commence en même temps que je finirai mon écran.

0600 hrs. J'estime que nous avons atteint le point indiqué par les coordonnées "No. 1." J'appuie sur le bouton qui fait ouvrir le premier réservoir. "No. 2, No. 3, No. 4." J'attends dix secondes. "Terminé mon



Colonel. Virez à gauche. Vitesse 250." La radio ne m'a rien dit, c'est donc, comme prévu, que les réservoirs ont bien fonctionné.

0602 hrs. "Cap 359. Altitude 100 pieds. Vitesse 250." Des incendies se sont allumés sur la côte. Une épaisse fumée noire monte de St. Vaast. Au-dessus de nous, très haut, des escadrilles de Marauders, visibles entre les nuages, se dirigent vers l'intérieur. A notre droite un groupe de chasseurs-bombardiers Typhoons fonce en direction de Caen. Nous croisons deux Bostons de chez nous qui vont remplir leur mission. D'après l'heure, ce devrait être la paire 9 et 10.

0733 hrs. Le terrain est devant nous. "Même piste, No. 2 mon Colonel." Atterrissage impeccable. Un petit groupe nous attend: le Group-Captain, deux Officiers d'intelligence, des camarades. Derrière eux, un camion citerne et un chariot de réservoirs à fumée . . . pleins.

Lt. C. HENNECART

Deux dessins de Soucies



hum! ça COMMENCE DEJA
a SENTIR LE CPPN



Chronique Marauder

Les Classes 7 et 8 ont quitté Selfridge

Pour des raisons d'ordre militaire, encore tenues secrètes par l'Officier de liaison, les "Carabiniers Buckingies" du 9ème détachement, officiellement connus sous le nom de "Classe 7," ont quitté Detroit dans d'inconfortables coaches, alors que la tradition voulait que leur déplacement se fit en Pullman.



Il faut dire qu'ils avaient à leur disposition quatre places pour deux! "deux pour s'asseoir et deux pour mettre les pieds" leur a-t-on dit. Malgré l'absence de couchettes, les visages étaient souriants: Fin du Training, plus de hantise ground-schoolesque, perspective d'une petite permission, et surtout retour au foyer.

Ils étaient arrivés à Barksdale au moment où l'on se préparait à re-



monter vers le Nord, pour aller montrer aux Chasseurs qu'ils n'avaient pas à "cravater" avec leurs 130 milles à l'approche; il leur avait fallu attendre quatre semaines. . . Mais les "Carabiniers" savaient être patients. Le printemps du Michigan, avec ses

jours pluvieux, avait encore mis leur moral à l'épreuve, mais ils avaient accepté avec résignation les multiples "stand by," ne perdant pas l'appétit pour si peu. . . Malgré la mauvaise volonté évidente du "Weather Officer" et la trop grande précision de quelques bombardiers qui s'obstinaient à mettre le feu à la cible pour la rendre inutilisable, les carabiniers ont terminé conformément au "schedule."

On les reconnaissait de loin à leurs casquettes de Base-Ball multicolores: chaque équipage avait sa couleur, et aussi un nom de baptême dont il avait hérité d'après les caractéristiques physiques, statiques ou dynamiques de son premier pilote ou de son chef de bord. Ainsi on comptait: l'équipage "La bière n'est pas une liqueur," ainsi appelé parce que, contrairement aux "regulations," son mitrailleur avait mis au frais, dans le vent des hélices, deux petites canettes de bière, ce qui lui avait valu d'être accusé de tenir un bar clandestin près de son "Putt Putt,"—et il s'en était défendu par la phrase devenue célèbre; les équipages "Contaflex" et "Grand Format," les plus sérieux et les plus acharnés des adversaires photographiques du Père Goube. "P . . . de mouche" et "Aux oeufs frais," spécialistes des paliers au ras des marguerites. L'équipage du "Marquis," au sang-froid légendaire; de "Formation serrée" qui pilotait toujours l'avion le plus vicieux; de "Take it easy," qui avait bel appétit, large sourire et ne se pressait jamais, le premier principe d'aviation étant "de ne pas s'affoler." On comptait encore l'équipage "P.T. à l'action," qui se passe de commentaire; "Splash Gunnery" ou "les plaisirs du golfe"; et enfin, derniers mentionnés mais non les moins célèbres, "Shack," lubrifiant son viseur à la graisse d'abat-jour, et "Air Speed 435" qui en étudiant les modifications à apporter à la technique défensive du B.26, causa une jaunisse à un malheureux instructeur radio.

Ils faisaient, réunis, une belle formation qui a brillé partout, même au dégagement. Il n'y a que le tandem "Grand Format"—"Aux oeufs frais" qui mérite des reproches, à propos de l'achat d'une Buick, pour avoir sans aucun remords fait faire à un ancien

du 1/2 une dépense inutile de quelques centaines de dollars. . .

Mais j'allais oublier les "wolfs" du 10ème détachement, trompeusement surnommés "Messieurs les Fonctionnaires," dont l'ardeur se réveillait subitement au départ du bus de Mount Clemens. Introuvables en dehors des heures de travail, ils étaient régulièrement réclamés au téléphone par



"Deux pour s'asseoir et deux pour mettre les pieds"

des voix féminines que l'invariable réponse "he is not here" ne parvenait pas à décourager. L'un d'eux, un bombardier, avait tant de succès, à toute heure du jour ou de la nuit, que ses camarades avaient songé à lui installer un téléphone particulier.

Mais j'allais oublier les "wolfs" de la Troupe



Ils ont bien travaillé tout de même, et en bons fonctionnaires, ont commencé et terminé aux dates prévues. Tout le monde ne peut pas en dire autant.

Mais tous, "Buveurs de bière," "Marquis" ou "Fonctionnaires" ont fait très sérieusement leur job d'aviateur, et à la ligne de vol, les Instructeurs n'ont pu encore se mettre d'accord sur le choix du meilleur équipage des classes 7 et 8.

Le Pêcheur du Lac St. Clair



A maintes reprises, le "Courrier" a publié des impressions d'élèves. Voici, pour un fois, le point de vue d'un moniteur américain. Cet article, traduit de la revue "Air Facts" avec l'aimable autorisation de son éditeur, n'a pas été écrit, ad usum Delphini, pour des lecteurs français. D'où son intérêt. L'auteur connaît fort bien les défauts et les faiblesses des "French students," mais on sent qu'il a été impressionné par leur courtoisie, leur maturité d'esprit, leur ardeur, leur volonté et leur courage; et c'est avec un touchante sincérité qu'il nous fait part de son admiration.

* * *

Depuis un an que nous entraînons des Français à Hawthorne Field, on m'a demandé cent fois peut-être: Comment vous débrouillez-vous pour la langue?

A vrai dire, cette question de la langue n'a jamais été un gros problème, pas aussi gros tout au moins que nous nous l'étions imaginé quand on nous affecta les élèves.

Mais à cette époque, l'idée d'avoir des Français à Hawthorne nous parut effarante. Dès le premier contact, les officiers qui vinrent en avant-garde, avec leurs uniformes bleu-marine, leurs casquettes à coiffe blanche, leur salut, tête tournée, la main ouverte soigneusement gantée, leur élégance, nous déconcertèrent et tout sembla creuser le fossé qui nous séparait de ces étrangers. Nous nous demandâmes réellement si nous aurions droit à un baiser après chaque lâcher.

Puis arriva la première classe, et ce fut presque un désappointement. En combinaison de vol, les nouveaux venus ne différaient en rien des cadets américains. Peut-être un ou deux, avaient-ils ce teint basané et cette fine moustache du Français type Hollywood, mais les autres auraient tout aussi bien pu venir en droite ligne du pool américain de Maxwell.

Partant du principe que de bonnes critiques au sol sont le complément

FRENCHMEN . . .

par un Moniteur américain

indispensable du travail en l'air, nous appréhendions, toutefois et sérieusement, le moment où il faudrait expliquer les points les plus délicats de l'art du pilotage. Comment par exemple faire sentir aux élèves, sans un vocabulaire adéquat, la délicate différence entre le redressement d'une perte de vitesse au pied et le redressement par la méthode classique? C'est donc avec un certain scepticisme que nous commençâmes le premier cours.

A notre grande surprise, ce ne fut pas aussi difficile que nous l'avions craint. Avec quatre cadets au lieu de cinq, en incluant dans chaque groupe un élève interprète (25% des Français parlent anglais), et en évitant de trop approfondir les explications, nous en sortîmes aisément.

Quant au gros travail de traduction, il fut effectué par des pilotes français éprouvés, brevetés d'écoles américaines, et connaissant l'anglais suffisamment bien. Ces officiers ont passé de longues heures sur les terrains auxiliaires, à la disposition des moniteurs, toujours prêts à expliquer à l'élève défaillant que "l'arrondi" 50 pieds trop haut est une faute. Ils ont aussi servi, à l'occasion, d'instructeurs, et volé avec les cadets dont la totale ignorance de l'anglais semblait entraver les progrès.

On ne rendra jamais assez hommage à ces jeunes Français. Ils ont rempli magnifiquement une tâche ingrate et j'ai une admiration particulière pour ceux qui, après avoir connu cinq ans de guerre, après avoir, échappé aux Allemands n'ont, avec 10 heures de P.40 en Advanced, qu'une idée: aller à Selfridge pour y compléter leur entraînement sur P.47. Car c'est un fait que l'aviation de chasse attire plus spécialement les Français et je me demande si ce penchant n'a pas de rapport avec leur façon casse-cou de conduire leurs voitures.

Mon premier contact avec les Français fit naître en moi un sentiment partagé, d'ailleurs, par la plupart de mes collègues, que les Américains, initiés dès leur enfance aux mystères de la mécanique, étaient seuls doués

pour les choses de l'air. Non, pensais-je, les étrangers, quels qu'ils soient, ne pourront jamais voler aussi bien que nous! J'avoue mon erreur maintenant, sans crainte d'offenser les Français, car, j'ai totalement changé d'avis à leur sujet. Et la majorité des autres instructeurs aussi. J'en suis sûr. . .

Quand ces Français sont bons, ils sont réellement extraordinaires. En voulez-vous la preuve? Notre pourcentage d'élimination à Hawthorne Field a été de 32% pour les Américains, en trois ans; pour les Français: 31%. Evidemment, parfois il nous est arrivé de repêcher un élève digne d'intérêt à 65 heures en lui allouant 30 heures supplémentaires. Si ce surdis avait été accordé aux cadets américains, un bon nombre d'éliminés aurait pu arriver jusqu'à la "graduation." Mais nous avions quelques raisons d'appliquer ce régime de faveur aux Français: handicap de la langue, dépaysement, difficultés initiales d'un art nouveau (beaucoup n'avaient jamais volé, un grand nombre ne saivaient même pas conduire une voiture en arrivant aux U.S.A.), réservoir en hommes très limité de l'Armée de l'Air française.

Signalons, toutefois, qu'un certain pourcentage des élèves avait déjà volé, soit comme observateurs, soit comme radios ou comme mécaniciens. Certains avaient même appris à piloter avant l'armistice dans des écoles sous contrat du gouvernement français, analogues à nos "primary schools."

Mais les élèves français, plus peut-être que les Américains, préfèrent ne pas faire état de leurs heures de vol antérieures. Ainsi, un de mes pouliains, après quelques leçons en double se mit à voler comme un vétéran et termina le cours avec un "A" (note très rarement accordée). J'eus de la difficulté à lui faire admettre qu'il avait à son actif 300 heures de vol. Il y a pourtant une façon très simple de s'en rendre compte. La manette des gaz sur les avions français agit en sens inverse. Si un élève, instinctivement la bloque en avant, pour couper, c'est qu'il a déjà volé en France.

A début des cours, on crut bon de donner des leçons de français aux moniteurs. Aujourd'hui, près de 15% des instructeurs parlent cette langue couramment, 40% en savent assez pour s'expliquer et le reste ne connaît que quelques mots. Cependant, à part peut-être une plus grande rapi-

le tournoi. Je me dirige vers l'avion, un élève s'empare de mon parachute. Je m'installe dans le cockpit et comme par l'effet d'une baguette magique, à droite et à gauche, un petit gars perché sur chaque aile boucle soigneusement mes attaches d'épaule. Mes "earphones" sont branchés avant que

leurs parents; d'autres, avant de s'en évader ont subi la misère et l'horreur des camps de concentration. Ces épreuves les ont mûris prématûrement et c'est probablement ce qui leur a donné ce désir, extraordinaire par son intensité, d'apprendre à voler. C'est aussi pourquoi dans l'ensemble, le Français retient mieux. Avec lui, nul besoin de répéter et, croyez-moi, pour un professeur, c'est l'idéal.

Leur travail en l'air est très satisfaisant mais manque quelque peu de précision. Le contrôle exact de l'altitude et du régime ne semble pas les préoccuper beaucoup. Parfois aussi, quelques fautes de jugement, souvent par suite de leur volonté d'exécuter contre vents et marée ce qu'on leur a demandé. Ce côté de leur caractère peut les rendre dangereux. Quand certains élèves français "entrent dans le trafic" et qu'ils ont commencé leur "leg" d'approche, ils n'en démordent plus et j'ai dû quelquefois exécuter des manœuvres désespérées pour éviter les collisions. Ce mépris total du danger vient probablement de l'existence qu'ils ont menée pendant 5 ans sous les Allemands. Ils ont appris à faire bon marché de la vie humaine, quoi qu'il en soit. Ils ne s'inquiètent pas suffisamment de ce qui se passe autour d'eux et la circulation dans le "trafic" à Hawthorne n'est plus une partie de plaisir.

Le nombre des accidents, s'est évidemment un peu accru. Un élève est



dité dans les progrès initiaux, on n'a pas remarqué de différence sensible dans les résultats entre les diverses classes de moniteurs. Cette curieuse constatation prouve l'importance des gestes dans l'enseignement du pilotage. Elle prouve aussi que les moniteurs parlent toujours trop. Exemple: une conférence d'une heure m'était nécessaire pour expliquer aux cadets américains le mécanisme de la "chandelle." Avec les Français, dix minutes de cours épuaient tout mon vocabulaire. Or, ces derniers ont fait d'emblée de bien meilleures chandelles que la plupart de mes Américains. J'en conclus qu'en simplifiant nos explications, nous aurions pu depuis longtemps améliorer de 20% le rendement de l'école.

Le travail avec les élèves français est un réel plaisir. J'ai lu quelque part cette pensée du Dr Nicholas Murray Butler* que le Français "cultivé ou non, riche ou pauvre, citadin ou paysan," a développé son goût et raffiné sa politesse à un tel degré que ces qualités sont devenues une des caractéristiques de sa race. Mes élèves me le prouvent à tout instant. Chaque fois que je m'apprête à monter dans le cockpit, j'ai l'impression d'être un chevalier que des pages arment pour

j'aille pu m'en rendre compte. Et, j'insiste, tout cela est exécuté sans bassesse; ce n'est pas de l'obséquiosité mais simplement une délicate politesse naturelle, un témoignage spontané de respect et de déférence de l'élève envers son professeur.

Et quand il s'agit de se débrouiller



et d'"en mettre un coup," il faut voir leur ingéniosité se déployer, et leur ardeur à la tâche. . . .

La plupart ont de 21 à 22 ans, c'est-à-dire qu'ils n'avaient que 15 ans au début de la guerre. Depuis, ils ont connu l'occupation; certains ont perdu

descendu de 4000 pieds en vrille, manche au ventre, en essayant froidement de redresser au pied. Un autre a vrillé jusqu'au sol après une collision dans un vol en formation. A la suite de ces incidents, nous avons dû lancer une campagne de "sécurité d'

* Président de l'Université, de Columbia à New York.

abord; tant pis pour l'avion. Sautez en parachute." Résultat: une semaine plus tard, deux pilotes français abandonnaient leur AT6 à la suite d'un simple retour de flammes. Je m'empresse d'ajouter qu'un certain nombre d'Américains fait maintenant partie du Caterpillar Club pour la même raison.

Mais tout compte fait, l'aptitude au vol des Français est étonnante si l'on considère leurs préoccupations et leurs soucis. Bien peu sont arrivés aux Etats-Unis sans le souvenir tout frais d'une tragédie personnel. Avant la libération de la France, la plupart ignoraient ce que leurs familles étaient devenues.

J'ai eu un élève qui avait été saboteur dans une usine de Paris. Il avait eu sa femme assassinée sous ses yeux, par les Allemands, dans la rue, et

il avait dû s'enfuir en Afrique du Nord en abandonnant son fils âgé de 16 mois. Un autre de ces garçons avait sa femme gravement malade à Casablanca par suite des privations. Le foyer de cette malheureuse, à

Strasbourg, avait été détruit et elle se trouvait seule en Afrique du Nord, avec très peu de chances d'être secourue médicalement.

En me rappelant que le moindre désappointment—la nouvelle, par exemple, que leur femme ne pourrait les rejoindre pour le week-end à Orangeburg—suffisait à influencer fâcheusement la façon de voler de nos cadets américains, je m'étonne de voir à quel point, malgré leurs terribles soucis, ces Français peuvent concentrer leurs facultés.

Peut-être en trouverons-nous l'explication dans cette expression que nous employons à tort et à travers et bien souvent trop légèrement: "C'est la guerre!" Pour eux, elle représente une tragique réalité dont ils ont su tirer une ardente et farouche philosophie.

