

AOUT
1945

★
Louis Bleriot

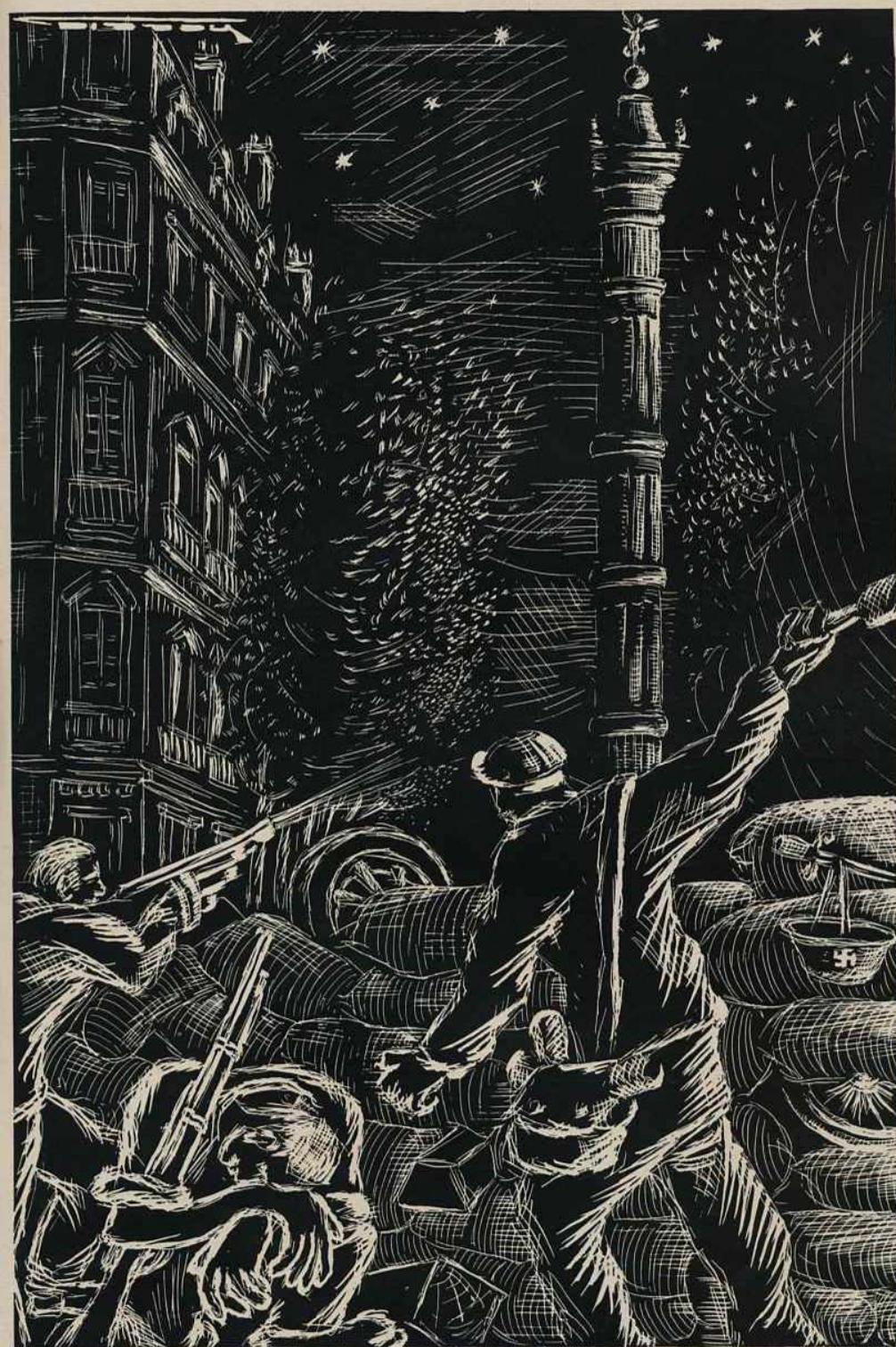
COURRIER DE L'AIR



AUX ETATS-UNIS

S O M M A I R E

*Ce numero est dédié à Louis Bleriot
premier pilote de France*



LIBERATION DE PARIS

Dessin par BOISSOUT

Editorial

Louis Bleriot

Les Sports

Totor

par Caporal PINCON

En Perm 'A Paris

Les Aviateurs du Bouhara

par le Ss. Lieut. R. DUPUY

illustré par BOISSOUT

Armuriers-Mitrailleurs

par Lt. DELARUE

illustré par le Pvt. MAUTIN

Silhouettes

Tac. R

par le Capitaine R. DUPUY

Ma cher Maman

par le Sergt. Chef NOVAK

Craig Field-Le Pool

N'Oubliez Pas Les Roues

par l' E.A.R.L VEGLER

Le Palmares De La Chasse

Lettre a un Prisonnier Rapatrié

par L'EAR ONETTO

illustré par Jean SAGNIER

La Voyante de Detroit

s lieut. Jean ROUSSEAU

Traduisons

par E.A.R. Jean SAGNIER

Lowry Field

Nocturne

par l'Asp. DUFETEL

Le Pool Est Mort

par le Lt. HENRY

illustré par BOISSOUT

Le 17ème Chasse

par le Lt. LE GALL

C'Est Des Nouilles

par l'Adj. A. Waldron

Echos du 14 Juillet

Air Force Day

Souvenirs de Paris

par M. Letort

Poste Aérienne

Le Prix

"VJ Day"

par l'Asp. ALIX

Une page "A la Dubout"

par BOISSOUT

Histoires Authentiques

par le S. Lieut. DUPUY

La Bombe Atomique

Coporal Chef ROLLAND

illustré par l'auteur

Tours de piste



LE COURRIER DE L'AIR

ORGANE DES ELEVES
DE
L'AVIATION FRANCAISE
EN AMERIQUE

ILS GRANDIRONT AUX ETATS UNIS

*"Par les Eleves
pour les Eleves"*

No. 11 Direction: *French Air Mission* 1420 - 16th Street, N. W., Washington, D. C.

EDITORIAL

LA LIBERATION DE PARIS

On avait décrété que ce peuple était irrémédiablement défait et qu'il avait l'âme d'un vaincu.

Pendant quatre ans, ses prétendus dirigeants ne lui avaient parlé que pour ressasser sa défaite, pour répéter qu'il fallait s'en souvenir: non pour en appeler, mais pour l'y soumettre.

Jamais l'entreprise d'avilissement d'une nation n'avait été menée avec autant d'obstination et de méthode: mille procédés d'intimidation, de chantage, de violence avaient été imaginés, multipliés, pour décourager, pour briser la résistance.

Seules des voix lointaines impatiemment guettées, dangereusement écoutées, disaient aux Français d'espérer, de se préparer; seule la foi des catacombes soutenait les patriotes.

Un jour, un éclair a traversé les ténèbres: un signe est apparu dans les nuées.

Et, ce jour-là, la nation enchaînée et torturée a rompu ses entraves, dépassé sa souffrance; elle s'est levée elle a couru aux armes. Aux armes? Dans Paris, l'ennemi avait des chars, à proximité il en avait plus encore; il disposait d'assez d'avions avec assez de bombes et de mitrailleuses pour écraser et faucher une sédition; les troupes avaient des canons, des mitrailleuses et l'expérience du combat; les ordres des chefs étaient formels: mater toute tentative d'insurrection, faire sauter les ponts opérer le maximum de destruction avant de partir, si on y était contraint. Le peuple de Paris, lui, n'avait que son espoir au cœur et ses bras avec de pauvres armes: un fusil pour quatre, une grenade pour vingt.

Les bataillons? des hommes les plus divers d'âge, de classe et de costume, en calot, en casquette, en chapeau, tête nue, des femmes, des jeunes filles; tout ce peuple qui a surgi des pierres, des maisons, du pavé, et a dressé ses barricades.

Une forêt de drapeaux trouvés, fabriqués, inventés Dieu sait comment, a recouvert tout à coup les murs de la cité, affublés depuis quatre ans de la croix gammée, comme d'une marque de bagne.

Sous cette floraison inouïe, dans le fracas sillonné des salves meurtrières, où s'affrontaient l'enthousiasme des insurgés et la rage des occupants, le miracle s'est accompli.

Le miracle de Sainte-Geneviève et ce qui avait failli être le miracle de Jeanne, à la porte Saint-Honoré; l'ennemi était paralysé, frappé d'impuissance par l'énorme clamour, le prodigieux soulèvement, le choix unanime d'un peuple décidé à mourir pour secouer la honte.

Paris était sauvé.

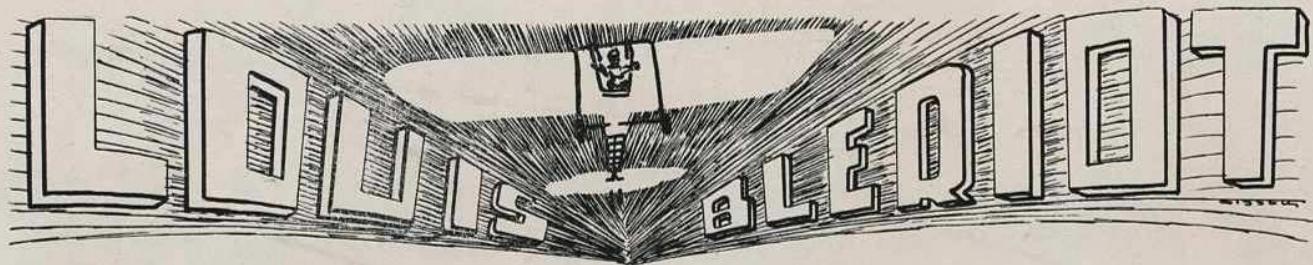
Et dès que l'ennemi eut capitulé, on vit cet autre miracle; les barricades où s'était déchirée la fureur allemande, ces barricades qui tant de fois dans l'histoire de Paris ont servi pour des combats fratricides, les mêmes mains qui les avaient édifiées les défaisaient avec autant d'ardeur qu'elles avaient mise à les dresser. De la révolte de Paris, il ne restait que la fierté d'avoir montré au monde ce dont ce peuple demeure capable et, entre les citoyens, la volonté de rester unis après avoir souffert, espéré, lutté et vaincu.

Charles BIDAULT

Ministre des Affaires Etrangères
(Extrait des Cahiers Français d'Information)

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.



Voici 36 ans, le 25 juillet 1909, un homme franchissait pour la première fois la Manche en avion, au-dessus du Pas de Calais—ce petit bras de mer qui a su arrêter tant de grands conquérants. . . .

Louis Blériot sortait de l'Ecole Centrale. Un jour, en 1905, il avait rencontré un gros homme à la barbe de fleuve qui lui avait parlé de ses efforts pour trouver un aéroplane qui volerait par son moteur, et non pas à la manière du "cerf-volant" des frères Wright. Cet homme s'appelait Levavasseur et ses études aboutirent à la construction d'une merveilleuse mécanique. Levavasseur aimait autant son moteur que sa fille Antoinette, et il les unissait tellement dans son esprit qu'il donna le prénom de son enfant à son "huit cylindres en V". "L'Antoinette" allait permettre le prodigieux essor de l'Aviation.

Quelques semaines plus tard, Louis Blériot, saisi de la fièvre des inventeurs, abandonnait la fabrication des phares d'automobile et se consacrait à la réalisation des "plus lourds que l'air". En dépit d'échecs répétés et malgré le succès de Santos-Dumont qui avait établi, à Bagatelle, le premier record du monde en ligne droit en volant sur biplan à rélice propulsive pendant 220 mètres à 6 mètres d'altitude, lui, Blériot, continuait à croire à la superiorité du monoplan à hélice tractrice.

Le 5 avril 1907, il réussit à parcourir huit mètres sur son monoplan "canard" à équilibrer placé à l'avant. . . . Cette courte distance lui avait suffit pour percevoir les défauts de la machine et en concevoir une autre. Il se mit à y travailler et au mois de septembre suivant, on vit rouler sur le terrain d'Issy-les-Moulineaux, un double monoplan aux ailes en tandem—la "Libellule"—dont le pilote rétablissait l'équilibre en se déplaçant avec son siège sur une glissière.

Cette fois, Blériot parcourut 180 mètres; mais en reprenant contact avec le sol, il brisa complètement son appareil. "On peut réduire la voilure arrière murmura-t-il en considérant les débris de son avion. Un petit plan fixe suffira, avec des volets mobiles pour monter ou descendre. . . . Oui, c'est cela!" . . . Et sans se retourner, il partit pour dessiner le fameux type VIII bis, ancêtre de tous les monoplans à venir.