William D. STROHMEIER



Meditations . . .

et une position qui mette mon cerveau bien d'aplomb. (Il ne l'est pas souvent, le pauvre).

Or, ici, dans cette chambrée, je suis bien loin de l'endroit rêvé, car non seulement la lumière est trop abondante; mais le phono y hurle à "plein pot" des "Boogie-Woogie" frénétiques et des "valses musettes." De plus, le pauvre type bien tranquille qui ne chahute pas, risque souvent d'être mêlé à une bagarre aux "polytes" toujours possible. Donc, je vais m'éloigner de cette pétaudiére, et partir dans la nature, à la recherche d'un coin propice à mes méditations et satisfaisant mon besoin de solitude.

François Coppée a écrit quelque part que la méditation dans la solitude était pour l'âme une cure d'air sur les hauteurs. Moi, je trouvais l'A.T.-6 beaucoup mieux pour cela. Mais, puisqu'on m'a jugé indigne d'A.T.-6, revenons à Coppée et allons méditer, solitaire.

... Ca y est! j'ai trouvé le cadre: juste derrière le "French Pool" et à côté du terrain de sport, un terrain vague avec deux pins d'une hauteur raisonnable, à travers les branches desquels filtre un rayon de lune. Sous mes pieds un gazon tout rempli d'

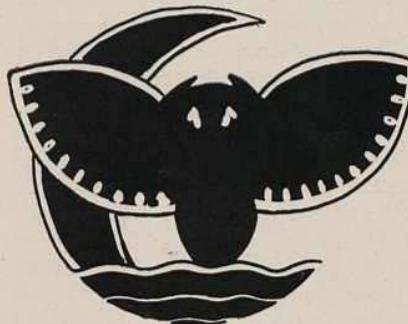
odeurs printanières et de chants de grillons. . . .

Un peu à l'écart, un P-40 désaffecté (et pour cause) reflète sur le ciel pâle sa silhouette mutilée. Pauvre vieux! Il a son compte lui aussi. L'hélice n'a plus que deux pales tordues sur un nez sans capot; le plan gauche, dépourvu d'aileron est éventré; l'empennage éraflé garde encore lisible le numéro de série peint en chiffres jaunes, et la "plexiglass" du cockpit se reflète sinistrement dans la clarté lunaire. Cette malheureuse carcasse métallique dégage une odeur d'oubli et d'huile rance. J'en fais le



Trop fatigué pour aller en ville: because . . . la KP! J'ai préféré passer ma soirée d'une façon salutaire pour mon esprit et mon porte-monnaie; cela épargnera à l'un et à l'autre les soubressauts qui leur ont été si néfastes depuis quelque temps. Donc, je reste au camp. C'est décidé, et je n'en démords pas.

Ayant pris cette sage résolution, je m'empresse de donner un sens, un idéal à mon renoncement. . . . C'est trouvé! Je vais méditer. Mais pour cela, il faut du silence, de l'obscurité



G.B 1/25
1^{re} Escadrille

tour, accordant au passage un regard à l'étoile blanche sur fond bleu qui en orne encore le fuselage. Puis je m'arrête, franchement, bien en face de cette lamentable épave, comme pour la juger. Et, renversant légèrement la tête, en connaisseur, je lance mon verdict: "Tu es fichu, vieux frère! jamais plus nous ne verrons ta fine silhouette surgir des nuages ou bondir en pointant vers le ciel. . . ."

Pourtant, j'ai une idée: puisque les bons pilotes sont autorisés à utiliser les appareils solides, pourquoi les mauvais ne pilotaient-ils pas les vieilles carcasses? Qui se ressemble s'assemble, c'est bien cela? Evidemment, ça ne serait peut-être pas du travail fignolé, mais à tous les deux, je crois que nous pourrions nous entendre. "Je mettrai tout mon savoir, et toi toute ta bonne volonté; ça pourrait marcher, tu ne crois pas? . . ." Non! Il n'a pas l'air d'accord, lui aussi me rit au nez. Il n'en a guère le droit pourtant, cet éliminé. Qu'a-t-il de plus que moi? Quelques heures de vol! . . . La belle affaire au point où il en est! Allons . . . Bonsoir quand même, cher vieux "Taxi" . . .

Je m'éloigne à pas lents, et vais m'asseoir au pied d'un arbre, le dos contre l'écorce, le regard perdu au loin. . . . Je pense à mes débuts dans l'Armée en 1941, à Salon-de-Provence, où je me revois tout bleu (je ne parle pas de la couleur de l'uniforme). Je songe à Grenoble, où la période d'instruction me parut interminable. Je pense à la vie d'Escadrille au G.B. 1/25; les bons vieux "Liorés" avec leurs couches d'huile si dure à effacer. Je revois tous les instants de ma vie de soldat. . . . Mon séjour à Sfax avec un groupe de Dewoitine 520. Je me souviens de cette campagne de Tunisie qui avait fait de moi un "artilleur de l'air," heureux pourtant de voir tomber en flammes les rapaces à croix noires. . . . Puis, ce fut l'Algérie, du Nord au Sud et de l'Est à l'Ouest: d'Alger à Biskra, de Sétif à Tébessa en passant par toutes les diagonales. A Fez aussi, au ler B.C.P., j'ai laissé de bien bons camarades. . . . Par la suite, j'ai vu la Corse, "l'Île de Beauté," avec ses airs de romances et ses routes poussiéreuses. . . . C'était la France toute proche, c'était Marseille à quelques kilomètres. . . . Mais il fallut revenir sous le soleil d'Afrique. (Te souviens-tu, Edmond, de cette aventure imprévue au large des Côtes de Sardaigne?) Ensuite, ce fut Blida, la visite au P.N., et deux mois plus tard, je débarquais au

C.P.P.N. de Casablanca. Séjour charmant, chaleur torride, règlement draconien.

Vint ensuite l'affection dans une spécialité. J'étais bombardé "élève-pilote." Oh! bonne mère! Je n'aurais pas donné ma place pour un boulet de canon. Mais ça, c'tait mon opinion, pas celle de ceux qui m'ont froidement rejeté au détachement suivant des départs pour les U.S.A. Je réussis à me caser tant bien que mal dans le 16ème détachement. J'y fus encore déclaré indésirable. Quelle poisse! Je commençais à trouver le temps long (mettez-vous à ma place). Enfin, pris de pitié, et, sans doute plein de compassion pour ma modeste personne, le 17ème détachement m'accepta dans ses rangs. . . . J'étais sauvé. Dix jours plus tard je prenais le bateau à Oran.

Ce fut un beau voyage. L'Amérique m'ouvrirait tout grand ses bras; la statue de la Liberté me faisait de l'œil. . . . La vie était belle et pleine de promesses pour l'avenir. J'étais heureux! Je fis connaissance avec des choses nouvelles, beaucoup de choses (je dirais même beaucoup trop). Je pris contact avec la vie américaine; je bus du "coke" au distributeur automatique; j'appris à traverser la rue seulement au signal rouge, pardon, vert (je me trompe toujours de couleur, je ne suis pourtant pas daltonien). Ah! ces "Traffic Lights"! . . . J'appris le "slang" avec autant de facilité que le "jitterbug"; encore ne faut-il pas y regarder de trop près. Après quelques semaines de pratique, j'établissais tout de même une différence entre les "half-dollars," les "dimes" et les "nickels." Mais la confusion reste toujours possible pour les gros billets. (J'ai tellement peu l'habitude d'en voir). Il y a une chose par contre, à laquelle je me suis très bien adapté; la nature, il est vrai, y a beaucoup aidé (Qu'est-ce? Chut! ne riez pas).

Pour en venir au but principal de mon voyage au Nouveau Monde, je vous dirai que ça n'a pas précisément marché comme sur des roulettes. Ah! Fichtre non! J'étais pourtant persuadé que je piloterai un jour un P-51 ou un P-47 avec autant de facilité qu'une machine à coudre. Mais il y avait—imaginez un peu ce que cela peut être—ce "Ground School," la P.T., la K.P., la M.P. . . La "Flight Line" à la rigueur, aurait été beaucoup plus intéressante, si ce n'avait été la "Control Tower" et son satané microphone. . . .

Je suis passé par toutes les transes: vociférations du moniteur, bafouillages du moteur dans les "slow-rolls," "Red light" aux stages d'atterrissements, "Cross Wind," Branche du "T" jamais d'accord avec "mon" Traffic, cavalcades du "beam" au "Link Trainer," et toute la gamme des "scrapped-wings" intempestifs. Tant et si bien que me voici aujourd'hui au F.R.C. (Je ne vous donne que les initiales, car le mot du milieu me donne des sueurs froides).

Que vous dire, maintenant que vous connaissez mon aventure? . . . Mes espoirs? Il y en a. Je vais vous dire ma préférence, en toute modestie et en toute confidence (car mon commandant de compagnie pourrait se vexer): je veux être "Tail Gunner" sur B-26; j'en fais le serment sur ma prochaine solde, (j'y tiens pourtant, elle en vaut la peine). Je le serai—à moins qu'une décision ne vienne contrecarrer mes plans. Car un bruit a couru dernièrement: il paraît que "quelqu'un" a eu l'idée de former deux groupes de bombardement, avec le personnel du F.R.C., et équipés avec le matériel de la récupération, un peu rafistolé, bien entendu. Dans ce cas, je reprendrais, bien sûr, ma spécialité de pilote qui reste malgré tout mon violon d'Ingres.

Je suis toujours sous mon arbre. Il fait nuit noire à présent. De gros nuages passent très haut devant la lune. Le P-40 n'a pas bougé, il dort. Le phare tournant balaie le ciel de son faisceau. Les hangars sont balisés de feux rouges: vol de nuit pour les copains de l'"Advanced." Un AT-6 décolle en vrombissant. J'en aperçois les feux, vert à droite, rouge à gauche.

Bonne chance, Vieux Frère, take it easy!

SCOPE ("Elève Sous-Officier Pilote Éliminé")

P.C.C. Caporal Maurice LAURENT
illustré par l'auteur





Les Sports Aériens en France

La Direction des Sports Aériens, créée au Ministère de l'Air dès la Libération de Paris, est chargée de toutes les questions relatives à la formation aérienne de la jeunesse française. Ce service est maintenant en pleine activité; il a groupé tous les aéro-clubs français dans la Fédération Nationale des Sports Aériens. Cette Fédération a été chargée, en particulier, de la préparation aérienne des jeunes gens des classes mobilisables se destinant à l'Armée de l'Air.

La métropole a été divisée en quatre régions de Sports Aériens; l'Afrique du Nord constitue la cinquième. Il y avait deux questions essentielles à résoudre: (a) former des moniteurs et des instructeurs, (b) obtenir le matériel nécessaire.

Pour résoudre le premier point, plusieurs terrains de vol à vol à voile sont venus s'ajouter à celui de la Montagne Noire comme centres de formation de cadres: ce sont ceux de Beynes-Thiberval dans la région parisienne, de Challes-les-Eaux, près de Chambéry, spécialisé dans le vol à haute altitude, de Saint-Auban sur Durance (Alpes-Maritimes), de Pont Saint-Vincent, spécialisé dans les vols de distance, et, en Afrique du Nord, du Djebel Diss.

Pour résoudre le problème "matériel," une commande de 1500 planeurs a été passée par le Ministère. Ce chiffre est sans précédent: nous n'avions, avant la guerre, que 208 planeurs pour la France entière. Cette commande comprend: 300 biplans école Caudron 800, 100 biplans Castel 25, 200 Castel 301, 100 Castel 31P, 200 "Emouchet," 400 Grunau 11B, et 200 monoplaces de performance du type Meise. Les premières livraisons ont eu lieu en mars, ce qui constitue une réussite remarquable de notre industrie aéronautique, étant donné les conditions actuelles d'approvisionnement et de transport.

L'utilité de poursuivre en même temps une politique de performances

n'a pas été perdue de vue. Trois nouveaux records viennent d'être établis: le 29 avril, Marcelle CHOISNET, sur Avia 41, a porté à 12 heures 20 minutes le record féminin de durée, avec retour au point de départ; le 30 mai, Marc GASNIER, sur planeur Spalinger, a battu le record de distance avec destination fixe, en allant se poser à l'aérodrome de Charleville après un vol de 222 kilomètres; enfin, Eric NESSLER, parti de Beynes-Thiberval, vient d'établir un nouveau record sur la performance la plus difficile: la distance avec retour au point de départ.

C'est à cette occasion que le "Courrier de l'Air" publie les souvenirs d'un élève des CFPNA sur Nessler qui, en 1942, ravit à un Allemand le record mondial le plus envie: celui de la durée.*

* *

Eric Nessler est âgé d'une quarantaine d'années. Sobre de paroles, peu souriant, modeste et tenace, cet homme de taille moyenne, aux petits yeux gris, à la figure ouverte est le type même du Lorrain.

Depuis très longtemps, il habite sur les pentes de la Montagne Noire, cette longue arête qui, ouverte aux vents du Nord assez constants dans cette région, est un endroit rêvé pour le vol sans moteur: Nessler est l'un des pionniers de ces collines; il a contribué à faire de la Montagne Noire le centre actif de vols en planeur qu'elle est depuis déjà de nombreuses années.

Fervent disciple de Mouillard, ce Français vivant en Egypte, qui conçut dès 1880 toute la théorie du vol sans moteur et mourut dans la misère —comme la plupart de nos grands précurseurs—, Nessler, dès 1922, participait au Congrès International de

* D'après un article d'ALTITUDE 195—notre journal d'Orangeburg—du 30 juin.

Combregrasse où, bien que très jeune encore et pilotant un planeur entièrement construit par lui-même, il se classa très brillamment.

Depuis, en France, il a toujours été à l'avant-garde dans ce genre nouveau des sports aériens. Adorant bricoler, il a construit ses planeurs et, fin pilote, il a acquis en vol une rare maîtrise; tout cela sans bruit, car il n'y a pas d'homme aimant aussi peu que lui la publicité.

J'en viens au Record du monde que Nessler ravit aux Allemands en juin 1942. J'étais alors au stage de moniteur de vol à voile de la Montagne Noire. Le temps était particulièrement favorable; vent du Nord régulier, temps clair, m'téo prévoyant une large période de temps égal.

Depuis plusieurs jours déjà, Nessler venait au terrain, sortait son planeur, bel oiseau fin et racé aux ailes gracieuses, tout en bois, muni de freins aérodynamiques et de volets—un beau Spalinger (le "Spal de Nessler," comme nous l'appelions.) Il bricolait, démontant un aileron, retendant un câble, volant pendant quelques minutes. . . .

Le 29 juin, vers midi, nous le vîmes arriver, muni d'une bouteille thermos et d'un petit paquet enveloppé de papier brun. Quelques minutes après, il décollait coiffé—contre son habitude, car d'ordinaire il volait coiffé d'un chapeau mou orné d'une petite plume de perdreau—d'une cagoule de soie. Il était exactement midi. Nous apprîmes alors, et sous le manteau seulement, que Nessler avec sa bouteille thermos et ses quelques sandwiches, allait tenter le record du monde de durée en planeur; aucun bruit de la préparation du vol n'avait transpiré.

Il vola un moment, soutenu sur la pente par le bon vent puis, profitant d'une ascendance s'éleva jusqu'à mille mètres et, s'installant là, vola, vola, cap face au vent. Voler, d'ailleurs,

est beaucoup dire, car sa connaissance de la Montagne Noire, des vents et des ascendances, était telle, qu'il resta à peu près pendant tout son vol à la même altitude, tournant dans un cercle d'environ mille mètres carrés.

Je me souviens que le soir, vers dix heures, aux dernières lueurs du jour, nous regardions, ma femme et moi, ce grand oiseau silencieux; il était là-haut dans le ciel, accroché dans le calme et complètement immobile. Toute la nuit nous nous relayâmes aux trois feux de position (lampes tempête) que l'on avait disposés le long de la Montagne Noire pour baliser la piste car il faisait nuit noire.

La partie la plus pénible du vol, celle où Nessler eut à faire montre de ses hautes qualités de pilote, fut au petit matin: le vent était complètement tombé au cours de la nuit, et les veilleurs aux balises le virent pendant plus de deux heures, du petit jour jusqu'après le lever du soleil, lutter avec la pesanteur, "grattant la pente" comme nous disons, à deux ou trois mètres au-dessus du sol, plus bas que

le sommet où étaient installés le camp et la piste: il allait ainsi essayant sa dernière chance, d'une petite "combe" à une autre petite "combe" où il savait trouver les derniers petits courants ascendans nécessaires pour le soutenir.