En octobre 1907, Henri Farman franchissait 770 mètres; le 13 janvier 1908, il fermait, pour la première fois, une boucle de 1 kilomètre, et dès lors, les progrès sont rapides: en septembre, Louis Delagrange portait le record à 24 kilomètres et 125 mètres! Mais Blériot, lui aussi, travaillait, et, précurseur dans tous les domaines, il voulait déjà montrer que l'avion était fait pour les voyages:

Le 31 octobre 1908, Levavasseur se relevait d'au-dessus de son Antoinette de 50 C.V., et passant une main pleine de cambouis sur sa barbe roussâtre, faisait signe que tout irait bien. Blériot s'envolait de Toury vers Artenay, au-dessus de la Beauce. Les quatorze kilomètres furent accomplis à une vitesse jamais atteinte, en moins de treize

minutes (Farman détenait le record de vitesse avec 52 kms. 700 à l'heure). Le pilote se posa à Artenay, reçut les félicitations du maire et un bouquet de fleurs que lui offrirent des jeunes filles—bien émues devant ce héros de l'air—puis il repartit. Au retour, le moteur commença à bafouiller. Blériot se posa dans un champ fraîchement labouré, décrassa la bougie coupable, et repartit, démontrant qu'on pouvait parfaitement se poser en campagne et décoller de n'importe quel terrain. Les brevets de pilotage venant d'être institués, cet exploit valut à Blériot d'être choisi pour être titulaire du brevet No. 1. . . . Mais il avait encore de grandes choses à accomplir. . . .

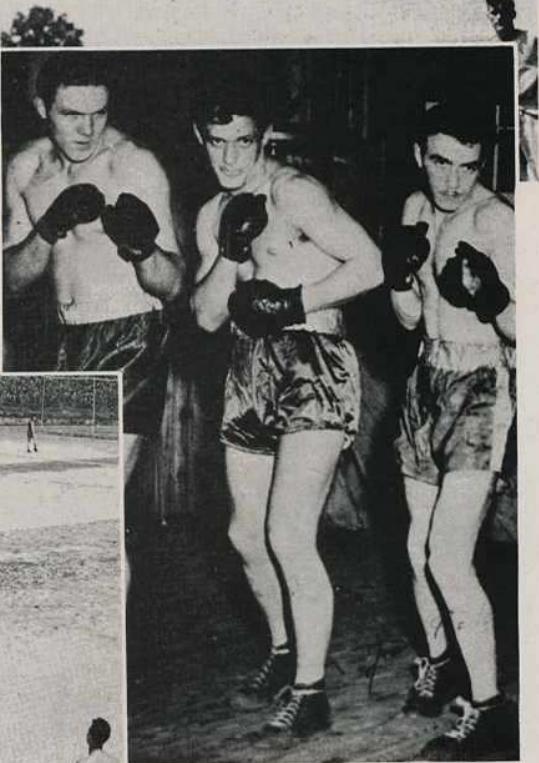
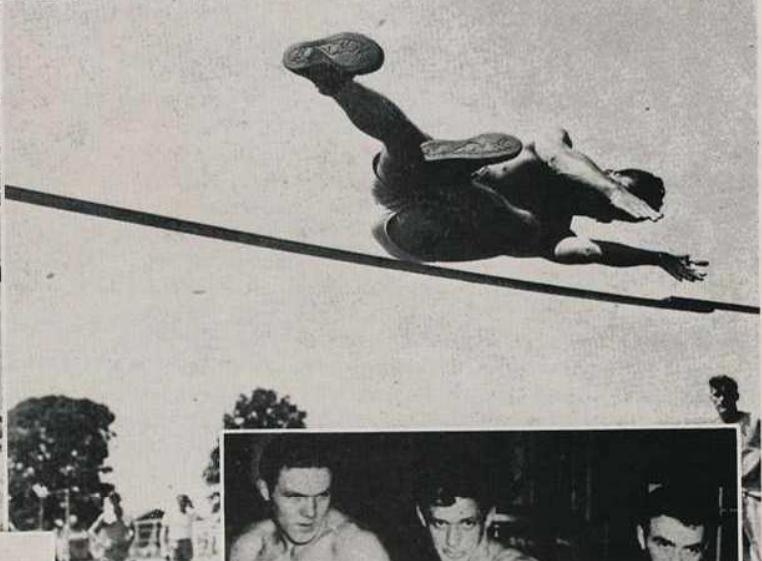
. . . Ils étaient trois qui, en juillet 1909, préparaient fébrilement leurs avions pour tenter de traverser la Manche: Latham, Blériot et le Comte de Lambert—héros du premier vol au-dessus de Paris. Cette fois, le père Levavasseur avait réalisé entièrement un appareil, et il l'avait confié à Latham. Blériot, installé aux Baraques, près de Calais, montait sa dernière création, un Blériot type XI, beaucoup moins fin, quoique plus léger (300 kgs.); mais le moteur d'Anzani, 25 CV. en V, se montrait absolument récalcitrant. "Pourtant, tempêtait celui-ci, avec *dou jeu et dou l'houile*, un *moutour* doit toujours tourner!"

Il y eut un grand désespoir aux Baraques lorsqu'on apprit, le 19 juillet, que l'Antoinette s'était envolé du Blanc-Nez. . . . Blériot, qui avait dépensé sans compter pour construire ses différents modèles, avait mis tous ses espoirs dans cette tentative dont un homme de coeur, M. Larragne, avait assuré le financement. . . . Mais le sort ne fut pas favorable à Latham: une heure plus tard, le torpilleur *le Harpon* le repêchait à 10 kilomètres des falaises anglaises, assis sur le bord de l'habitacle, sa légendaire cigarette aux lèvres, et les pieds dans l'eau.

Le 25, Louis Blériot s'élançait à son tour, escorté par *l'Escopette*, qui forçait la vapeur pour le suivre. 37 minutes plus tard, il apercevait le drapeau agité par un journaliste du "Daily Mail" sur une falaise de Douvres, et, débordant de joie, allait casser son appareil dans la prairie de North Fall. . . . Qu'importe! La Manche était franchie!

Ce fut alors l'apothéose, l'accueil délirant de la foule de Londres, la réception par le Lord-Maire en perruque blanche et costume d'apparat. . . . Peu d'Anglais pouvaient prévoir les Zeppelins de 1918 et les bombardiers Heinkel de 1940. . . . Puis, ce fut le retour en France, les ovations à la gare, les fleurs, l'hommage du Conseil Municipal et les fanfares. Le "Matin" acheta le Blériot XI, qu'il accrocha au coin de son immeuble du boulevard Poissonnière. Puis un jour, le monoplan s'en alla, ailes repliées, dans une dernière marche triomphale jusqu'au Conservatoire des Arts et Métiers. A côté de la locomotive routière de Cugnot et des premières machines de Watt, il immortalise désormais le nom de Louis Blériot, premier pilote de France.

Les Sports





Totor est un grand rêveur. Un rêveur qui a même des visions! . . . Le soir, dans la chambrière, il vaut la peine d'être entendu: "J'la vois, j'la vois!" dit-il, les bras tendus vers le ciel. . . . Ses collègues l'écoutent, un peu émus par ses paroles enflammées, ouvrant en vain de grands yeux. . . . Tous, cependant, ne goûtent pas ses réflexions . . . notamment le sergent du coin, qui attend son galon de chef. "Vous allez vous taire," fait le sergent à Totor. Pauvre Totor, il dort déjà depuis un quart d'heure. Il rêve seulement, à haute voix, dans son lit. . . . "J'la vois," soupire Totor.

Sacré Totor! L'autre jour, il faisait croire aux copains que les aéroplanes n'étaient pas réservés exclusivement aux militaires. En s'aidant de larges gestes, il criait très fort: "C'est samedi, les gars . . . en C.54 . . . dimanche on est à Paris et lundi . . . vous gueuletonnez chez moi." Et, dans sa main, il brandissait la liste aux coins écornés des

camarades qu'il a laissés au pays et qu'il va retrouver en quelques heures. . . .

Aujourd'hui, Totor est de mauvaise humeur. Ca a commencé à la P.T. Le moniteur, dont je ne dis pas de mal parce qu'il court plus vite que moi, a fait apprécier à Totor la valeur de 54 tractions . . . à seule fin de mettre un peu d'huile dans les pièces mobiles de ses bras. Totor a ouvert la bouche 54 fois. C'est beaucoup parler pour ne rien dire! Ceci ne serait rien peut-être, si en travaillant les yeux bandés, Totor ne s'était fait mordre les doigts par le chien enragé de sa mitrailleuse. Une



bien belle mitrailleuse ma fois. Elle méritait sans doute quelques remontrances . . . mais quand même, pas toutes les litanies de Totor!

Dans son premier réflexe, notre ami voulait tirer . . . au flanc. Il l'aurait fait, s'il n'avait pas été ébloui par deux raies dorées discrètement posées sur une épaule, et qui se trouvaient là par hasard. . . . Le lieutenant, s'il sourit toujours, ne rit pas avec ces histoires-là.

Voilà pourquoi Totor n'a pas quitté le boulot. D'ailleurs, il le quitte rarement: Car c'est un brave type, gonflé, bien qu'il s'en défende, et il en veut. Tout ce qu'il dit, ça n'a pas grande importance. La seule chose qu'il voit sûrement de loin, de très loin, la seule de ses visions qui ne soit pas un mythe, c'est la jolie récompense, c'est l'heure H, celle qui doit lui apporter les Ailes du bon mitrailleur.

Courage, Totor, ça vient.

Caporal Henry L. PINCON
(N'oubliez pas la cédille)

D. D.

D.D. est une Française, Wave de l'Armée américaine mais qui travaille pour notre Marine à New-York. J'avais quelquefois entendu parler d'elle par le Lieutenant Morel et sa compagnie "Fatma," les S/Lt. Panier, Camby et plus récemment par le S/Lt. Poulet, actuellement à Hawthorne, mais je ne la connaissais pas encore. C'est fait maintenant. . . .

Bien des "nice things" pourraient être dites sur le physique de cette charmante petite blonde, mais je préfère parler de l'amitié sincère qu'elle sait donner à tous les aviateurs français. Elle est gaie, gracieuse, douce et "à la page"; elle parle le langage "gazier." Elle aime nos tapins, nous encourage, écoute nos histoires de flirts, et est toujours prête à rendre service. Nous savons, par les camarades qui sont "là-bas," qu'elle n'a jamais manqué de leur écrire durant ces tristes jours, de les amuser, de

leur donner des nouvelles des C.F.P.N.A., de leur envoyer le "Courrier de l'Air," et très régulièrement . . . des colis. C'est en sa compagnie qu'ils avaient sagement visité New-York, lors de leur passage à Bolling; c'est en sa compagnie que nous visiterons nous-mêmes la grande ville. Elle est de ces gens qu'on aime conserver pour amis, qui vous comprennent, de ces camarades auxquels on peut conter ses déceptions comme ses joies. . . . Bref, D.D., c'est un vrai copain: Une gazière.

Un jour, après la guerre, nous nous retrouverons à Paris. Tous réunis nous parlerons du passé, et nous prierons pour les absents. Ce sera un grand jour; mais la plus grande joie des Anciens des C.F.P.N.A., ce sera que D.D. soit avec eux.

Un gazier . . .

En Dern'air à Paris

Nous étions trois inséparables et l'on nous avait tout naturellement surnommés "LES TROIS MOUSQUETAIRES".

Des goûts communs nous unissaient, plus particulièrement un ardent besoin d'aventure et une soif d'inconnu qui nous faisaient mal supporter la rigueur et la monotonie de la vie militaire. Des rêves d'évasion nous hantaiient qu'il nous fallait à tout prix réaliser. Mais un jour, enfin, notre prière fut exaucée.

Nantis d'une permission accordée sans trop de difficultés par un Commanding Officer qui s'était laissé attendrir, il ne nous restait plus qu'à fixer la direction vers laquelle orienter nos pas impatients. Où aller? Pour le militaire sans but précis, Paris a toujours eu une attirance particulière; c'est donc à Paris que nous irions, au plus proche des Paris s'entend . . . Paris, Kentucky.

Un jour et deux nuits représentent une bien longue randonnée en autocar. Mais les riants vallons et les vertes collines du Tennessee, sans omettre le charme de nos voisines nous firent oublier l'inconfort du voyage. Birmingham (Alabama), bien connue des French cadets, fut notre première étape; Chattanooga (Tennessee), lovée au pied de l'historique et pittoresque Look Out Mountain, en fut la seconde; Lexington, ou cœur du "Blue Grass Country", la troisième. Finalement, un matin, vers huit heures, nous débarquions à Paris, cherchant en vain, dans ce petit village encore endormi, quelque chose qui nous rappelât la Ville-Lumière.

A 1 'Y.M.C.A. où nous élîmes domicile, M. John Buckler, son Président, nous dispensa un accueil royal. Et l'après-midi, notre tournée des grands ducs commençait . . .

Partout, nous étions fêtés, examinés avec curiosité et sympathie. Pensez donc, des Français à Paris. Quel événement! Des Français dans le Comté de Bourbon, dans un pays où

le souvenir du Général Lafayette est resté particulièrement vivace, dans cette région où la France est aimée et admirée.

Si Paris, Kentucky, ne ressemble guère à sa grande cousine des bords de la Seine, cette différence, les Parisiens du Comté de Bourbon ont su l'effacer par la chaleur de leur hospitalité.