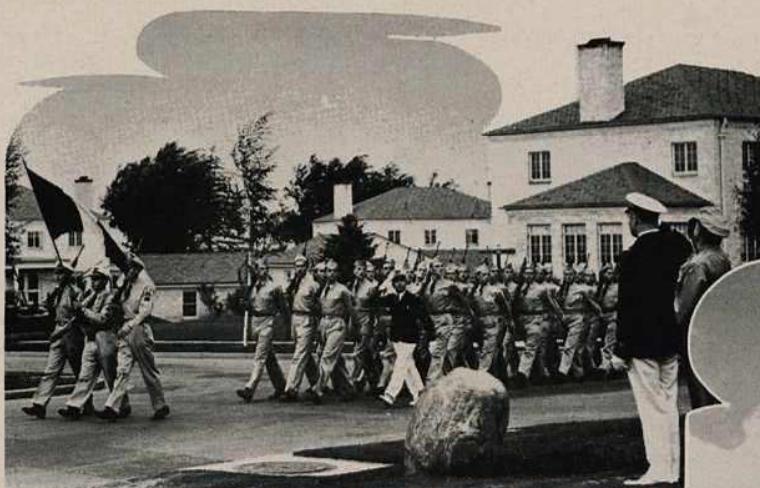
Et il gagna: Vers huit heures du matin, le brouillard de la plaine monta, se déchira; le vent s'établit, faiblement d'abord, puis plus fort, et Nessler remonta de quelques mètres, continua à voler en ascendance de pente, faisant des huits au flanc de la montagne, profitant de chaque soubresaut de terrain. Dans la matinée, les ascendances thermiques se rétablirent, et Nessler remonta de nouveau, sauvé pour la journée. Bientôt il y eut vingt quatre heures

qu'il était en vol, puis vingt huit, puis trente. . . . Le soir, lorsque pour la seconde fois nous le vîmes très haut, immobile, profitant de la restitution dans les derniers feux du jour, nous savions qu'il avait à portée de main le record du monde: il y avait trente-quatre heures qu'il volait et l'Allemand avait tenu trente six heures. Nous savions qu'il tiendrait encore au moins deux heures.

En fait, il tint jusqu'à trois heures du matin et fut obligé de se poser, de nuit, sur la petite piste balisée aux lampes tempête. Il avait battu de plus de deux heures le record allemand, ayant tenu l'air pendant 38 heures et 21 minutes.

Nous avions tous au cœur une joie profonde. En 1942, bien que continuant à lutter dans tous les domaines où cela lui était possible, la France ne pouvait pas prétendre à grand' chose. Rien ne pouvait nous donner plus de plaisir que de voir l'un des nôtres enlever aux Allemands un record mondial.

Lieut. René Mejean



Le défilé à Lowry Field

14 Juillet



Fraternité d'armes franco-américaine à Big Spring

FATIGUE

—Mais enfin, puisque ce brouillard nous empêche de voler, c'est tout de même ridicule de nous garder à la ligne de vol!

—Qu'est-ce que tu veux, les règlements. . . .

—Les règlements, je m'en f . . . , j'ai sommeil.



...un petit somme, vite interrompu par l'arrivée d'un moniteur

Assis devant la salle d'attente, près de l'aire cimentée, nous somnolons. Quelques uns d'entre nous se sont même allongés sur les bancs mouillés de grosses gouttes de buée, ou se sont assis par terre et dorment contre un mur moite et gluant. Oh! c'est tout juste un petit somme, un petit somme qui ne repose pas et qui sera vite interrompu par l'arrivée d'un moniteur, car nous ne devons pas dormir à la ligne de vol, même quand il n'y a rien de mieux à faire. Nous tâchons donc, tant bien que mal, de tenir nos yeux ouverts. Nous regardons sans voir, nous regardons droit devant nous dans le brouillard avec du flou plein les yeux, avec des yeux de myope, incapables d'accommodation.

D'ailleurs, il n'y a rien à voir, le regard plonge et s'arrête dans la grisaille, ne trouve rien ou s'accrocher, se perd et reste perdu. Les lignes d'avion elles-mêmes ne se distinguent plus, on devine deux ou trois appareils, les autres se sont dissous tout près dans la masse grise qui nous enveloppe et nous rend poisseux de rosée. Des mécaniciens font gronder quelque part des moteurs dont le bruit nous empêcherait de parler si nous en avions envie, mais nous y sommes tellement habitués que nous ne l'entendons pas, comme le marin qui ne perçoit plus le bruit des vagues qui se brisent. Nous n'entendons d'ailleurs plus rien, nous ne voyons plus rien, nous n'avons même plus sommeil. Nous sommes trop épuisés. La fatigue a terni notre regard. Aucune lumière dans nos yeux, pas même le léger reflet d'un rêve intérieur. Non, plus rien.

Nous sommes en fin de stage. Nous sommes en retard. Nous devons voler, voler, voler.

Dès que le brouillard sera levé, nous partirons. Nous ne reviendrons nous poser que pour reprendre de l'essence et, sans même être descendu du "taxi," nous repartirons. Nous n'aurons probablement pas le temps de déjeuner, nous avalerons un sandwich et viderons une bouteille de Coca-Cola; puis, ce soir, au coucher du soleil, nous rentrerons à l'heure pour faire notre éducation physique.

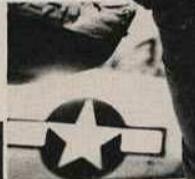
Nous sommes en fin de stage, en "Basic School," tout près d'une ville que nous ne connaissons pas. Nous ne sommes pas sortis. Le dimanche, nous volions ou, si le temps était trop mauvais, nous dormions, mais nous n'avions pas la force de nous habiller, nous comptions sur les derniers jours pour sortir. Et maintenant, c'est la fin, ce sont les derniers jours, c'est le dernier coup de collier. L'école à terre est finie, nous devons terminer les vols et nous les terminerons. Mais qu'on ne nous demande surtout rien de plus. Qu'on nous laisse dormir. Nous volerons, oui, parce que c'est une habitude, parce que c'est notre vie et aussi parce qu'il le faut, mais nous en avons assez. J'en ai assez des avions! J'en ai assez du vol! J'en ai assez du pilotage! J'en ai assez, Assez!



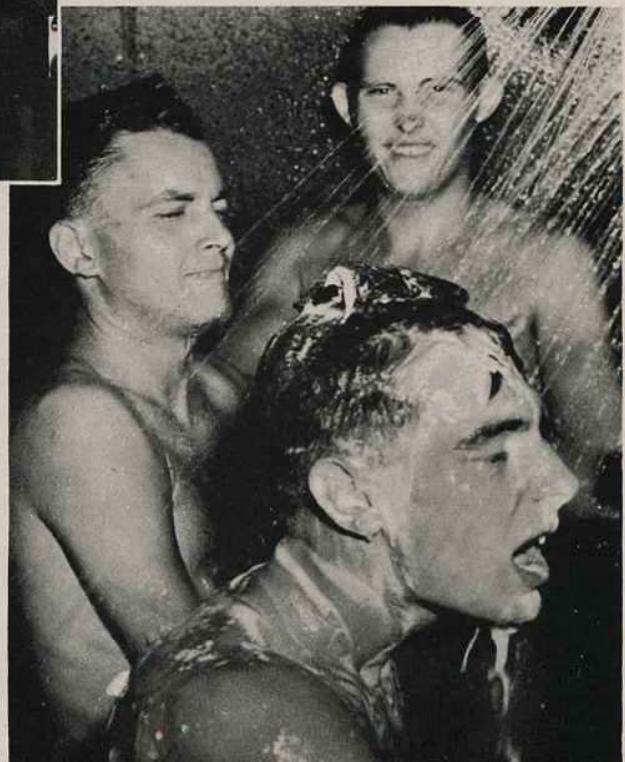
Mais alors, pourquoi tournes-tu encore autour des appareils....

Eh oui, vieux, farceur, tu n'en peux plus; tu en as assez du vol; tu en as assez des avions. Et c'est vrai. Mais alors, pourquoi tournes-tu encore autour des appareils, et pourquoi le dimanche, à l'heure du repos, te trouves-tu sur la piste où tu n'as rien à faire? Et puis, qu'on vienne te dire ce soir, ou demain, ou tout de suite, que, pour une raison quelconque, tu ne peux plus voler et, quelle que soit ta fatigue, tu verras alors . . . tu verras alors si tu en as assez de voler.

Sergeant C. MAYAUD
illustré par BOISSOUT



1. Amphi-moniteur.
2. Vol solo.
3. L'AT.6, avion d' "advanced."
4. Un dernier coup d'oeil sur la carte avant l'envol.
5. L'autobus de Birmingham, le samedi soir.
6. Ground-school.





NCED"



7. La ligne de vol.
8. Les Sports à Craig.
9. La douche.
10. Délassement. Hospitalité américaine.
11. On refait le plein! . . .

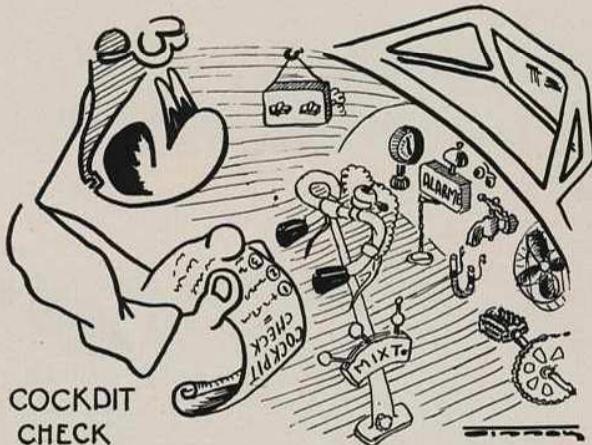


LES "CHECKS"

ETYMOLOGIE: Le Check est une vieille coutume des écoles du P.N., dont l'origine se perd dans la nuit des temps. Mais le mot check et la famille qui en est dérivée ont perdu peu à peu leur sens profond, leur signification vraie. Définir ce mot voulant dire tant de choses, étant impossible en une seule phrase, nous avons établi les définitions suivantes appropriées à chaque cas:

CHECKEUR: Instructeur qui se prépare à être mécontent.

CHECKE: Student tout contrit qui se demande quelle est la tuile qui va lui tomber sur la tête.



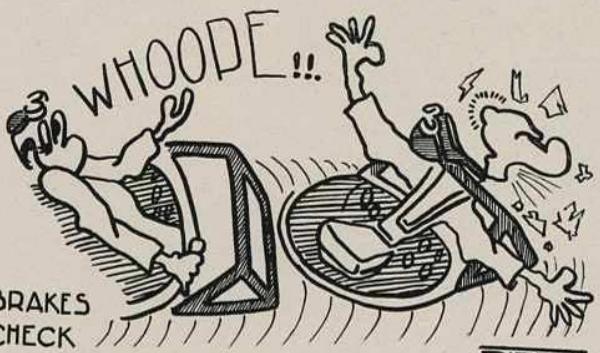
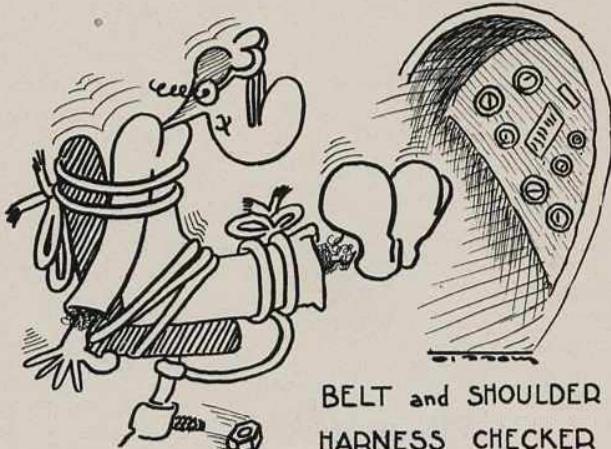
COCKPIT CHECK: Ensemble de formules mystérieuses et magiques qu'on doit savoir par cœur et réciter sans rien y comprendre, au moniteur béat, en tripotant tous les petits bidules de l'avion.

BELT AND SHOULDER HARNESS CHECK: S'attacher solidement au siège en espérant que celui-ci tient à l'avion.

GOSPORT CHECKED: Se préparer à se faire eng... guirlander.

GAS, OIL AND AIRPLANE STATUS CHECK: Prendre la Forme 1A et dire OK sans chercher à comprendre.

CARBURATOR HEAT CHECK: Personne ne sait où ça se trouve: laisser aller et dire OK.



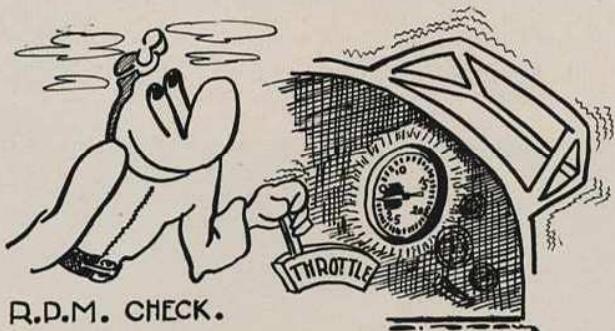
MAGNETO CHECK: Secouer violemment le Switch sans arrêter le moteur pour cela, si possible.

R.P.M. CHECK: Mettre le R.P.M. à 1.500 et constater qu'il marque bien 1.500. Laisser gueuler le moteur pendant un bon moment en regardant partout, pour bien essayer de faire croire que ça vous intéresse.

BRAKES CHECK: Le seul moyen "regulation" que possède le Student pour secouer son moniteur quand il ne s'y attend pas.

CHECKER LE "T": On ne le voit pas, mais on peut, pour se consoler, se dire que, si on l'avait vu, on ne saurait que la direction d'où ne vient pas le vent.

CHECKER LA DRIFT: Opération intuitive réservée aux moniteurs. . . Pour les Students: préparation au scrape-wing.



CHECKER LA TOUR: Dernier regard sur la terre pour implorer la clémence des dieux (Note importante: doit se faire uniquement quand elle n'envoie pas la lumière rouge).

ETRE CHECKE PAR LA TOUR: Permet au moniteur qui est de corvée là-haut de faire quelque chose et de croire qu'il joue un rôle important.

CHECK OUT: Consiste à aller faire une visite de politesse à la dispatcher, qui a l'air de s'en f... mais qui y tient beaucoup. (Pains pour omission).

CHECK IN: Le même, vu de dos.

CHECK AERODYNAMIQUE: Secouer avant de s'en servir. Laisser reposer. Agiter fortement. Prendre une réponse au hasard. Si elle est fausse, dire qu'en France ce n'est pas comme ça.

CHECK MOTEUR: Se passe en travaillant en quinconce sur la copie du voisin de gauche de votre voisin de gauche.

CHECK NAVIGATION: Look around.

CHECK MORSE: Ecrire: SI VO USOO MPRE NEZC OUSI OUVE AEON 5431THEL ECAM PT13, et s'en aller.

CHECK MONITEUR FRANCAIS: Se faire engueuler, comprendre pourquoi . . . et recommencer.

CHECK METEO: Occasion pour les moniteurs de se prendre en double et de se prouver qu'ils n'y comprennent rien.

CHECK MONITEUR CHEF: Se faire dire qu'on ne look pas assez around.

CHECK MONITEUR MILITAIRE: Voir la définition suivante.

CHECK D'ELIMINATION: Ainsi nommé parce qu'il élimine tous les autres checks. Vient de ce que le moniteur n'est pas assez fort pour comprendre les méthodes du student.

CHECK DE VINGT HEURES: Ainsi nommé parce qu'il se passe à partir de 35 heures.

CHECK SANS PROVISION } Pour mémoire.
CHECK AU SLOVAQUE }

Hawthorne, 19eme Det.

Illustré par BOISSOUT

QUAND JE DEVINS UN HOMME . . .

Mes camarades, il y a déjà long-temps que nous sommes ensemble. Je ne veux pas venir ici vous parler de faits marquants; simplement évoquer pour vous, pour moi, quelques uns des nombreux souvenirs que nous avons accumulés le long de la route qui nous a menés de France en Amérique et qui nous conduira demain jusqu'au Japon—car tel est notre fervent désir. Nous avons tous le même âge—the meilleur—; nous sommes tous ardents et volontaires, parfois têtus; nos impressions ont souvent été identiques, et, venant vous parler de faits que nous avons tous plus ou moins connus, je n'ai qu'un seul but: resserrer par l'évocation des bons jours comme des pires, notre amitié et notre union.

Permettons-nous quelques regards vers le passé, pour savoir mieux ensuite regarder l'avenir. . . . Mes amis, vous souvenez-vous du mois de Juin, il y a cinq ans? Je tiens à revenir sur cette année lugubre: 1940. . . . C'est de là qu'est partie pour nous la grande aventure: notre volonté de rendre à la France sa place première. Comme pour tant d'autres de mon âge qui n'avaient pu prendre notre place au front, la guerre commençait, une guerre sinistre, froide, et qui devait durer 4 ans, inexorable. . . . Nous étions tous dispersés aux quatre coins de France; c'est notre but commun qui nous a réunis dans ce groupe vibrant que nous formons ici.

Dans ces années d'épreuve, nous avons appris ce qu'était au juste le sens de la Patrie. La haine a attisé nos coeurs comme le vent attisait les incendies de nos villes. L'angoisse des sirènes déchirant l'air de nos cités, l'emprise du combat, l'étreinte de la guerre, nous ont endurcis et nous ont tous groupés — pâles étudiants et jeunes ouvriers — groupés souvent



Le roi de marelle continue . . .

jusqu'à la mort, autour de cet emblème chancelant que nous n'avons pas voulu voir mourir. Nous nous sommes relayés, heure après heure, nuit après nuit, autour d'un drapeau meurtri, fiers d'être de cette époque où le pays avait tant besoin de ses enfants. . . . Nous avons su souffrir, amis, nous saurons vaincre.

J'étais à Bordeaux. Depuis plusieurs mois, nous avions quitté la capitale. Mon père et mon frère qui travaillaient aux Avions Bloch, avaient suivi le repli de l'usine. C'est donc de là, que j'ai suivi, heure après heure, les nouvelles angoissantes qui nous parvenaient.