On nous fit visiter tout ce qu'il y avait d'intéressant dans les environs. Accompagnés de deux charmantes jeunes filles, nous nous rendîmes à Lexington, capitale du Comté de Fayette. Cette ville de 50.000 habitants est située au cœur du "Blue Grass Country" dont les riches pâturages servent à l'élevage des pur-sang et des chevaux de selle.

Lexington est aussi un marché, et l'un des plus importants du monde, pour le tabac en feuilles. Les transactions ont porté parfois sur près de 50.000.000 de kilogs au cours d'une saison.

De retour à Paris, une surprise nous attendait. Un compatriote, un Alsacien, réfugié depuis trois ans dans ce coin charmant des Etats-Unis. Veine! Plus besoin maintenant de se creuser les méninges pour converser. André, c'est son nom, Mme H. et Mlle S, sa mère et sa soeur nous ont accompagnés à un "horse show". De magnifiques pur sang défilèrent devant une foule de connaisseurs.

Si le jury nous avait demandé de

choisir le "best looking", il aurait été décru: nous aurions désigné la "blonde No. 138, montée sur le cheval noir". Car le Kentucky remarquable par la beauté de ses chevaux ne l'est pas moins par la grâce de ses girls. C'est dire que nos chastes regards ne se bornèrent pas à détailler la perfection des montures. Chut! Glissons!

Au cours des quatre jours que nous passâmes dans cette hospitalière région, nous n'eûmes pas un moment de libre. Les invitations succédaient aux invitations. Le "fire chief", représentant de l'American Legion, qui nous prit en charge pour toute une journée, nous fit faire le tour des haras des environs. C'est ainsi que nous visitâmes la plus belle écurie qui se puisse conce-



voir, "Man O' War", qui porte le nom d'un immortel champion du turf. Banquet au Lafayette de Lexington, survol de la région sur Piper Cub, pique-nique et la charmante compagnie des gracieuses Parisiennes, que de bons souvenirs nous devions emporter . . . Malheureusement, tout a une fin et c'est le cœur serré que nous prîmes congé de nos hôtes. Par une délicate attention, au moment des adieux, le Maire nous remit au nom de la ville un bracelet d'argent dont nos moniteurs seraient jaloux.



Jamais nous ne pourrons oublier, ni exprimer comme nous le voudrions notre reconnaissance aux Parisiens du Kentucky pour l'accueil qu'ils nous ont réservé. Les vertes prairies du Comté

de Bourbon et la jolie ville de Paris, dans son cadre de riantes collines, ne rappellent que d'assez loin l'asphalte de la place Vendôme. Mais nous y avons trouvé un peuple charmant et

pour quelques jours nous avons cru être transportés dans un beau village de France. Que pouvions-nous désirer de plus?

P. G.



Temoignages F. F. I.

LES AVIATEURS DU BOUHARA



Beaucoup d'élèves des C.F.P.N.A. se sont évadés de France et ont rejoint notre Armée par l'Espagne—on sait à quel prix. Néanmoins, certains s'étonnent parfois qu'il n'y ait pas eu plus de jeunes Français dans les Forces Libres. Il était très difficile de s'échapper des pays occupés; et beaucoup de garçons de chez nous payèrent de leur vie leur tentative. C'est ce que nous montrera l'histoire de ces 15 élèves de l'Ecole de Pilotage de Saint-Brieuc.

Ce récit a été écrit par l'un d'eux, Victor GUERET, libéré d'Allemagne après plus de quatre ans d'emprisonnement, et nous est transmis par le S/Lt. Robert DUPUY, actuellement à Gunter, lui-même élève-pilote de l'E.P. 25 en 1940.



Le 19 mars 1941, à 9h.30 du matin, 15 jeunes Français comparaissent devant la cour martiale de Saint-Lô (Manche). Ils étaient accusés 1° d'avoir quitté, en temps de guerre, le territoire occupé

par l'armée allemande, et cela sur un bateau de pêche acheté par la communauté pour la somme de 40.000 francs, 2° d'avoir eu l'intention de se rendre en Angleterre, afin de s'y engager dans les forces rebelles du Général de Gaulle, sous les ordres britanniques, ce qui était considéré comme crime envers le Grand Reich.

*

C'est le 12 février que nous avions tenté la grande aventure. Depuis 6 mois, nous y pensions sans cesse. Nous étions tout un groupe d'élèves-pilotes de l'Ecole No 25 de Saint Brieuc, qui avions été démobilisés après que le succès provisoire des Boches ait obligé tous les Français de la métropole à cesser le combat. Mais à dessein, nous étions restés ensemble; nous n'aspirions qu'à une chose: reprendre notre entraînement, devenir pilote, et faire la guerre, LEUR faire la guerre! C'est pourquoi nous étions bien décidés à rejoindre les Forces Libres du Général de Gaulle.

Notre groupe était dirigé par un Breton, l'Adjudant Jean Magloire DORANGE, 29 ans, Chef-moniteur de l'E.P. 25 (placée en 1940 sous les ordres du Cne. Jacquemard). Trois seulement d'entre nous avaient plus de 21 ans. Mon frère Maurice, 16 ans 1/2, était le seul qui n'avait pas appartenu à l'école de pilotage.

Depuis l'été de 1940, nous cherchions à nous procurer un bateau... c'était bien difficile; et en vain, pendant trois mois, nos camarades de Dinard et Saint-Malo avaient prospecté les ports. Nous découvrîmes enfin à Saint-Cast (Côtes-du-Nord) un bateau de pêche jaugeant 9 tonnes, le "Buhara." On nous l'offrait pour 40.000 francs. Nous réunîmes toutes nos économies... Nous étions bien

loin du compte.... L'un de nos camarades, Pierre DEVOUASSOU, 20 ans, partit vers Paris. Sa mère se mit en quête, et grâce à elle, il nous revint quelques jours plus tard avec 25.000 francs. Le marché fut conclu.

Dans les derniers jours de janvier 1941, nous préparâmes fébrilement notre départ en venant travailler à tour de rôle sur le bateau, et en nous entraînant aux manœuvres dans la baie de la Fresnaye. Tout cela, naturellement, avec d'infinites précautions et en nous efforçant de ne pas éveiller l'attention.

Le "grand soir" fut fixé au 12 février. A 21h. 30, dans la nuit bretonne, le "Buhara" quittait silencieusement son mouillage. Nos quinze coeurs battaient d'espérance. . . . Trente minutes plus tard, nous passions devant le port de Latte, à la sortie du fjord de St. Cast; nos coupons la baie de la Fresnaye, et à 23 heures, nous filions en plein large, dans une forte houle.