Je n'allais plus au lycée. Pensez-vous, nous avions trop à faire! Les réfugiés commençaient à arriver, les alertes se faisaient plus nombreuses, on demandait partout des volontaires. Un matin on sut que le gouvernement était arrivé. Du coup ce fut la fin. En quelques heures la ville fut pleine à craquer de réfugiés venus des 2/3 du pays. Les gens s'installaient partout, dans les corridors, sur les trottoirs, dans les jardins. Bordeaux tripla, quadrupla sa population. Le soir en rentrant, il fallait prendre garde à ne pas bousculer quelque pauvre bougre dormant à poings fermés en bordure de la rue.

Malgré tout, on avait confiance. Si le gouvernement est descendu jusqu'ici, affirmaient certains, c'est que rien n'est désespéré. Les fronts devenaient cependant de plus en plus soucieux, les visages se creusaient, mais on trouvait toujours la fierté de se redresser pour dire les yeux plus brillants: on les arrêtera. Jamais je crois, la France n'a eu plus confiance en elle-même que lorsque tout menaçait de s'écrouler, comme un château de cartes.

Rue Vital-Charles, autour de la Préfecture, une affluence énorme s'écrasait pour essayer d'entrevoir derrière les voitures officielles quelque tête de personnage célèbre qui raffermirait la confiance, la foi en la Patrie. On voyait, on devinait partout, noyés dans la masse ou isolés par les vitres d'un taxi, des têtes connues, des ministres, des députés, des écrivains ou des journalistes. Vers le milieu du mois, une foule immense se pressait à l'intérieur et sur la place de la cathédrale Pey-Berland, serrée, sourdement angoissée, communiant dans un Te Deum solennel en faveur du pays meurtri, assassiné. J'étais bien jeune encore, mais de tels souvenirs peuvent-ils s'estomper?

Les jours se suivaient. . . . Hélas, les routes jalonnées par le sang de nos frères, voyaient les colonnes de Teutons toujours plus serrées, toujours plus nombreuses, en marche vers le Sud, encore plus avant, encore plus profondément dans le coeur de la France. . . . Pourtant, nous y faisions de rudes trouées dans ces colonnes, et nous frémisions tous devant la gloire de nos aînés, aux jours de Dunkerque, de Rethel, de la Somme et de l'Aisne. . . . Mais la Seine fut franchie, quelque part en amont d'Evreux. Paris, menacé de trois côtés, tomba. Paris. . . . Ce fut un glas qui résonna dans nos coeurs. Paris sous les Boches!

Mais notre espérance chancelante, se redressait encore. On avait confiance en la Loire comme en 71, en l'Amérique, comme en 17. Hélas, malgré les messages de Reynaud, l'Amérique, pas plus préparée que nous, ne pouvait arriver à temps. Hélas, malgré l'héroïque défense de Tours à moitié rasée, les Huns passèrent, le raz de marée continua.

Les Allemands approchaient. Ce n'était déjà plus qu'une question d'heures. La Rochelle tombait à son tour. Angoulême, vieille ville provinciale endormie, résonnait sous le martèlement des régiments boches. Ailleurs, on les signalait déjà près de Lyon. . . .

*

*

Le 23 juin—journée lourde et chargée d'angoisse comme tant de précédentes—la ville s'endormit tard, berçée par des bruits lointains et presque apaisants, veillée par des lumières qui, de ci, de là, perçaient le black-out des attentes.

Soudain, vers 11 heures, les sirènes commencèrent à hurler. La ville qui

comptait alors plus d'un million d'âmes était pourtant depuis une semaine, aux yeux du monde, une ville ouverte. A peine dehors, j'entendis un vacarme effroyable de DCA qui dominait un ronronnement sourd d'avions, tandis que des dizaines de projecteurs faisaient du ciel un damier mouvant. Puis d'immenses vibrations se répercutèrent, des nuages de fumée et de poussière nous cachèrent des pans de ciel étoilé: les bombes tombaient. . . . Durant vingt minutes, on n'entendit que le choc lourd des bombes, mêlé aux éclatements clairs des obus. Puis, lentement, comme à regret, les ronronnements s'éloignèrent, les canons se turent un à un, on n'entendit plus progressivement que l'immense rumeur de la ville blessée. Bordeaux, port de France, avait commencé son martyre qui devait durer des jours et des jours, des mois, puis des ans. Le restant de la nuit, on ne dormit plus. Poussé par la foule stupéfiée, je parcourus les artères touchées, prenant un premier contact avec la guerre, avec la guerre totale, contre les femmes et les enfants, contre les pierres et les monuments. Mes prunelles s'emplirent de bruit et de fumée, de cris et de terreur, de visions qui semblaient plutôt relever d'un rêve épouranté que d'un monde civilisé.

Le lendemain, on sut. Plus de 400 morts, un tribut ajouté à tant d'autres déjà, payés à la Kultur allemande. Un tribut, peu de chose en somme, comparé à ceux de Varsovie et de Rotterdam, dont s'enorgueillissait Hitler.

Des rues avec des maisons éventrées, des entonnoirs, des décombres, et des équipes de sauveteurs acharnés, voilà ce que fut mon premier bombardement.

Dans l'après-midi, l'exode recommença: sur toutes les routes quittant la ville, d'immenses colonnes fuyaient. Ferdinand venait d'annoncer à Stuttgart le bombardement de la ville. Il prévenait aimablement les Bordelais que "la veille, ils n'avaient eu que les roses, mais que le même soir, ils auraient les épinettes." Et les gens partaient, sans autre but précis que d'aller le plus loin possible, de s'éloigner du massacre qui se préparait, essayant d'échapper à une épée de Damoclès invisible, mais que les ruines fumantes rendaient encore plus réelle, plus terrible. Cependant, pour une fois, les Boches ne tinrent pas leur promesse . . . en matière d'assassinat. On ne sut jamais pourquoi, mais il ne se passa rien, et le 25, on refit à l'aube, en sens inverse, la marche de la veille, plus fatigués, plus terrassés, plus abrutis que jamais.

Puis, les heures douloureuses continuèrent: Les poings serrés, nous vîmes arriver une armée ivre de gloire et de puissance. Et aux accents de la Marche Militaire de Schubert, les troupes boches défilèrent dans une ville aux volets clos, comme vidée de son sang, et d'où tout drapeau français venait de disparaître pour 4 ans. Derrière les personnes soigneusement fermées par les mains de ma mère, j'ai pleuré longtemps au martèlement des bottes. . . .

* * *

Pourtant, nous savons tous, mes camarades, que, dès cette époque, ce drapeau tricolore si cher à nos yeux, si frémissant dans nos esprits, n'avait pas complètement disparu. Les croix gammées pouvaient tenter de le remplacer, provisoirement. Mais lui, étamine sanglante, les supplanta dans nos coeurs et de pieuses mains déjà, dans l'ombre, le faisaient toujours flotter et veiller sur nos destinées. . . .

Et un homme, un soldat sorti du malheur, une voix inconnue d'un nom qu'on balbutiait à peine, lançait ces mots brûlants de fierté, ces mots qui devaient nous regrouper dans l'attente, nous aider dans la misère, nous soutenir dans la lutte: "La France n'a pas perdu la guerre. . . ."

Soldat Pierre AULARD
illustré par ROLAND



La France n'a pas perdu la guerre

Nouvelles Vieilles Histoires . . .



Ahh, mon gaillard, c'est donc vous
le délinquant... celui-là qui

P
A
R



... m'imité en public en
faisant l'imbécile



... rentre au quartier à reculons
pour faire croire qu'il en sort...

B
O
I
S
S



... porte un pufferorange au lieu
du réglementaire puffervert...



... et qui ????? par la fenêtre, en zig-zag,
pour amortir le bruit de la chute....

O
U
T



.... mais vous ne verrez
jamais P.N. mon ami



Journée bien triste pour ceux qui l'ont vécue. . . . Le départ précipité fut décidé quelques 24 heures à l'avance. Personne n'y croyait encore. C'est après le rapport qu'il fallut réaliser que c'en était hélas fini de notre séjour à Maxwell, et s'empresser d'aller "gonfler" sacs et valises pour le lendemain matin, 7 juin. "Mais où allions-nous?" telle était la grande question, "Au Michigan" disaient les uns, "Au Texas" répliquaient les autres. Certains—ceci, je vous le dis doucement à l'oreille—parlaient de barbelés (sic). Un fait certain: le F.R.C. partait, il quittait Maxwell-Field. Ah! comme nous regretterons longtemps cette belle Base, une des plus grandes d'Amérique. Retrouverons-nous encore ces petites "pioles" à six, où groupés par affinités, nous vivions en famille? Adieu, nos machines à "Coca-Cola," et l'incessante bataille pour les nickels, munitions parfois si rares. Adieux P.X., Cafétaria, S. Mens dans lesquels nous avons passé tous de si bons moments. . . . Adieu aussi à nos amours passagères. . . . Que de larmes vont couler en ce dernier soir!

Le lendemain matin, le Convoi des "Infortunés" s'ébranle. Départ précédé, comme de bien entendu, par de nombreuses et multiples corvées. L'ambiance est triste, mais cela n'empêche pas que la traversée de la Base se fait aux accents du "Chant des Adieux" et des traditionnelles "choses de mon grand-père." Les gens s'arrêtent sur le bord du trottoir et agitent les bras pour nous dire au revoir.

La matinée est radieuse, la nature splendide. Entassés dans les camions qui roulent, roulent, toujours, on rêve en regardant le ciel si bleu. Tous

savent maintenant où l'on va. Que d'illusions encore perdues! . . . Plus de Michigan, pas de Texas, mais de l'Alabama et encore de l'Alabama. Déjà, au-dessus de nous, changement de décors. Habitués à être survolés par les "Reines du Ciel," nos B-29, nous nous trouvons subitement sous ces poux que sont les AT-6. A notre tristesse se mêle maintenant le dédain. Mais voilà l'entrée: le poste M.P.—les braves gens,—le salut aux couleurs, et déjà nous voici devant le Pool, fumant comme en plein hiver. Serait-ce notre purgatoire? Oui c'est Craig . . . Craig Field. Le bâton magique d'une fée aurait-il transformé les gars du F.R.C. en gars "d'Advanced"? Non! Nous sommes bons pour le Pool. . . . Pour nous punir d'avoir échoué (tellement malgré nous!), on nous remet à notre point de départ. . . .

Les jeunes détachements venant de France sont là, et nous dévisagent: "Les éliminés, les éliminés" entend-on chuchoter de partout. Ce mot nous brise le coeur. A notre tour, nous les regardons; ils baissent la tête; ils ont compris notre regard, qui dit beaucoup de choses.

L'installation commence aussitôt, Navigateurs, bombardiers, mitrailleurs, mécanos, tous son présents à l'appel. Nos officiers, compagnons d'infortune, ne nous ont pas quittés.

Quelques jours plus tard, les rouages du F.R.C., engrenés dans ceux du Pool, se sont remis en marche: K.P. et M.P. ne nous épargnent pas. La caserne, ici, a repris tous ses droits. . . .

Samedi, enfin . . . —"Dis, Robert, surtout, ce soir, n'oublie pas: "Un Pass pour Montgomery."

F/C Maurice ANTONINI



Poste Aérienne

L'article intitulé "Présents," paru dans le "Courrier de l'Air" du mois de Mai, et faisant un historique rapide de la remise en action de tous les groupes français, peut être complété par les précisions suivantes:

Les groupes *Alsace* et *Bretagne* ont été formés en 1941 à Rayack (Syrie), et utilisés sur les fronts de guerre du Moyen Orient avant d'être envoyés, le premier en Angleterre, et le second en Afrique du Nord. Le groupe de Reconnaissance 1/35, qui a été omis, était chargé du secteur des Alpes.

Les groupes de Bombardement *Béarn* et *Aunis*, des Forces Aériennes de l'Atlantique, portent les numéros 1/31 et 1/34. Les groupes *Guyenne* et *Tunisie* sont les 1/25 et 2/23. *Lorraine* est le 1/20. *Normandie* sera le 3/5.

* * *

Nous n'avons parlé, dans cet article, que des groupes engagés dans le combat. Pour avoir une idée complète de notre Armée de l'Air actuelle, il faut y ajouter:

1° les groupes en réarmement qui ont été prêts trop tard pour être engagés. C'est le cas, en particulier, du régiment de Chasse IV/5, et du régiment de Bombardement I/41, équipés en U.R.S.S.

2° les groupes dits de "défense côtière, police et sécurité." Neuf de ceux-ci sont stationnés dans nos colonies d'Afrique: le 1/18 (Tunisie), le 1/48 (Maroc), les 1/82, 2/82 et 3/82 (A.O.F.), le 1/16 et le 1/83 (A.E.F.), le 1/85 (Somalis), et le 1/17 (Syrie).

* *

D'autre part, plusieurs élèves nous ont écrit pour nous demander de quels appareils tous ces groupes étaient actuellement équipés. Les voici donc:

1° CHASSE: Ière (1/3, 1/7, 2/) et IIème (1/2, 2/2, 3/2, 4/2) escadres: *Spitfires*. IIIème (1/5, 1/4, 3/6) et IVème (2/5, 2/3, 3/3) escadres: *P.47* (c'est dans ces 6 groupes qu'on retrouve presque tous les "anciens" chasseurs des CFPNA.) Vème (1/6, 2/9, 1/9) escadre: *P.39*. Les groupes 1/18 et 2/18 sont sur *D.520* (mais *Saintonge* vient de recevoir des Spits). Enfin, les 3/5 et 4/5 sont équipés de *Yacks*.

2° BOMBARDEMENT: Les six groupes dont la majorité des équipages sont composés d'anciens des CFPNA—1/19, 2/20, 1/22, 1/32, 2/52, 2/63—volent sur *B.26*. Le 1/34 vient d'être équipé également de *B.26*, tandis que le 1/31 est resté provisoire-

ment sur *Ju 88*. Les "légers" (1/20) sont sur *Boston A 20*, tandis que les "lourds" (1/25 et 2/23) volent sur *Halifax*.

3° RECONNAISSANCE: Le 1/33 est sur *P.38*, le 2/33 sur *P.51*, les 3/33 et 1/35 sur *M.500*.

4° TRANSPORTS: Les groupes 1/15 et 2/15 sont sur *C.47*, le 3/5 sur *Ju.52*, et le 4/15 sur *C.45*.

5° Tous les autres groupes, notamment les groupes de défense côtière, police et sécurité, ceux de "missions spéciales" et les unités de liaison, sont équipés de matériel français (Léo 45, Moranes 406, Potez 63 et Caudrons) ou allié (Blenheims, Wellingtons, Douglas, Glenn-Martins) du type 1940.

* * *

Nouvelles des Anciens

Dans notre information sur le rapatriement des Prisonniers et Déportés, parue dans le "Courrier de l'Air" de Juin, il nous aurait fallu mentionner le travail de nos camarades sur B.26: Les appareils des 31ème et 34ème escadres de bombardement furent employés, en effet, dès la capitulation allemande, au rapatriement des Français malades ou blessés, et des femmes et des enfants déportés. Passés sans transition du bombardement à l'entraide, nos camarades

firent néanmoins—tous s'accordent pour le dire—des infirmiers et secouristes pleins d'attentions. . . .

Selon une information du 3 Juillet, plus de 100.000 Français ont été rapatriés en deux mois par la voie aérienne —la plupart par les soins du Transport Command.

* * *

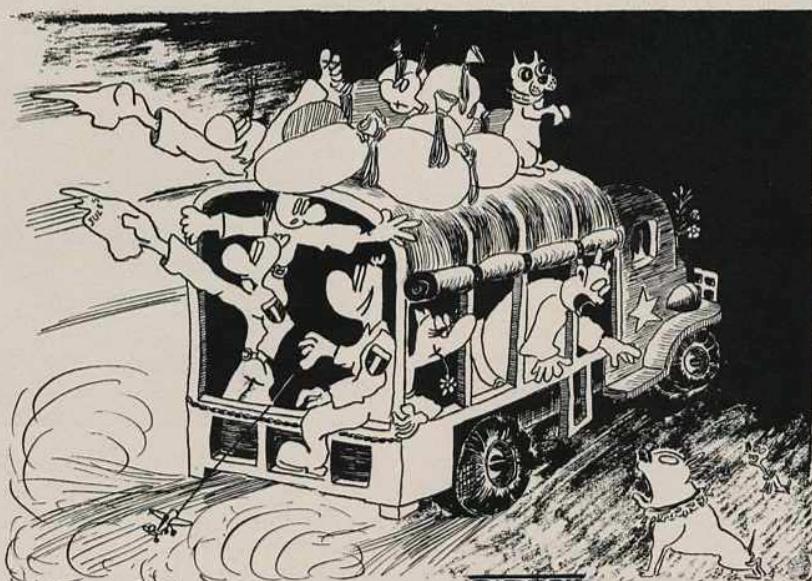
Les anciens élèves des C.F.P.N.A. dont les noms suivent ont reçu les affectations ci-après indiquées:

Dans la Chasse: Sgt. F. GLEDEL, G.C. 1/3, Sgts. M. ASCELIPIADE, R. TAURIAC, et M. PETITPAS G.C. 1/7. Sgts. J. DAVID, et P. COMBE G.C. 2/7. Sgts. P. MISTON, T. FAR-RUGIA, G. MEULIER G.C. 2/9. Sgt. Chef R. MOUGIN, Sgts. A. MAGNAN, C. WOLFER, A. DECOIN, J. JAMET G.C. 1/9. Sgts. E. FOUNS et C. GOUTIERE G.C. 2/3. Sgts. J. VAN TROYEN, COMBEMOREL M., S. BERNARD, J. DUPRAT, G.C. 3/6. Sgts. J. DAVID, L. MICHAUD, P. CHABAS et C. ROSIER, G.C. 3/3. Sgts. R. BIGONNEAU et G. BOULANGER, G.C. II/5.