Quelle nuit merveilleuse nous avons passée! La plus belle depuis l'école de pilotage, jusqu'à celle où, de cette



baraque du camp de concentration, nous avons entendu les premiers tacts des mitrailleuses américaines. Notre seule nuit heureuse en 1820 jours!

Le lendemain matin, alors que les dernières étoiles s'éteignaient, une voie d'eau se déclara dans la cale. Nous dûmes nous relayer pour éviter le désastre, mais nous le fimes de bon coeur, en chantant. Les ombres de la nuit s'étaient dissipées, et le soleil de la Liberté, enfin, montait devant nos yeux éblouis. . . .

Il était 11 heures passées, lorsqu'un cri de joie, bientôt repris en écho, fut poussé sur le pont. Un fumée était apparue à l'horizon. . . . Un navire anglais. . . . Nous nous embrassâmes, les yeux brillants de bonheur. . . .

Hélas! Vingt minutes plus tard, nous découvrions la croix gammée flottant à la poupe du destroyer venant à notre rencontre. . . . Comment vous peindre cet instant! L'un de nos camarades, devenant fou, voulut se jeter à l'eau. . . . Quelques instants plus tard, sous la menace des revolvers et des mitrailleuses, nous montions à bord du bateau nazi, arrêté contre le nôtre; les marins allemands, en riant, nous vidèrent les poches et nous jetèrent dans la cale.

Trois heures plus tard, nous débarquions, les bras en l'air, dans le petit port que nous devions identifier par la suite comme étant celui de Saint-Pierre, dans l'île de Guernesey. Le lendemain, nous repartions vers Cherbourg. Nous restâmes dans les caillots humides et sales de la prison maritime jusqu'au 5 mars. A cette date, la Gestapo était aussi bien renseignée que nous sur notre aventure. Des gardes armés jusqu'aux dents nous transportèrent en camions à Saint-Lô, où nous devions être jugés.

Le 18 mars, un Allemand vint nous faire la lecture de l'acte d'accusa-



tion. Le soir du même jour, à ma grande surprise, je vis entrer dans ma cellule un capitaine français: c'était le Capitaine ROLLS, qui nous expliqua que les autorités françaises avaient enfin obtenu qu'un avocat nous défendît. Il me fit part de la gravité de notre affaire; comme je lui demandais à combien s'élèverait ma peine et quelle en serait sa durée: "Hélas, me dit-il, vous n'êtes pas seulement menacé d'une peine de prison." Je me mis à trembler; je n'avais pas vraiment pensé, jusque là, que je pourrais être condamné à mort. "Néanmoins, ayez confiance, reprit le Cne. Rolls, je ferai l'impossible. . . . La France aura encore besoin de jeunes gens tels que vous, et baissant la voix, avant de me quitter, il me dit d'un ton très grave: C'est très bien, mon petit, ce que vous avez fait. . . . Vous êtes un exemple pour tous les jeunes. . . ." La nuit fut affreuse. Je ne dormis pas, en proie à des cauchemars où je voyais le visage de mes parents, de douces jeunes filles, des drapeaux, et des soldats verts qui allaient me fusiller. J'avoue avoir pleuré, en pensant à mon frère; et je ne me pardonnai pas de l'avoir laissé venir avec nous.

Je ne vous raconterai pas en détail le procès. Je fus interrogé dans les derniers, le 20 mars, au matin. L'après-midi, un officier vociféra pendant une heure et réclama la peine de mort contre nous tous; seul Maurice, étant donné son âge, avait droit à quelques circonstances atténuantes. Le Capitaine Rolls se leva à son tour; avec beaucoup de persuasion, il expliqua que nous n'avions pas commis de crimes envers le Reich, que, seule notre intention avait été coupable, et que celle-ci était imputable à notre jeunesse et à notre désœuvrement, que la clémence du tribunal ferait réfléchir beaucoup de bons Français, dont nous étions, et qu'il ne fallait surtout pas accroître le fossé de sang séparant la France de l'Allemagne. . . .

A cinq heures, la Cour rapportait le verdict: Jean Magloire Dorange et Pierre Devaoussoud étaient condamnés à mort; P. Blangy, L. Delabruyère, M. Mathiot, R. Canvel, R. Laruelle, E. Aubry, A. Zalesky, H. Menetray, R. Cortaud, R. Lebreton, E. Chevalier, et V. Guéret, aux travaux forcés à perpétuité; Maurice Guéret à 10 ans de prison.

Nos camarades ne furent pas immédiatement fusillés. . . . Nous restâmes plusieurs semaines dans la

prison de Saint-Lô; le soir, nous chantions "C'est notre Pierrot, désormais notre héros," et "Mourir pour la Patrie." Au début de Mai, nous fûmes tous transférés à Caen, sauf Dorange et Devaoussoud. C'est là que nos gardiens nous portèrent un jour ce billet:

"Chers amis et frères, on vient de nous prévenir que notre recours en grâce a été rejeté, et dans une heure, nous ne serons plus de ce monde. Nous tomberons sous les balles allemandes, la main dans la main, en criant: Vive la France. Nous n'avons, comme vous, commis que le crime d'aimer la terre française. Payons sans regret le tribut de notre patriotisme. Vous vous



Nous Tomberons sous les balles allemandes, la main dans la main...

partagerez nos affaires personnelles; et toi Bob (Robert Cortaud), tu auras la triste besogne de renseigner mes parents lorsque tu retourneras à Paris. Dis à ma chère maman (Madame Devaoussoud) de ne pas regretter son fils, ni de lui avoir donné de l'argent pour mener à bien son entreprise, car de toute façon, j'aurais tenté d'aller en Angleterre. Et vous, chers compagnons d'espérance et de malheur, pensez quelquefois à nous et soyez toujours dignes. Priez également pour notre France chérie, et dites partout la Vérité. Adieu.*

Jean, Pierrot."

Deux jours après, nous étions emmenés vers les camps nazis. Nous y passâmes quatre années, quatre années dont je préfère ne pas parler; deux des nôtres, Raymond Canvel et André Zalewski, n'en sont pas revenus.

* Le S/Lt. Dupuy, signale dans sa lettre que Mme. Devaoussoud, arrêtée quelque temps après comme otage, a été, elle aussi, déportée en Allemagne, et n'a plus donné de ses nouvelles.

La spécialité de ...

ARMURIERS- MITRAILLEURS

comme salle de rapport en hiver. Devant le bâtiment se trouve un B.26, placé à la disposition des élèves pour leur permettre de se familiariser avec lui. Le casernement est réalisé dans une baraque à 2 étages, très bien chauffée en hiver, comportant lavabos, salle de douches, chambres à 2 lits et chambrées de 25.