Dans la Reconnaissance: Aspt. P. HOPP-RAPP, Aspt. L. DE CROP, Sgt. B. DE CAUMIA, G.R. I/33. Aspt. J. P. BOUTRY, Sgt. G LAF-FONT, Sgt. L. DENIS, G.R. II/33.

* * *

Parmi les belles citations accordées aux bombardiers des C.F.P.N.A., nous avons relevé celles du Lieut. MOREL



NOS CAMARADES SE PROMENT . . .

Plusieurs de nos Centres ont été déplacés dans les dernières semaines: Le "Reclassement" a été transféré de Maxwell à Craig, le "Regroupement" de Bolling à Mitchell Field (New York), la transformation sur B.26 de Dodge City à Frederick (Oklahoma).

et de l'Aspt. PEYRONNET, du groupe Maroc; de l'Aspt. CHARDENOT et du Sgt. HEURTAUX, du groupe Bourgogne; du S/Lieut. PERRIN, du

Tous les élèves des C.F.P.N.A. apprendront avec joie que dans le même tableau, portant nominations dans l'ordre national de la Légion d'Honneur

pour services exceptionnels de guerre, figure le Commandant H. BOUYER, actuellement commandant français de la base de Selfridge, ancien commandant du C.P.P.N. de Casablanca et du G.B. I/32.



*Les mitrailleurs "L," brillants premiers de leur classe . . .
A noter que le "best gunner" du détachement "M" est encore un Français: ça devient une habitude à Tyndall.*

S/Lieut. VALLES et du Sgt. Radio BOHIC, du groupe Bretagne.

Le S/Lieutenant ROMBI du G.C. 3/3, arrivé en Amérique avec le 1er détachement comme Sergent, a reçu la Légion d'Honneur avec la citation suivante: "Jeune pilote de chasse, passionné du vol et animé du plus pur esprit offensif. A commencé à prendre part aux opérations en France en octobre 1944. A exécuté plusieurs missions de bombardement et de mitraillage dans les arrières ennemis; le 18 novembre, en particulier, a participé à l'attaque de plusieurs camions dont huit furent laissés en flammes. Le 2 Décembre 1944, après avoir eu son avion gravement touché par la D.C.A. allemande au cours du bombardement d'un objectif particulièrement défendu, a été obligé de se poser à quelques kilomètres derrière les lignes. A montré des qualités de sang-froid et de présence d'esprit exceptionnelles en réussissant, bien qu'il fut blessé, à échapper aux patrouilles ennemis lancées à sa poursuite. A montré une obstination résolue à regagner nos lignes, malgré trois succès, notamment en entrant en contact avec des patriotes alsaciens, dont l'un paya de sa vie cette marque d'attachement à la France. A réussi enfin à rejoindre son unité le 30 janvier 1945."

Le 9ème détachement Chasse et le 8ème bombardiers, sont arrivés à Oran le 2 Juillet, après 10 jours de traversée. Ils ont été dirigés vers le Centre de Baraki, dans l'attente de leur affectation.

Le 10ème-Chasse, et les 9ème et 10ème-Bombardement, sur la route du pays, viennent à leur tour de quitter les Etats-Unis. Bonne chance à tous!

Le S/Lieutenant Michel CLEMENT a épousé le 14 Juillet, à Washington, Mademoiselle Marthe Clarke.

Le Sergent Hubert VERTEY s'est marié avec Mademoiselle Huguette Tousignant, de Trois-Rivières (Canada).

Le "Courrier de l'Air" est heureux de présenter tous ses vœux de bonheur aux nouveaux époux.



6 heures du matin. "This is W.C.O.U. LEWISTON Maine, LADOUCEUR speaking."

Voici une bonne photo du T/Sgt. LADOUCEUR, aujourd'hui au bureau français de liaison de l'E.F.T.C. Headquarters, comme secrétaire du Cne Lamaison. Ladouceur qui dans le civil est le directeur de la station radio de Lewiston est bien connu de tous les Français qui ont peiné dans la Géorgie et l'Alabama. Il a été l'un des premiers Américains à travailler avec le programme français. Sa parfaite connaissance de la langue française et des Etats-Majors, nous ont été et nous sont encore d'une aide très précieuse.

Quand vous interrogez Ladouceur sur ses activités radiophoniques, il répond: "Very fine job. Mais l'armée a du bon: on s'y lève moins tôt."



Les circonstances des dernières années ont mis le personnel de l'Armée de l'Air en contact avec les aviations alliées; notre vocabulaire s'est enrichi de termes souvent expressifs, bien utiles dans notre travail. Et il est probable qu'un nombre important d'expressions et de mots anglais, américains, russes, voire chinois nous resteront après la guerre.

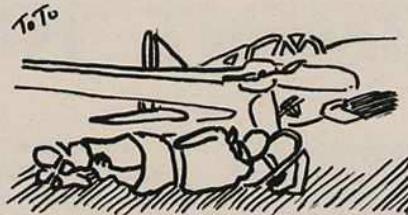


Mais ceci ne constituera un enrichissement que dans la mesure où ces termes s'ajouteront, sans les faire disparaître, aux termes du langage aéronautique d'avant-guerre. Or, la plupart des élèves formés à l'étranger n'ont jamais été en contact avec l'Aviation de chez nous; ils en ignorent donc l'argot particulier; ils ont été amenés à adopter en bloc le vocabulaire du pays où ils ont été formés, soit en acceptant purement et simplement les mots, soit en leur donnant une terminaison française. Il y a là un risque d'incompréhension, d'autant plus que certains termes américains sont des mots français avec un sens différent: une "chandelle" par exemple, n'est pas du tout la même évolution en France et en Amérique; et les pilotes français qui liront "Je suis un élève-pilote en Amérique" ne comprendront pas grand-chose, si l'on en juge par le passage récemment publié par le "Courrier de l'Air."

Il faut donc attirer l'attention des

élèves qui vont prochainement rentrer en France sur la nécessité de ré-adapter leur vocabulaire à nos bonnes traditions linguistiques. Voici à leur intention, le genre de "discutage de coup" auquel ils auront à participer:

"C'est usé pour ce matin; voilà la crasse qui arrive.—Le plafond n'est pas si bas et il y a des trous.—Je te dis que c'est râpé: Beau fixe mécano.—Mais non, on va pouvoir faire de la double et des atterrissages en lâché.—Oui, mais pas de montée.—A combien es-tu arrivé hier? —Seulement 7000 au baro; j'ai été obligé de redescendre; j'ai eu des ennuis avec mon inhalateur, une fuite au relais de poitrine. —As-tu pu tirer? —Oui, deux ou trois gicées avec les mitrailleuses de capot, mais les MAC d'ailes n'ont pas fonctionné. —Moi je suis monté à 9.500 (prononcer "9 mille 5"). C'est plutôt piégeant. Le tapin se traîne à 140 au badin, il faut le tenir pied et manche pour l'empêcher de d'crocher. En redescendant, je me suis tapé une séance de voltige à 7,5; pas moyen de réussir les rétablissements; tout a tourné dans le bleu; j'avais



LA LIGNE DE VOL "Je veille - S'abonnez!"

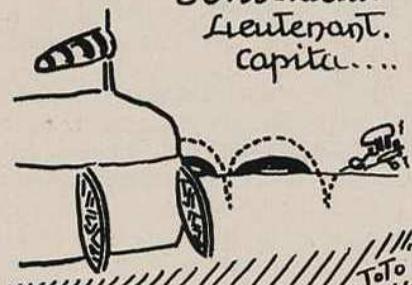
mis le d'bit forcé et j'étais un peu noir en arrivant au sol. Ca ne m'a pas empêché de me poser comme une fleur, un palier au ras des marguerites; au petit poil."

"C'est pas comme N. Il avait un piège qui déclanchait; il s'est amené tout sorti, en parapluie; il pensait bien que ça sonnerait la bagnole, mais

il voulait voir ce que ça donne d'arriver tangent. En bien! Il a drôlement ratatiné la voiture; il a décroché à trois mètres, embouti la planète, touché, du plan, s'est mis en pylone et a passé sur les dos. Ca lui apprendra à conjuguer les commandes. Deux zincs de rétamés dans la journée, avec celui de P. —Qu'est-ce qui lui est arrivé à P.? Il s'est balancé

LES BECONNARDS

Sous-Lieut.
Lieutenant.
Capitu....



en pépin? —Oui, il a eu une salade de bieilles, et "à moi le pébroque!" Il s'est éjecté. Le tapin en carafe est allé se vomir dans les choux. Qu'est-ce qu'on a comme poisse ces temps-ci! Un cheval de bois avant hier, le train fauché. Pas la faute du pilote: le répartiteur s'est bloqué et a coincé le palonnier. —Il aurait dû rattrapper en mettant un coup de gomme. —Il se serait mis sur le nez. —C'est pas certain. Quand on fait le point fixe, on peut mettre plein tube, si on a le manche au ventre, la queue ne se soulève pas. Bien sûr, faut pas mettre manche au tableau, et manette dans la poche, avec mano d'admission au trait rouge!"

Quel est l'élève P.N. en Amérique qui peut se vanter d'avoir tout compris? Nous pourrions continuer ainsi pendant longtemps. . . .

* *

Il est intéressant, d'autre part, de mettre nos camarades en garde contre

les mots du lexique aéronautique qui semblent les mêmes dans les deux langues, et qui, en réalité, sont de "faux amis," ayant une signification différente dans les deux aviations. Voici quelques exemples:

LIGNE DE VOL: Employé aux U.S.A. comme traduction mot à mot de "Flight Line" pour désigner la ligne des Hangars. En France, cette expression désigne la position normale de l'avion en vol horizontal de croisière. Par extension, elle s'applique à la position horizontale en général.

VOLTIGE: Nom élégant qu'on a cherché à faire adopter pour remplacer acrobatie qui faisait un peu trop cirque. La correspondance des noms est:

Loop: Boucle

Roll: Tonneau

Barrell roll: Barrique

Cuban eight: Faux noeud de Savoie

Split S.: Retournement

Immelman: Retablissement

Hammer head stall: Renversement

Spin: Vrille

La "Chandelle" correspond d'assez loin au: virage Immelman ou Immelman de combat. Il n'y a pas d'équivalent pour Lazy Eight, Clover Leaf, etc.

"PERSONNE DEVANT": aux U.S.A., le dialogue de mise en route est: "Clear? —Clear! Switches on! Clear? —Clear!" En France, c'est:

"Personne devant? —Personne! —Contact!"

Est remise au cours supérieur l'explication des cabalistiques: "Sur un!" "Sur deux!" —"En grand, coupé!" et autres formules magiques pour moulins récalcitrants.



BECONNARD: Le fabricant des premiers hangars démontables de bois et de toile était Bessonneau. Le nom devint "béconnard" et s'appliqua d'abord aux dits hangars; puis aux rebondissements arrondis de l'atterrissement imitant la forme et, dit-on, l'altitude des bessonneaux. Un béconnard par galon; pour le général ça se termine par . . . des étoiles, dans le décor.

FORMATION: S'appelle "patrouille serrée" dans la chasse, "vol de groupe" dans le bombing. Formation, en France, signifie: unité aérienne constituée: escadre, groupe, et. Conséquence logique: ce n'est qu'après avoir été formé que l'on peut être envoyé en formation.

AEROPLANE: expression tombée en désuétude qui tend à revenir à la mode; avait été successivement remplacé par: avion, oiseau, coucou, zinc, voiture, taxi, tapin, piège.

DEGROUPAGE: démontage partiel plus ou moins poussé d'un moteur pour révision et vérification des pièces. Par extension: toute mise en pièces détachées.

OVERSHEET: effacer la piste.

WINGTIP: bout d'aile, bout de plan, bord de plan, bord marginal.

. . . Motif: "En roulant de nuit, a, par négligence et inattention, défoncé le bord d'aile."

Nous n'avons pas ici la place nécessaire pour rédiger un lexique complet; mais néanmoins, d'autres exemples du même genre pourraient paraître dans le "Courrier de l'Air," chaque mois. Que chaque centre nous envoie les principaux termes de sa spécialité. Ainsi, à leur retour, tous les brevetés des C.F.P.N.A. auront bien en main notre vocabulaire franco-américain qui, de prime abord, les placera parmi les aviateurs chevronnés.

TOTO

★ ★

LA CREATION DU REGIMENT "NORMANDIE"

On dit que je suis le créateur du Groupe "Normandie." Certes, il est exact que j'en ai eu l'idée, mais en matière militaire, le créateur est celui qui prend la décision. Nous allons reprendre l'historique complet et détaillé de sa naissance. . .

C'est un matin de février 1942 qu'en arrivant à mon bureau de Westminster-House, à Londres, je demandai l'avis de mon Chef d'Etat-Major, le Colonel Luguet, sur l'opportunité d'envoyer une formation aérienne en Russie. Après en avoir discuté les avantages, les inconvénients, il fut entendu que j'irais en parler au Général de Gaulle. Sans plus attendre, je me rendis à Carlton Gardens. Avec la clarté et la rapidité d'esprit qui caractérisent le Général de Gaulle, en quelques minutes, il eut pris sa décision. C'était oui.

"Normandie" était né. Mais il restait encore beaucoup à faire. Il fallait d'abord en parler aux Russes: c'est ce que nous fîmes le lendemain; c'était le 19 février 1942; en compagnie du colonel Luguet, nous rencontrâmes le Chef de la Mission Militaire Soviétique en Grande-Bretagne, et nous lui fîmes part du désir du Comité National d'envoyer un groupe de Chasse sur le Front Oriental. L'engagement de cette Unité aux côtés de l'Armée Rouge devait affirmer notre volonté de joindre nos efforts, partout où l'on combattait, à ceux de nos Alliés . . .

Puis, l'on attendit pendant ce dur hiver où la guerre semblait ne pas avancer. Ce n'est que le 27 mars 1942 au cours d'un déjeuner auquel assistaient du côté français, le général Luguet, le capitaine Mirles et moi-même, et du côté soviétique le colonel Pougatchev et le com-



mandant Schwetzov, que ces derniers nous firent une déclaration officielle au nom de leur gouvernement. Les propositions du Comité National de Londres au sujet de l'envoi du Groupe de Chasse "Normandie" avaient été prises en considération. Malheureusement, peu de temps après, les deux officiers russes précités disparaissaient dans un accident d'avion. Néanmoins, l'affaire était lancée, et grâce à la compréhension réciproque de M. Bogomolov, ambassadeur de Russie auprès des puissances retirées à Londres, et de M. Dejean, commissaire national aux Affaires Etrangères de la France Libre, toutes les difficultés furent aplanies. . . .

Le 10 juillet 1942, l'envoi du Groupe "Normandie" en Russie était décidé. Restait à le composer. Pour cela, nous fîmes appel aux volontaires, tant en Angleterre qu'au Moyen-Orient. Le commandement en fut confié pour la partie administrative au commandant Pouliquen; pour la partie opérations au commandant Tulasne, celui-ci devant ultérieurement rester le seul commandant de l'unité.

Le Groupe se constitua à Rayack, au Liban. Pendant ce temps, le capitaine Mirles était déjà à Moscou, où il préparait son arrivée. Ceci se passait au début de septembre 1942. Encore quelques difficultés du fait des communications: La route maritime du Nord par l'Océan Glacial étant fermée, il fallut passer par Téhéran; enfin, le 1er décembre, les éléments du Groupe arrivèrent à Ivanovo. Chaque Français reçut du commandement soviétique une carte d'identité en russe, spécialement imprimée à son intention, avec cet en-tête: "Formation de la France combattante." Ce ne fut pas la seule marque d'amitié, car on n'aurait pu, mieux que les Soviétiques, reconnaître le geste accompli par cette poignée de Français venant à leur aide dans le moment même où les frontières étaient enfoncées, l'Ukraine envahie et Moscou menacée.

Mais la présence de "Normandie" en Russie ne fut pas qu'un symbole: Tous les efforts du Groupe furent comblés de succès. Ses nombreuses victoires le placèrent parmi les meilleures unités de l'aviation de l'Armée Rouge.*

Une décision récente prévoyait la constitution d'une division aérienne "France," en adjoignant à "Normandie" un autre régiment de chasse et un régiment de bombardement. C'était en cours de réalisation. Le colonel Pouyade, qui avait remplacé Tulasne à la tête de "Normandie" et

dont les succès sont bien connus, avait déjà pris le commandement de cette division. Mais la guerre s'est terminée, heureusement, trop tôt.

. . . Les résultats, vous les connaissez; ils sont inscrits dans toute la presse. C'est là, certainement une des plus belles pages de l'Histoire de l'Aviation Francaise. Nous avions tenu à ce que des jeunes Français appartenant à tous les milieux aillent en Russie, non seulement pour s'y battre, comme ils savaient le faire partout, mais aussi pour apprendre à connaître et aimer ce grand pays dont l'étoile se levait parmi les grandes nations du monde. Le but que nous nous étions fixé en février 1942 a été atteint.