L'emploi du temps du Centre de Lowry est assez chargé, comme dans tous les C.F.P.N.A. Les élèves reçoivent leur "pass" tous les samedis à 17h. et disposent de leur liberté jusqu'au dimanche, à 21 h. 45. De plus, ils ont l'autorisation de s'absenter tous les lundis de 17 h. à 21 h. 45 pour se rendre, s'ils le désirent, à Denver, afin d'y faire des achats dans les grands magasins, lesquels ne ferment qu'à 21 heures ce jour-là.

La discipline n'est pas très différente de celle qui était appliquée dans les Centres-Ecoles Français avant la guerre. L'instruction militaire de nos détachements, la correction de leur tenue, de leurs déplacements, l'entretien des bâtiments qui nous sont confiés constituent, indépendamment du travail fourni à l'Ecole, quelques-uns des éléments sur lesquels les Américains nous jugent—on peut même dire, en tenant compte d'une tendance très humaine et bien connue, jugent la France. La règle fermement imposée

Le Centre de LOWRY FIELD a été ouvert en juillet 1943 pour donner à certains élèves des C.F.P.N.A. l'instruction technique qui leur était nécessaire pour remplir le rôle de mitrailleurs-armuriers à bord des avions de bombardement américains cédés ou devant être cédés à l'Aviation Française.

Après diverses modifications successivement apportées au programme américain par le Commandement français, la durée des cours est maintenant de 11 semaines et nos élèves sont désormais spécialisés exclusivement sur l'armement du B-26. Ils passent leur brevet d'armurier avant d'aller faire, à TYNDALL FIELD, leur stage de mitrailleurs.

Au total, 416 élèves ont été inscrits à l'Ecole d'Armement de LOWRY FIELD depuis sa création. Sur ce nombre, 130 élèves ont reçu le brevet d'armurier non spécialisé;

21 armuriers ont été brevetés sur P-47;

11 armuriers ont été brevetés sur P-63;

184 armuriers ont été brevetés sur B-26;

7 élèves ont été éliminés;

55 élèves sont actuellement à l'Ecole.

Si l'on ne tient pas compte des éliminations pour raisons de santé le pourcentage des éliminés ressort à moins de 3.13%.

Le Centre Français de Lowry, situé dans le secteur Est de la Base, dispose actuellement de trois bâtiments. L'Ecole d'Armement est installée dans l'un d'eux, divisé en salles de cours, et dispose également d'une salle de projections cinématographiques, utilisée

est donc particulièrement nécessaire, puisqu'elle contribue à servir le prestige français en même temps que la formation militaire et morale des élèves. Mais la nature, toujours équilibrée dans ses desseins, et les hommes, qui essayent de l'être, ont fait en sorte que la rigidité de cette règle, que l'austérité de ces cours d'armement, soient tempérés pas le "climat" dans lequel ils se déroulent.

La Base de Lowry Field, qui est l'une des plus importantes, sinon la plus importante, du Western Technical Training Command, est abondamment pourvue en Service-Clubs, bibliothèques, salles de spectacle (4 changements de programme par semaine dans les cinémas), P.X., Snack-Bars etc. . . . Et si les élèves ne peuvent pas aller à Denver aussi souvent qu'ils le désireraient, du moins leurs relations peuvent-elles venir les voir à la Base: chaque soir des distractions variées sont organisées dans les Service-Clubs, on y danse, on y assiste à des spectacles de music-hall, on y donne même des leçons de jitterbug ou de conga pour ceux que la séance matinale d'éducation physique n'a pas entièrement comblés.

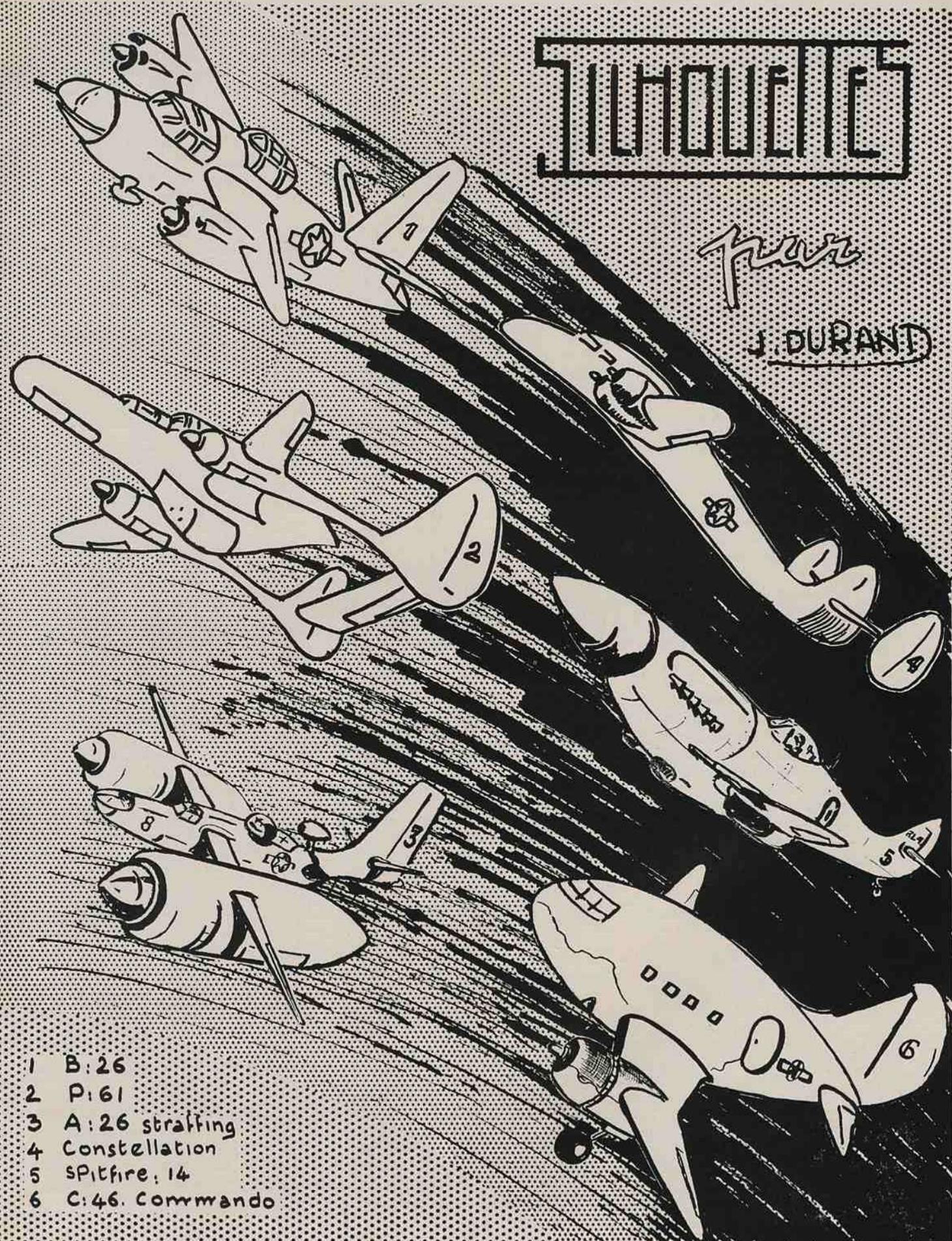
"It is a privilege to live in Colorado" annoncent avec enthousiasme les journaux et les syndicats d'initiative locaux. Or, on doit à la vérité de reconnaître qu'ils n'exagèrent pas. L'air très sec, pur, léger du Colorado, un soleil presque éternel et une température très tempérée par l'altitude font de cet Etat une région certainement favorisée. Les élèves venant de l'Alabama, de la Georgia, du Texas ou de n'importe quel point de la côte Atlantique ont l'impression,