General Martial VALIN

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

* *On connaît le palmarès de "Normandie": 3887 missions, près de 6000 heures de vol, 869 combats aériens, avec les résultats suivants: 272 victoires officielles, 37 probables, 45 appareils ennemis endommagés; d'autre part, 182 camions, 43 véhicules blindés, 49 trains ont été détruits. Au cours de ces opérations, le régiment a perdu 45 pilotes, dont 31 tombés chez l'ennemi, et 82% de son effectif navigant a été mis hors de combat. Mais il a eu l'honneur de compter dans ses rangs quatre "Héros de l'Union Soviétique": le lieutenant Marcel Lefèvre, 14 victoires, mort le 5 mai 1944 des suites de ses blessures; le capitaine Marcel ALBERT, premier as français de la guerre 1939-45, avec 26 victoires officielles; le capitaine Roland de la Poype, 20 victoires, et le sous-lieutenant Jacques André (fils du coureur Géo André, mort au champ d'honneur en Tunisie), 16 avions abattus. Tous les pilotes portent les plus hautes distinctions soviétiques: Ordre du Drapeau Rouge, d'Alexandre Nevski, de la Guerre pour la Patrie, de l'Étoile Rouge. . . . Sur le drapeau du groupe sont inscrits les noms prestigieux de Orel (1943), Smolensk (1943), Orcha (1944), la Béresina (1944), Niémen (1944), Koenigsberg (1945). . . .*

Les Aviateurs du Normandie-Niémen sont rentrés en France le 21 Juin, avec les avions qui leur avaient été offerts par le Maréchal Staline. Celui-ci, en donnant son assentiment à leur départ, avait écrit au Général de Gaulle: "Que ce matériel soit un modeste cadeau de l'Aviation de l'Union Soviétique à la France, et le symbole de l'amitié de nos deux peuples."

Paris, et la France toute entière, ont fait à nos camarades un accueil affectueux et enthousiaste.



Souvenirs du Pura



On a beaucoup parlé des F.F.I. Malheureusement, ces 3 lettres rappellent surtout, à beaucoup de Français, les brassards tricolores dont bien des spectateurs passifs de l'occupation s'affublèrent dès que les Allemands furent partis, l'arrestation arbitraire de soi-disant collaborateurs, les femmes tondues promenées dans les rues des villes, et les profits de tous ordres que certains ne manquèrent pas de faire.

C'est pour qu'on se souvienne qu'il y eut autre chose que j'ai accepté, à la demande du "Courrier de l'Air," d'écrire quelques anecdotes tirées de l'histoire de deux groupes francs de l'A.S. Car s'il est vrai qu'il put y avoir des abus dans les semaines qui suivirent la Libération, il est surtout vrai qu'il y eut, pendant de longs mois, des milliers d'hommes et de femmes qui combattirent dur, d'une lutte terrible, sans merci, dans laquelle il n'était pas question de "Convention de Genève" pour ceux qui se faisaient prendre.

Dans les souvenirs que je vais conter, je voudrais surtout qu'on remarque l'Union—si rare—qui existera, dans la Résistance, entre les Français de toutes classes, de toutes tendances, de tous partis, de toutes religions. Ces hommes venaient de partout, ne se connaissaient pas, ne se seraient sans doute jamais connus sans la guerre qu'ils ont voulu faire. Ils ont vécu, souffert, et combattu ensemble. Les liens qui se sont établis ne se dissoudront pas.

* * *

Le premier de l'équipe qui un jour ne revint pas était un homme de 35 ans environ. Il avait été chargé d'une mission importante auprès d'un groupe qui travaillait dans le Dauphiné, en liaison avec nous. Porteur de plis très com-

promettants, il n'avait pas hésité, pour passer inaperçu, à revêtir un costume du type "zazou" et à se mélanger à une bande de jeunes gens désœuvrés, piliers de marché noir, qui allaient passer le week-end dans les boîtes de Grenoble. Comment fut-il pris? Nul ne le sut. Mais j'ai toujours pensé qu'il avait été trahi par une petite serviette de cuir qu'il n'avait jamais voulu quitter, malgré notre insistance, et dont le contenu le mettait à la merci de la moindre perquisition dans un train:

Cette valise contenait tous les instruments sacerdotaux nécessaires pour dire la messe; notre camarade, qui était Père jésuite, s'était toujours refusé à ne pas profiter de ses missions pour faire communier les gars du Maquis qui le désiraient.

*



* *

Dans les derniers jours de 1943, le chef régional ordonna un coup de main de sabotage sur certaines usines du Creusot. Après quinze jours de travail, un officier envoyé là-bas avait réussi à obtenir des "Laissez-Passer" pour entrer dans les usines en question, et avait repéré les points vitaux à faire sauter. Le jour "J," trois voitures partirent pour un raid de plus de 300 Kms. Dans chaque voiture, un officier et quatre hommes. Chaque équipe prit une route différente. Un rendez-vous avait été donné à l'intérieur de la ville. Le

voyage aller se passa sans incident. Grâce à de nombreuses complicités, les explosifs furent introduits sans trop de difficultés à l'intérieur de l'usine et mis en place, les crayons détonateurs à retardement tous amorcés; les quinze hommes se retrouvèrent sans avoir eu d'accrochage et repartirent. Dans la nuit, deux voitures rentrèrent à une heure d'intervalle. On attendit en vain la troisième.

Après plusieurs jours, enfin, trois des occupants de la voiture manquante rejoignirent le P.C. départemental. Ils racontèrent qu'ils s'étaient heurtés à deux barrages de Feld Gendarmerie qu'ils avaient réussi à passer sans pertes, mais qu'à environ 80 Kms. du Creusot, une auto-mitrailleur allemande barrait la route. Voyant la situation sans issue, le Lt. B., qui conduisait, donna l'ordre à ses quatre camarades de sauter dans le fossé et de se disperser, tandis que lui-même fonçait sur le groupe de Boches. Il réussit à en descendre avant d'être tué. Son intervention avait retenu sur lui l'attention des Allemands, et ses camarades avaient pu disparaître dans la nuit. Mais le plus jeune de l'équipe voulut revenir pour tenter de faire sauter à la grenade l'auto-mitrailleur ennemie; il fut aperçu et fait prisonnier. Un mois après, il avait la permission d'écrire à sa mère avant d'être fusillé. Dans sa lettre, il disait: "Ne demande pas à voir mon corps quand je serai mort, ils m'ont trop bien arrangé. Mais tu sais, je n'ai rien dit. . . Le Lieutenant était un type formidable."

Ce gosse avait 18 ans, il préparait son "bac." Le Lt. B., marié et père de famille, était ancien sous-officier, pilote de l'Armée de l'Air.

* * *

Le 15 mars 1944, plusieurs centaines de miliciens attaquaient près d'Oyonnax un groupe de 40 maquisards. Le combat dura deux heures. Nous allions être encerclés, deux des nôtres étaient gravement blessés, nous dûmes les abandonner (c'était malheureusement une des lois inévitables du maquis). Des paysans avertis allèrent ramasser le moins atteint; l'autre préféra rester caché dans la forêt et se fit prendre. Lorsque les miliciens virent que nous avions abandonné nos positions, ils rentrèrent dans le petit hameau devant lequel nous nous étions battus, brûlèrent deux ou trois fermes à titre de réjouissances, emmenèrent notre blessé à l'hôpital d'Oyonnax, leurs morts et leurs blessés à l'hôpital de Saint

Claude. Dans la nuit, un agent de la Gestapo essaya, devant les infirmières qui assistèrent à l'entretien, de lui faire dire quel était son nom et ce qu'il savait de notre route éventuelle. Notre ami leur répondit: "Vous perdez votre temps. Mes camarades savent qui je suis et préviendront ma mère. Laissez-moi mourir tranquille." Le lendemain, ils essayèrent encore



de le faire parler, mais en vain. Avant de mourir, il demanda à voir tout le personnel de l'hôpital qui s'était occupé de lui: "Je vous remercie, leur dit-il, de ce que vous avez fait pour moi. Je sais pourquoi je meurs et j'en suis fier." Les infirmières le photographierent sur son lit de mort, et nous firent parvenir les photos et l'histoire de ses dernières heures. Il fut enterré comme un chien dans le cimetière d'Oyonnax. Mais sa tombe fut constamment fleurie par la population de la ville.

Cet homme avait 32 ans et comptait 7 années de service militaire. Il était licencié en droit, croix de guerre 39-40, et juif.

* * *

Deux jours après, nous eûmes un accrochage avec un petit groupe des "Forces du Maintien de l'Ordre" qui gardait un pont. C'était la nuit. Quelques rafales de mitrailleuses furent échangées; nous allâmes parler à l'autre (nous étions les plus forts) et après que, le cœur gros, nous eussions dit à ces Français à quel point les ordres qu'ils croyaient de leur devoir d'exécuter étaient criminels, ceux-ci nous laissèrent passer. Mais un malheureux gendarme qui se trouvait là, bien malgré lui, était blessé à la cuisse. Notre toubib voulut rester quelques instants pour le soigner et nous dit qu'il nous rejoindrait. . . . Pendant qu'il le pansait, les Allemands arrivèrent. . . . Nous n'avons plus eu de ses nouvelles.

Il était chirurgien des hôpitaux de Paris; 30 ans; il avait quitté sa situ-

ation pour aller servir, dans le maquis, son idéal de docteur et de Français.

* * *

Avril 1944. Dans une petite ville de 20.000 habitants, 4 voitures de la Gestapo foncent, s'arrêtent devant une maison. Des hommes sortent et encerclent le bâtiment. Coups contre la porte, fenêtres défoncées. . . . Aussitôt, une ombre sort d'une fenêtre au troisième étage et cherche à gagner le toit voisin. . . . Un coup de fusil. . . . L'ombre rentre de nouveau dans la maison. Les lumières s'allument, les hommes galopent dans les escaliers; une traînée de sang court à travers une chambre et se dirige vers un escalier secondaire; l'ennemi suit la trace en rasant les murs et parvient ainsi jusqu'à un petit garage où il trouve, caché sous un camion, l'homme qu'il cherche. Cet homme a les cheveux blancs: 63 ans; depuis 1940, la Gestapo essaie de l'arrêter. Il est amené à l'hôpital, il a la jambe fracturée par une balle de Mauser. Que peut faire un homme de cet âge avec une jambe cassée? Trois hommes de garde à l'hôpital suffiront pour le surveiller: le lendemain, le grand père est parti avec sa jambe dans le plâtre.

Deux mois après, un petit paysan tout vieux et tout ridé vint me voir dans la montagne et me tint à peu près ce discours: "Mon ami, vous ne me connaissez pas, mais vous avez sûrement entendu parler de moi. Je suis le Capitaine G. . . . , Chasseur Alpin en retraite. C'est moi qu'ils ont blessé, il y a deux mois, et qui me suis évadé de l'hôpital. Je n'ai plus de maison, ils me cherchent. Donnez-moi un fusil et 25 cartouches, et je reste avec vous. Je fus champion de France militaire de tir au mousqueton, et j'ai 7 citations de la guerre de 1914. Je connais la montagne et je peux marcher."

Il est resté avec nous jusqu'à la libération; il a participé à tous les combats et parfois à des coups de main de sabotage. Le 4 août, je l'ai vu, fumant sa pipe, descendre coup sur coup 5 boches à 250 mètres. Pas un des 5 n'a fait "Ouf." De 1941 à 1944, il s'était spécialisé dans le dur travail qui consistait à faire passer la frontière franco-espagnole aux aviateurs alliés, la plupart américains.

Mai 1944. A quelques kilomètres de Saint-Claude, un bataillon de S.S., venu par toutes les routes en camions

entre dans un village, et le cerne complètement. Le commandant boche fait réunir la population et déclare qu'il est certain qu'un chef très important du maquis se cache dans le village. S'il n'est pas dénoncé avant dix minutes, les 40 hommes qui ont été alignés sur la place vont être fusillés. Tout le monde sait où est notre chef. Personne ne dit rien. Mais lui voit ce qui se passe du grenier où il a échappé aux perquisitions. Lorsque l'ennemi s'apprête à mettre sa menace à exécution, il vient se présenter au chef allemand. Celui-ci lui fait subir, dans une salle de la mairie, un interrogatoire de plusieurs heures en faisant appuyer chaque question de coups. Mais il voit qu'il n'en obtiendra rien. Le soir, notre chef est fusillé derrière l'église du village.

Il était officier de carrière, Commandant d'Infanterie Coloniale, 45 ans, père de 5 enfants, Officier de la Légion d'Honneur, ancien instructeur à l'Ecole Spéciale Militaire de Saint Cyr, Commandant des maquis du Jura.

* * *

Je ne veux pas terminer cette série d'histoires vécues dans le maquis sans rendre hommage à l'un de nos camarades aviateurs qui, en février 1944, alors qu'il dirigeait dans la Montagne Noire une école de chefs de groupe, fut pris par l'ennemi et déporté aux travaux forcés en Allemagne: je veux parler de mon ancien et ami, le Lieutenant R. C. . . . , ancien élève de l'Ecole de l'Air, promotion Mailloux.

J'espère qu'il nous reviendra et qu'alors, il pourra vous parler beau-



coup mieux que moi du Maquis et des boches. Mais s'il est encore des gens pour douter de la bestialité des Allemands et de ceux qui se vendirent à eux, je pourrai leur donner les noms de petits gars de chez nous que j'ai retrouvés, brûlés vifs, sur le bord d'un chemin, avec les yeux crevés et les ongles arrachés.

Capitaine P. ALIBERT

illustré par le S/L FERNET

Lettre a un Elimine

Mon cher ami,

Je viens de lire dans le "Courrier de l'Air" du mois de juin l'article qui a été intitulé "L'âme d'un élève." Votre dernier paragraphe m'a ému. J'ai eu envie de vous écrire, et si cela est possible, de vous aider.



Vous avez vingt ans. Vous viviez en France sous la loi des Allemands, et vous vous êtes échappé pour venir les combattre. Vous avez franchi en fraude la ligne de démarcation des deux zones, vous vous êtes caché avec les "hors la loi," vous avez marché dans la montagne, vous avez été arrêté en pays étranger, vous êtes resté de longs mois prisonnier dans un camp. Enfin, vous avez atteint le Maroc et vous avez revêtu l'uniforme.... Après de nouveaux mois de patience, votre désir le plus cher s'est réalisé: vous avez obtenu d'apprendre à voler. Pour cela, vous avez traversé l'océan, vous avez appris une langue que vous ne connaissiez pas. Après de nouvelles semaines d'attente, enfin, vous avez eu la joie de commencer le pilotage; vous avez été lâché.... Et un matin, vous vous êtes retrouvé dans une baraque du camp de Maxwell, entassé là avec des camarades, éliminés comme vous.

Nous comprenons votre peine. Nul plus que vous ne méritait de réussir. . . . Mais les dieux, n'est-ce pas, sont des boxeurs aveugles, des fesseurs aveugles*, et leurs coups tombent au hasard. De toute façon, nous sommes là pour les recevoir. Inutile de s'en

étonner; inutile, aussi, de se fâcher et de crier à l'injustice: la vie est ainsi faite; elle ne nous est accordée que sous conditions, et ces conditions sont parfois irritantes. Inutile, enfin, de se mettre en colère contre le sort: il n'en tient pas compte.

Mais ce qu'il ne faut pas manquer de faire, par contre, c'est tirer une leçon de cette épreuve. Les épreuves de la vie sont la gymnastique de l'âme (et une gymnastique plus proche de la P.T. de Gunter que de celle d'Orangeburg), l'adversité est un maître que la nature nous donne pour rien.

A quoi cela vous sert-il de porter ce regret qui vous pèse sur les reins comme un sac trop chargé? Plus on gratte son mal, plus ça cuit. . . Il y a deux choses dont il est constamment inutile de s'encombrer: le souvenir d'une souffrance passée, et la crainte d'un mal à venir. Le monde se recrée d'instant en instant; si l'heure est mauvaise, laissez-la tomber à mesure qu'elle s'écoule.

Vous ne pouvez pas chasser ce regret? . . . gardez le donc. Mais je vous en prie, prenez-en juste ce qui est nécessaire à la richesse et la diversité de votre vie intérieure; faites en sorte qu'il ne soit pas en vous un corps en décomposition, un acide qui risque de vous diminuer. Faites-en, au contraire, un engras, une source de volontés nouvelles: il n'y a pas de mal dont on ne puisse tirer quelque bien; et dans notre métier d'homme, il faut traverser le bien comme le mal, l'épreuve comme la joie, car tout concourt au mieux.

Quel "mieux" pouvez-vous espérer de votre élimination? Descendez en vous-même; seuls les revers montrent les hommes. Pensez à Beethoven, souffrant dans sa chair, et se sentant devenir sourd, composant l'Ode à la Joie. Il faut que vous gardiez dans le regard la même assurance, la même clarté, la même foi. Il faut que vous gardiez intact le sentiment de notre chance — immense et provisoire —: avoir 20 ans, être en Amérique, devenir aviateur (qui ira voir le dessin entre les ailes d'argent?). Il faut que vous gardiez le désir de travailler à mériter cette chance. La fortune vous a donné un coup terrible? Plus

elle nous abaisse, plus il faut nous élever. L'outrage appelle la majesté: dans la rue, les plus dignes sont ceux qui viennent de glisser, mettons sur une peau de banane.

Allons, mon vieux, ne restez pas, comme le roi de Thulé, à boire vos larmes dans votre verre. Vous êtes éliminé du pilotage? Faites comme si c'était un autre, et dites-vous, comme le petit boiteux grec,† qu' "à ce prix s'achète l'impassibilité." Vous allez passer en board d'élimination; Guignol dirait que c'est une bonne occasion de montrer sa figure. On y va, bonnes gens, on y va . . . et on saura se tenir.

Alors quoi, dites-vous, ce qu'il faut, c'est se stériliser, se moquer de tout? Non, surtout pas. Personne n'est plus triste que celui qui ne "sent" plus; personne n'est plus odieux que celui qui joue au blasé—C'est la pente normale des faibles, de ne plus croire à rien. Il ne s'agit pas d'être indifférent: être jeune et être indifférent, ça ne va pas ensemble. Il ne s'agit pas non plus d'être dur; mais il faut être adapté à la vie, qui n'est pas tendre.

Comment concilier tout cela? Et bien, comme au cours d'un match que



* Giraudoux, dans "Electre."

† Il s'agit d'Epictète, lequel n'est pas plus grec que vous et moi. Mais parler des latins, ça fait pédant.

Adieu, Bolling!

Le 21 juillet, le détachement français a quitté Bolling Field avec armes et bagages. Définitivement. Mais non sans regrets. . . .

Bolling était un coin sympathique, et la seule base où chacun était d'avance sûr de passer. Etape forcée, dernier arrêt avant le retour, Bolling, tout imprégné du souvenir des anciens, était devenu, avec le temps, une sorte d'institution en apparence immuable, presqu'un symbole. Sa disparition brise une tradition.

La proximité de la Mission de l'Air imposait parfois des servitudes aux détachements en partance. Mais elle leur offrait, en revanche, un certain nombre d'avantages: "tuyaux" de la dernière heure, rapports directs avec les services administratifs, etc. . . .

Ajoutons que Washington était une résidence agréable et une ville qui méritait d'être visitée. Il est à craindre maintenant, que bien peu aient la chance ou le courage d'échapper aux mille tentations de New York pour venir goûter à des charmes plus tranquilles sur les rives "potomacéennes." Quant au "Courrier de l'Air" qui avait mis depuis longtemps ses salles de rédaction à la disposition des "gaziers" de passage, il ne peut que déplorer cette rupture de contact. Il regrette surtout le départ du sympathique Lt. Boutière, un fidèle de la première heure qui n'a jamais hésité à mettre le prestige de son autorité au service de notre revue. Nous lui souhaitons, dans l'accomplissement de sa tâche, à Mitchell Field, autant de bonheur et de succès qu'à Bolling.

Le Commandement français avait toujours entretenu d'excellentes relations avec les différents chefs de corps américains: Colonel Thos. W. HASSELEY, Colonel Rob. W. C. WINSATT, Colonel J. M. HUTCHINSON, qui se sont succédés à Bolling. La suppression de cette base, comme centre de regroupement des Français, intervient au moment où nos relations avec le nouveau Commanding Officer, Colonel Wm. L. BOYD, s'annonçaient comme exceptionnellement cordiales.

Le Colonel BOYD, qui a servi en France, en qualité d'aviateur, pendant la guerre de 14-18, est un grand ami de notre pays où il a séjourné à plusieurs reprises. C'est grâce à son amabilité, aux efforts du Col. Percy MINS, son adjoint, depuis longtemps attaché à Bolling, et à l'activité du Major W. F. HOWARD, qui s'est occupé spécialement de nos compatri-



Colonel William L. BOYD

otes, que la prise d'armes du 14 juillet et le pique-nique qui l'a suivi ont été si bien réussis.

En quittant Bolling, le Lt. BOUTIERE a adressé au Col. W. L. BOYD, une longue lettre de remerciements dont nous avons retenu et traduit le passage suivant:

"... Les officiers, sous-officiers et hommes de troupe de mon détachement n'oublieront pas les bons moments vécus sur les bords du Potomac.

"Nos élèves ne sont pas passés en vain aux Etats-Unis. Au cours de leur séjour, ils auront appris à comprendre et à aimer ce grand pays. Chacun d'eux rentrera en France chargé d'une mission; il s'y transformera en une manière de "good will ambassador," de colporteur de cet esprit de coopération et de soli-

darité internationales qui doit resserrer les liens entre nos deux nations.

"Mon Colonel, dans cette gigantesque lutte pour l'organisation d'un monde meilleur, immense aura été la part de votre patrie. Si par sa précieuse contribution à la libération des peuples opprimés, elle s'est acquis la gratitude universelle, nulle part ce sentiment n'aura été plus vivace ni plus profond qu'en France. . . ."

En joignant notre témoignage de reconnaissance à celui du Lt. BOUTIERE, nous pouvons assurer sans crainte, à notre tour, au Colonel W. L. BOYD, que ni les belles plages du Long Island, ni les feux resplendissants de Broadway n'effaceront du cœur de nos camarades le souvenir de Bolling Field.

nous voulons gagner, il faut mettre dans le jeu toute la science et toute l'attention dont nous sommes capables, mais en même temps lui être indifférent, comme à la balle. L'arrière-grand-père ‡ d'un de nos camarades actuellement en Advanced à Turner a écrit: "Il faut Vouloir, comme si nous pouvions tout; et ensuite, lorsque nos espoirs ont été déçus, savoir agir comme si nous n'y pouvions rien." Deux traits en apparence contradictoires définissent l'homme de caractère: sa capacité de volonté (et aussi de choix, de refus—dix "je ne veux pas" pour un "je veux"—), et sa résignation, je dirai même sa désinvolture devant l'inévitable. Montherlant dit: vivre avec intensité, et détachement.

Pendant un long moment, vous avez senti sur vous la tristesse et le regret, comme l'eau d'une rivière dans laquelle vous vous seriez franchement jeté; mais maintenant, sortez-en, ébrouez vous et repartez,

‡ Joseph de Maistre.

l'âme tranquille sur les routes qu'on vous offre. L'art de la vie consiste à s'accorder avec tous ces changements, et à savoir découvrir le bien et le beau qui se trouvent partout.

*
* *

Je vous écris au soir du 14 Juillet. Toutes les Bastilles du monde ne sont rien en comparaison des prisons que la plupart des hommes s'imposent à eux-mêmes avec leurs craintes, leurs regrets, leurs préjugés, leurs ambitions ou leurs haines. Dans la cage qu'ils se sont ainsi faite, ils restent sur leur perchoir, la tête fourrée sour l'aile; quand ils s'ennuient, ils sautent sur leur balançoire, dansent, caquent, boivent et s'amusent avec des diners, des parties de cartes et des sous glissés dans un distributeur. Mais il n'y a plus rien en eux...

Nous saurons garder intacte la foi de nos vingt ans. Nous ne serons plus pilotes: les uns travailleront au "bombsight," les autres dans la tourelle Martin. Ce seront quand même

de belles tâches d'aviateur. Les moins favorisés n'auront plus droit qu'au porte-plume (je ne connais que trop la catégorie). . . . Mais même ceux-là travailleront avec cœur. Et de toute façon, nous aurons encore, à nos heures de loisirs, et après la guerre, tellement de bibliothèques à explorer, tellement de sensations à vivre, de problèmes à comprendre, de misères à soulager, tellement de maisons à bâtrir, que nous n'aurons pas le temps d'avoir des regrets.

Vous réclamez, mon cher ami, "une incessante action" . . . Soyez tranquille; notre époque, qui nous a déjà bien servi, nous en promet encore. Ne vous arrêtez pas à votre désillusion. Qu'elle aide, au contraire, à vous forger l'âme dont nous aurons tous besoin: Il n'y a rien, chez nous, qui ne soit à refaire. . . . Nous aurons une vie bien remplie de richesses et d'obstacles.

Lt. Jacques Habert
illustré par le Cal. ALEMANG

Nouvelles de France

Reconstruction

La reconstruction se poursuit, en France, dans toute la mesure des possibilités. Nos ports de l'Atlantique en particulier, sont l'objet de beaucoup d'efforts: A l'appel de M. André Siegfried et du Service civique de la Jeunesse, les étudiants parisiens ont décidé de consacrer leurs vacances au Havre. 2000 étudiants seront hébergés, à tour de rôle, de juillet à octobre, pour être employés comme ouvriers volontaires. Nos ingénieurs utilisent des briques récupérées et l'argile des falaises. La ville du Havre ne compte plus actuellement que 35.000 habitants—pour la plupart très pauvrement logés.

De même, Saint-Malo, qui n'était plus qu'un amas de ruines, commence à renaître. "Je ferai de Saint-Malo un nouveau Stalingrad" avait dit le Général allemand von Aulock avant de rendre la ville. La destruction systématique de la cité, commencée dans la nuit du 5 au 6 août, fut réalisée par le tir d'obus incendiaires et par l'action des hommes de la garnison allemande qui semèrent des plaquettes au phosphore dans les maisons épargnées par le bombardement. Cet enfer dura jusqu'au 13 août. Des patrouilles tiraient sur quiconque tentait de juguler le fléau. Des qua-

torze hôtels des corsaires, un seul resta debout. Toutes les collections de la ville avaient disparu. La valeur des biens détruits dépassait vingt milliards. Mais les Malouins, aujourd'hui, reconstruisent leur ville, avec les mêmes pierres et dans le même style. Sur les remparts intacts, les hôtels des corsaires seront rebâties ainsi que tous les immeubles qui présentaient un caractère historique ou artistique.

*
* *

Les Chemins de Fer français viennent en bonne place dans l'effort général de renaissance: Lors de la Libération, en Août 1944, étaient hors d'usage: 3.000 kms. de voies, 2.000 ouvrages d'art, 10.000 appareils de signalisation. 170 gares importantes étaient détruites ou gravement endommagées. 24 grandes gares de triage sur 30, 20 dépôts de machines sur 50, 4 des plus grands ateliers de réparations de wagons étaient inutilisables. Sur 17.000 locomotives avant-guerre, 11.000 restaient, dont seulement 2.900 utilisables. Des 460.000 wagons d'avant-guerre, restaient 230.000 dont 74.000 avariés. Sur 36.000 fourgons, 17.000 restaient dont 7.000 avariés.

La S.N.C.F. n'en a pas moins, dans de telles conditions assuré le ravi-

taillement des villes, et contribué puissamment à l'effort de guerre en assurant les transports militaires alliés. Au 1er juillet 1945, 1730 ouvrages d'art ont été rendus à la circulation, ainsi que 2.300 kms. de voies, avec 6.000 appareils de signalisation 7.000 locomotives circuleront avant la fin de l'année et on espère récupérer 3.350 machines emportées par les Allemands. 20.000 wagons et 1.300 fourgons furent remis en état. Grâce aux fournitures alliées et aux constructions nouvelles, le parc utilisable atteindra cette année 270.000 wagons. Le nombre de wagons chargés est passé de 29.385 en Septembre 1944, à 78.475 en janvier et 117.533 en juin 1945.

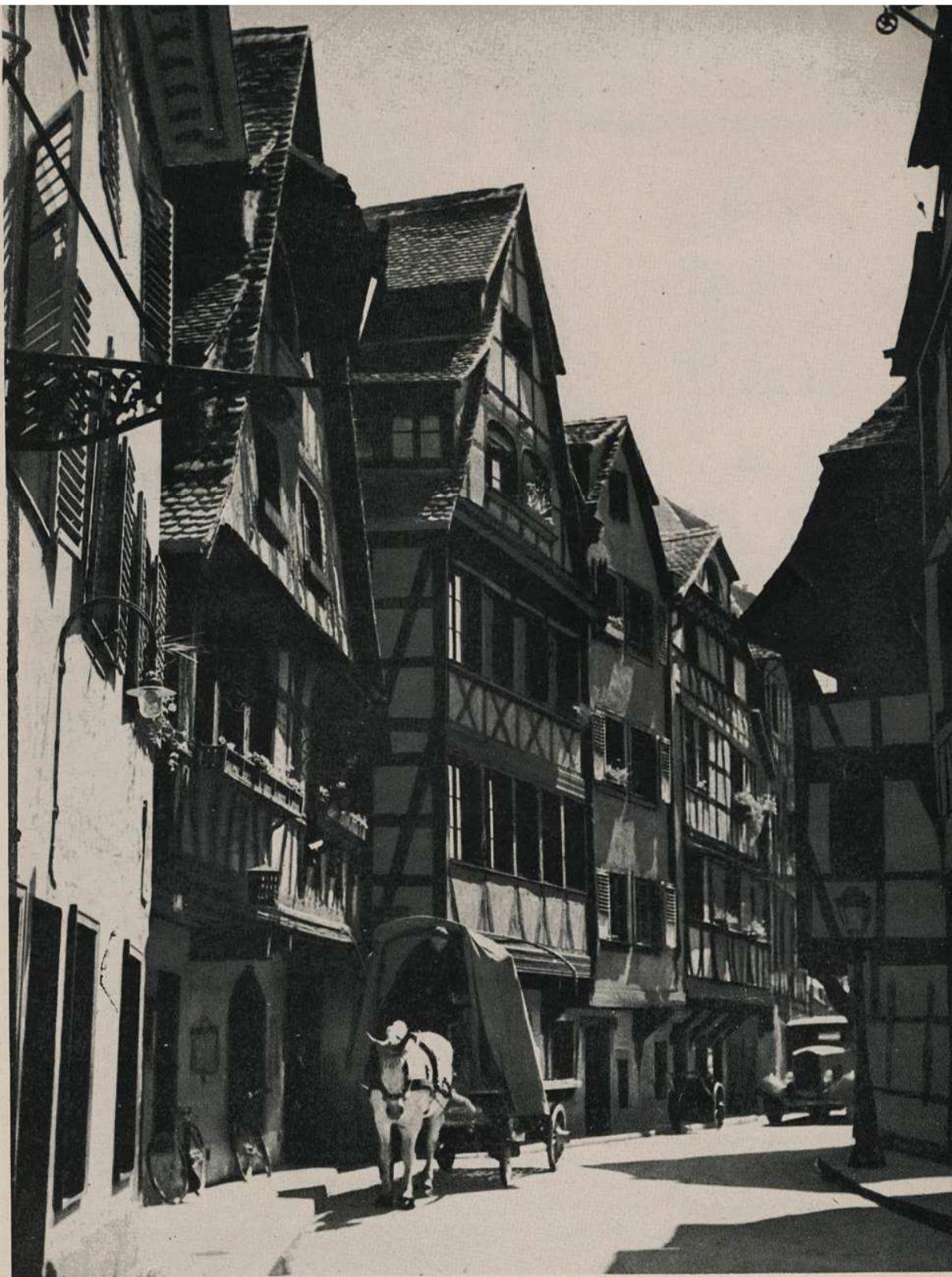
La S.N.C.F. rapatria en Mai, chaque jour, environ 25.000 prisonniers et déportés par des trains spéciaux.

*
* *

Occupation

La zone d'occupation française en Allemagne a été délimitée d'une façon définitive le 1er juillet. Elle comprend: (a) la rive gauche du Rhin, jusqu'au parallèle de Bonn, avec les villes de Coblenz, Mayence, Worms, Wiesbaden, Sarrebruck et Trèves; (b)

(suite page 40)



ALSACE—*Soleil de juillet*

— LE PRIX —

*"Entre toutes les morts qui menacent les hommes,
La plus belle est celle qui sert à leur Patrie."*

Tombés pour la FRANCE, en service aérien commandé, du 25 mai au 25 juillet 1945 :

Aspirant PEYROUNY Marcel, à Dodge City (Kansas), le 26 Mai.
Lieutenant MAURICE Georges, à Gunter Field (Alabama), le 29 Mai.
Cadet MORGEAT Jacques, élève-pilote, à Gunter Field, le 14 Juin.
Sergent ROMAND Robert, à Selfridge Field (Michigan), le 2 Juillet.
Sergent MURAT Henri, à Selfridge Field, le 20 Juillet.
Sergent TENDERCO Lucien, à Selfridge Field, le 20 Juillet.

Au moment de mettre sous presse, une douloureuse nouvelle nous parvient: un accident vient de causer la mort de l'Aspirant Comerçon et de tout son équipage de B.26, à Selfridge. Comerçon était un de nos plus brillants collaborateurs. Il était l'auteur notamment de "Altitude 7.800" et de "Lettre ouverte à une Américaine," articles qui furent particulièrement appréciés.

C'est avec une profonde émotion que le "Courrier" ajoute le nom de Comerçon à la liste de ses collaborateurs tombés en service aérien, et qu'il adresse à la famille de notre camarade l'expression de sa sympathie attristée.

Au Lieutenant MAURICE, Mort pour la France

Le Lieutenant Maurice est mort! Nul d'entre nous n'a voulu le croire. Nous savions tous qu'un AT 6 était tombé, mais nous ne pouvions, nous ne voulions pas penser que c'était le vôtre. . . . Nous avons espéré longtemps. Longtemps, nous avons attendu votre retour. Peut-être aviez-vous réussi à sauter. . . . Peut-être la chute n'avait-elle pas été mortelle. Ne voulant pas nous résoudre à l'évidence, nous nous sommes raccrochés au moindre espoir, nous avons fait toutes les suppositions. . . . Vous n'êtes pas revenu.

Vous étiez si vivant dans nos esprits et dans nos coeurs, que, longtemps, nous vous avons imaginé parmi nous. Maintenant encore, nous n'avons pas réalisé votre disparition. Vous étiez devenu partie intégrante de notre vie en commun. Nous sentions, pensions ensemble. . . . Mais quelque chose est brisé; jamais nous ne retrouverons les heures, les soirées que nous avons connues, à Craig, à Orangeburg. . . . Vous êtes absent ce soir, Maurice.

Vous êtes absent, mais votre souvenir vivra. Vous êtes tombé avant d'arriver au but que vous désiriez tant atteindre, vous êtes tombé avant que les "Ailes" ne vous consacrent. Mais en partant, vous nous avez laissé votre "Esprit," vous nous avez légué cette Volonté que vous teniez de votre Vendée et qui vous était propre: Elle nous donnera une force nouvelle dans la poursuite de notre entraînement, vers nos Ailes, qui seront un peu les Vôtre.

L. G.

A Robert ROMAND, mort pour la France

Une note brève signée de l'Aumônier est affichée à la ready-room: une messe sera dite demain 4 juillet, 8h., à la chapelle du camp, pour le repos de l'âme du Sergent Robert ROMAND, mort en service aérien commandé le 3 juillet. . . .

Tu étais parti, Romand, fort et souriant, heureux de tes 19 ans, pour une mission de tir aérien. Ma patrouille décollait peu de temps après la tienne, quand brisant le ronronnement régulier des moteurs, la radio nous apporta les appels angoissés de ton leader. Ton P.47, de plus en plus vite, piquait tout droit de 12.000 pieds de haut vers le lac. . . . Un instant après, sans que tu aies dit un seul mot, les eaux se refermaient sur toi. . . .

Tout était fini, tu étais entré dans l'éternel silence. . . . Au-dessus du lac, ta patrouille tournait dans le ciel pur du Michigan, regardant en vain la surface immobile. Seule, la voix sourde de ton leader, guidant le crash-boat vers le lieu de ta chute, résonnait encore. . . .

Tu aimais ton avion Romand; tu n'en seras plus jamais séparé. Il sera ton linceul, au sein de ce lac au bord duquel, ensemble, en de douces soirées, nous avions fait souvent des projets d'avenir.

Nous quitterons ce rivage. Mais malgré tout, Romand, tu resteras auprès de nous. En ces flots très bleus—comme un beau ciel de France—repose dans la paix.

Sgt. Jean PARR.



I. De la joie d'obtenir une permission.

... Un beau jour de juin, notre détachement, se présentant au Commandant d'Armes de Lowry Field, fut, à la stupéfaction générale, convié à prendre le large pour ne revenir que deux semaines plus tard! Vous ne le croirez peut-être pas, mais cette libéralité inattendue fut accueillie sans enthousiasme. Les "gaziers" se recusèrent: les fonds, hélas, étaient trop bas... et le Commandement dut se résoudre à désigner d'office les permissionnaires. Naturellement, je fus, avec Raymond, au nombre des victimes, avec en poche, pour toute fortune, une permission formelle, pénible à accepter, délicate à utiliser....

II. Pérégrinations et tourisme.

"Pour Santa Fé, en voiture." Nous dédaignâmes délibérément—et pour cause—bus et railroad. L'auto-stop ne pourvoirait-il pas à notre indigence? L'essai s'avéra, sinon infructueux, du moins mouvementé. Mais dix-huit véhicules différents, de la Lincoln Zéphyr à la camionnette Ford, prêtèrent avec tant de bonne grâce leur concours à l'équipage, que nous ne mimes que quarante huit heures pour parcourir les (censuré) milles de distance qui séparent Denver de la capitale du New Mexico. Ainsi nous apparut Santa Fé, dans

un coucher de soleil digne des meilleures pages de Chateaubriand.

III. Sur les lieux.

Santa Fé, terre des cow-boys et des "ranches," des Indiens peaux-rouges et des pueblos... Chaleur lumineuse, sécheresse, paysage de couleurs nettes, pittoresque relief d'horizons montagneux et d'étendues sauvages. Au loin se figent des silhouettes de Centaures, tandis qu'errent les taches confuses des libres troupeaux.

Mais en 1945, deux ranches sur trois possèdent une piscine et les cow-boys conduisent nonchalamment les derniers modèles de l'industrie automobile américaine pour aller effectuer leurs versements en banque. Également, les Indiens travaillent l'argile du potier ou s'adonnent au tissage des laines plutôt qu'ils ne chassent le bison. Cependant, les rodéos se déroulent toujours suivant le processus des traditions propres au Far West: l'apparat de leurs danses (rythme



étrange, simulacres, attitudes, gestes, mystérieux) et la splendeur bigarrée de leurs costumes évoquent les cérémonies d'autrefois, au pied des totems embrasés.

IV. Accueil à des Français.

L'hospitalité, dans cet état, n'est pas un vain mot: nous l'expérimentâmes aux dépens de nos attributs postérieurs. Sacrés canassons! Quant à Messire Gaster, habitué aux continuelles vitamines du G.I.'s Mess Hall, il est revenu bien malade d'avoir été trop bien reçu....

Presque toutes nos récentes relations parlaient français, quelques unes le lisaien à première vue. Mais toutes connaissaient la France, Paris naturellement, les châteaux de la Loire, les clôs de l'Anjou, les arènes de Nîmes et le pont du Gard.

La première chose qu'on eut plaisir à nous montrer dans ce coin perdu du Far West américain, ce furent les dernières créations de la haute couture parisienne. Et les charmantes modèles, pour la circonstance... non, rien, passons. On nous montra les éditions de luxe de tirage illustré: Matisse, Derain, Renoir, Bonnard. On nous fit entendre des enregistrements de Jean Sablon; vous vous souvenez: "Vous, qui passez sans me voir...?" On nous offrit du "Moët & Chandon" dans des coupes de cristal de Baccarat, et du caviar sur de la porcelaine de Sèvres; l'argenterie venait de Thiers et le tout reposait sur des dentelles du Puy.

Mon camarade et moi ne savions plus s'il fallait rejeter les épaules en arrière, ou nous laisser aller à une douce évocation de souvenirs mélancoliques.

V. Retour au sweet home.

Un, deux, un, deux. L'élimination des divers cocktails immodérément absorbés s'opère au gré des déplacements en formation.

Un, deux, trois, quatre. Notre populaire moniteur de P.T. fait son affaire des tenaces courbatures souvenirs de marches inconsidérées. Puisse le ciel, d'ailleurs, le conserver longtemps en activité ici, pour le plus grand bien des abdominaux, des pectoraux, et de l'esthétique "mitrailleur-armurier."

Caporal-Chef Claude BOURY
Cul de lampe par BOISSOUT

Lettre de France

La nuit est tombée sur Craig Field. . . Dans l'ombre moite, toute tiède encore de la chaleur du jour, quinze scouts et routiers sont réunis, qui viennent de se recueillir pour le "départ routier" de cinq d'entre eux. . . Quelle belle occasion pour une B.A.! Justement voici qu'une voix s'élève pour en proposer une . . . et une voix qui vient de France—une lettre arrivée le matin même. C'est une infirmière qui écrit:

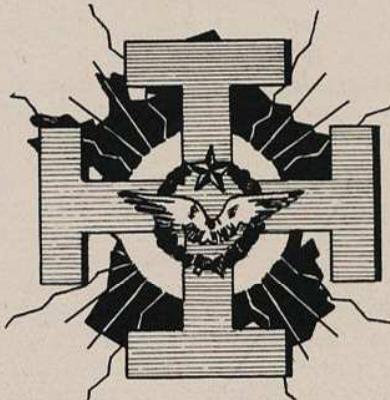
"Ce matin, travail au Val-de-Grâce; nous avons en ce moment beaucoup de prisonniers rapatriés malades, et aussi de soldats blessés devant Royan. J'ai causé avec un garçon d'Alger. . . Il a les nerfs du pied droit coupés et ne peut pas marcher car sa jambe enflé. Puis, j'ai vu un autre brave type, ancien prisonnier revenu avec la polyomélite, les deux jambes paralysées depuis un an et demi; on essaie un traitement électrique avec bon espoir, mais souvent on ne lui fait pas son traitement car il n'y a personne pour le porter. Quelle tristesse! . . . Il n'y a personne pour aider ceux qui ont peiné et souffert pour nous. . . Et ces hommes ne peuvent pas manger à leur faim, n'ont pas de savon pour laver leur pauvre corps. . . Il leur faudrait de la suralimentation pour se remettre, et il n'y a guère que des légumes à tous les repas. . . Mais c'est une leçon de les approcher. La souffrance élève, grandit. Ces types sont admirables! On a fait la toilette d'un tout jeune qui a les deux bras coupés—il est triste, lui, car il

dépend des autres et n'est pas toujours aidé. . ."

Avant que cette voix de France ne se soit tue, les yeux qui ont brillé dans la pénombre ont répondu: Oui, adopté! . . . Il n'était pas besoin d'un plus long témoignage pour comprendre que la grande misère de nos prisonniers et de nos combattants ne s'était pas terminée d'un seul coup avec la liberté retrouvée, avec la lutte achevée. Ce n'est pas en trois ou quatre mois qu'on répare dans un pays qui manque de tant de choses essentielles, les ravages de cinq ou six années de captivité. . .

"Il leur faudrait de la suralimentation." Or la France ruinée ne peut pas donner à tous ses blessés, le régime qui amènerait une guérison rapide. . .

Il leur faudrait un bon moral, de l'affection, la certitude de guérir, or combien, en revenant des camps et des champs de bataille, ont retrouvé leur maison ravagée, leur famille dis-



persée, et qui restent seuls avec la hantise de ne pas guérir, d'être toute leur vie des inutiles. C'est dur quand on a vingt-cinq ou trente ans! Ils sont résignés. . . . Faudrait-il que nous le soyions autant qu'eux, non certes, et c'est pourquoi ce soir-là, quelques garçons au regard clair ont décidé d'adopter les six Blessés du Val-de-Grâce. Et c'est pourquoi aussi le lendemain, tout le détachement réuni a approuvé unanimement cette initiative et a décidé à son tour d'envoyer toutes sortes de douceurs à ces Français qui en ont tant besoin.

L'œuvre de solidarité humaine et française se poursuit: nos prédecesseurs ont soutenu, par leurs colis, des prisonniers dans leurs camps, les combattants des obscurs champs de bataille de l'intérieur. A nous de continuer dans la mesure de nos moyens l'œuvre commencée, à nous d'accélérer leur guérison!

Le 23ème détachement s'est scindé, déjà. Mais chaque groupe aura à cœur de mener à bien l'œuvre entreprise. Déjà en une semaine, le groupe, resté à Craig Field—l'arrière garde—a réuni plus de quarante-cinq dollars et beaucoup de paquets de cigarettes. Les premiers colis vont être expédiés. Chaque semaine chacun versera son obole, participera à la confection et à l'envoi des colis, et si quelques semaines plus tard, un peu de joie pénètre avec eux dans des coeurs de Français malheureux, ce sera notre récompense, une belle récompense!

Lt. RETEL.

Nouvelles de France

(suite de la page 36)

sur la rive droite: le pays de Bade au sud de Karlsruhe, et la partie orientale du Wurtemberg, avec contrôle de toute la frontière suisse; (c) en Autriche, le Vorarlberg et toute la province du Tyrol.

Nos troupes ont fait leur entrée dans Berlin le 6 juillet. Ce premier détachement d'occupation est formé de régiments de la 1ère Division Blindée: ce sont les vétérans des 3ème et 9ème Régiments de Chasseurs d'Afrique dont les étapes, en 30 mois de combat, ont été Rome, Marseille et Strasbourg, qui ont défilé les pre-

miers dans la capitale allemande. La zone française est située au nord et au nord-est de la ville.

* * *

Il n'est pas possible, dans le cadre réduit du "Courrier de l'Air," de publier toutes les nouvelles de France que nos camarades désireraient y trouver.

Le grand hebdomadaire français de New-York, "FRANCE-AMÉRIQUE" donne chaque semaine des informations très complètes; il vient, en particulier, d'inaugurer une rubri-

que des sports en France. Tous les élèves des CFPNA peuvent lire "FRANCE-AMÉRIQUE," et s'y abonner.

*

Visite . . .

Le Président Truman a invité le Général de Gaulle à se rendre aux Etats-Unis dans le courant du mois d'Août, et le Général de Gaulle a accepté cette invitation. C'est avec une joie profonde que la colonie française d'Amérique s'apprête à recevoir le Chef de notre pays. Les C.F.P.N.A. auront-ils la visite du Général? On l'espère, sans oser l'espérer . . . mais chut!

* *

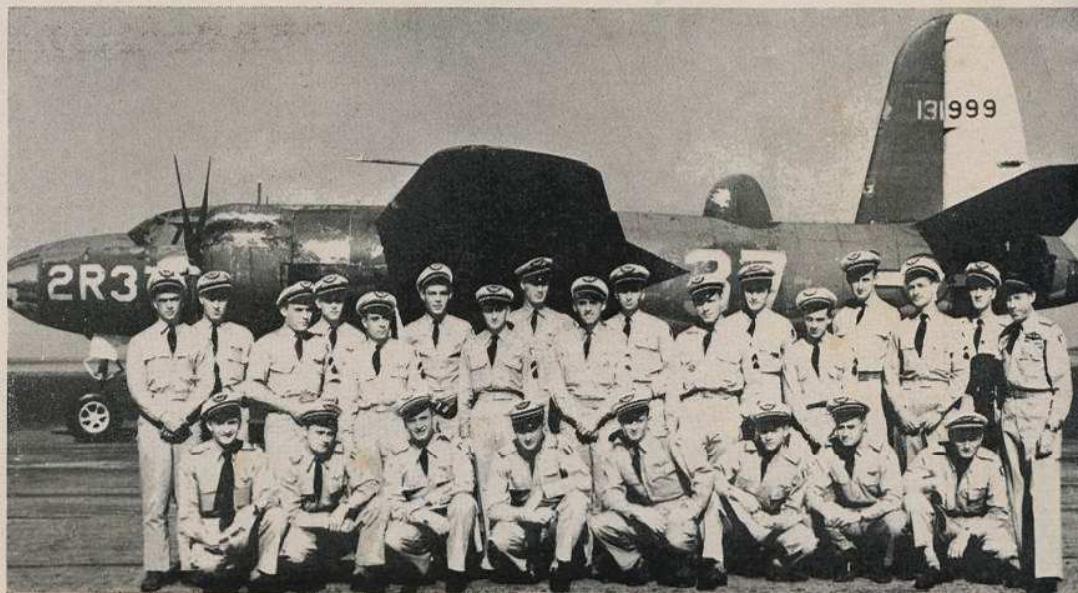
TOURS DE PISTE

★
CRAIG FIELD



★
BIG SPRING

★
DODGE CITY



RESONANCES

Hommes et femmes des Etats-Unis, vous fêtez avec joie et fierté votre jour de l'Indépendance. Vous avez raison d'être joyeux et fiers: Par votre courage et par votre effort, vous avez contribué à battre l'Allemagne, ennemi de l'Europe et, par là, à sauver la liberté du monde. Demain, vous pourrez vous glorifier d'avoir joué le premier rôle dans la défaite du Japon, ennemi de l'Asie.

Sachez que nul plus que la France ne se réjouit de vos succès. Nous sommes de vieux amis. Jamais nos deux pays ne se sont combattus.

Nous étions avec vous dès les commencements. Nous avons vu naître votre force. Nous l'avons vue grandir quand vous êtes venus une première fois au secours de la vieille Europe. Nous venons de la voir se déployer sur les champs de bataille à tout jamais mémorables de cette guerre. Toujours et cette fois encore, nous, Français, et vous, Américains, avons servi le même idéal.

Nous célébrons donc avec vous, comme vous, le jour de l'Indépendance, votre fête. Puissions-nous le célébrer ensemble longtemps, comme aujourd'hui, dans une juste gloire acquise en commun."

(Allocution prononcée à la radio par le Général de GAULLE, en anglais, à l'occasion de l'Independence Day, le 4 Juillet 1945.)



"J'ai la conviction que les Américains comprennent les besoins actuels de la France et sont résolus à faire tout ce qui est en leur pouvoir pour que ces besoins soient satisfaits. Mais les Français comprennent aussi les grandes charges qui pèsent sur ma patrie; ils regardent avec compréhension et sympathie les millions de jeunes Américains pour lesquels aujourd'hui la France est une étape et un havre temporaire sur la route de la guerre farouche du Pacifique.

Les fêtes nationales de la France et des Etats-Unis sont très proches l'une de l'autre, et ainsi je le demande à Dieu et je le crois, sont nos deux pays.

(Extraits du message adressé en réponse par M. J. CAFFERY, Ambassadeur des Etats-Unis à Paris, sur les antennes de la radiodiffusion nationale.)



Fin ce jour tellement symbolique pour la France et tous les pays où la liberté est chérie, j'ai le plus grand plaisir à vous envoyer les souhaits et meilleurs voeux du peuple des Etats-Unis pour le peuple de France.

"Puisse l'année à venir être témoin du relèvement continu de la France, et voir la fin des épreuves infligées à son sol et à son peuple."

(Message adressé par M. TRUMAN, Président de la République des Etats-Unis, au Général de Gaulle, à l'occasion du 14 Juillet.)