SILHOUETTES

Travis

J. DURAND



- 1 B:26
- 2 P:61
- 3 A:26 strafing
- 4 Constellation
- 5 SPITFIRE: 14
- 6 C:46. Commando



en arrivant dans le Colorado, d'atteindre un autre monde.

Lowry Field est situé à 6 miles de Denver, à laquelle la Base est reliée par des services réguliers et fréquents d'autobus et de tramways.

DENVER est une cité neuve, de près d'un demi-million d'habitants, bâtie à 1600 mètres d'altitude, à quelques miles des Montagnes Rocheuses. En 1858, des trappeurs (d'origine française, incidentement) construisaient sur les bords de la South Platte River une cabane de troncs d'arbres qui devait devenir la première maison de Denver. Quelques années plus tard, on trouvait de l'or presqu'à l'état pur dans un creek voisin et ce fut le début de la célèbre "ruée vers l'or" qui se développa rapidement vers l'Ouest en s'enfonçant dans les Rocheuses. Denver ne fut jamais un centre minier mais bénéficia très largement de la migration qui s'opéra en direction des Rocheuses pendant les 30 dernières années du 19ème siècle, et des richesses fabuleuses qui furent amassées autour des placers de Central City, de Clear Creek, de Leadville,

d Idaho Springs, pour ne citer que les plus productifs. La ville s'étendit en tous sens dans la plaine immense, au pied des Rocheuses, et se couvrit peu à peu de parcs et de coquettes ou luxueuses maisons de pierre entourées de pelouses et de fleurs, séparées par de larges avenues ombragées. Tel est l'aspect qu'offrent aujourd'hui tous les quartiers résidentiels de Denver.

Cette ville, avec son climat idéal et

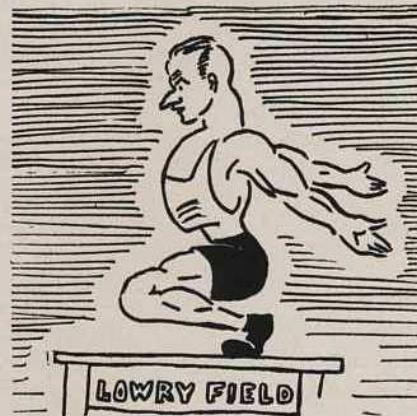


son cadre élégant, dispense à nos jeunes élèves-mitrailleurs une multitude de ressources et de distractions. La population y est très accueillante. Au "sans-façon" américain, elle joint des vertus hospitalières solides, traditionnelles de l'Ouest, que nos détachements ont l'occasion d'apprécier au cours de leurs week-ends. Que de fois, la ligne téléphonique du Commandant d'Armes, réputée inaccessible aux conversations d'ordre privé, n'est-elle pas utilisée par des familles américaines qui plaident la cause d'un jeune Français inhumainement consigné, qui désirent faire transmettre des invitations, des projets d'excursion, or-

ganiser des parties de chasse ou de pêche! . . .

Non! L'existence des élèves mitrailleurs à Lowry Field, malgré le dur travail qu'on y fournit, n'est pas trop pénible. S'il en fallait une preuve, il n'y aurait qu'à considérer le fait que, dès le 15 ou le 20 de chaque mois la plupart des élèves n'ont plus que quelques cents en poche. . . . Et quand ils ont quitté ce Centre, ils le regrettent, comme certains l'ont écrit éloquemment; ils essaient même quelquefois d'y revenir en permission.

Puissent-ils garder, à côté du souvenir de leurs plaisirs et de leurs joies, la mémoire des principes qu'on s'est efforcé de leur y inculquer pour leur donner une formation militaire solide, du goût pour leur spécialité, le désir d'y briller. . . . Si ce résultat a été acquis, le Centre de Lowry Field aura rempli sa tâche.



Lieutenant Maurice DELARUE
Commandant d'Armes du
Centre de LOWRY FIELD

Ces "photos" des cadres
de Lowry Field sont dues à
la plume du Pvt. F. MAUTIN

DEPART . . .

Le Lieutenant Charles HENNECART, qui commandait depuis le mois de mars le Centre Français de Reclassement, rentre en France. . . .

Cet Officier occupait l'un des postes les plus ingrats des C.F.P.N.A. Ayant à orienter vers une nouvelle spécialité les Elèves récemment éliminés du pilotage, il savait apaiser tous les mécontentements, calmer tous les départs. Profondément compréhensif, finement psychologue, il était le Chef de bon conseil auquel on pouvait se confier. Ses qualités éminentes étaient sa patience à toute épreuve qui faisait qu'il pouvait entendre sans fatigue les doléances de chacun—sa modestie, la stabilité de son caractère et l'équilibre harmonieux qui se dégageait de toute sa personne.

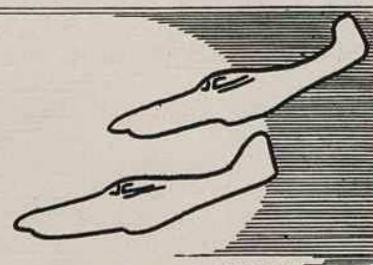
Tous les élèves qui ont en la malchance d'appartenir

un moment à ce Centre de Reclassement, dont il fut l'âme quatre mois durant, apprendront avec peine son départ.

Le Lieutenant Hennecart va bientôt revoir notre France lointaine, pour laquelle il a vaillamment combattu depuis les heures les plus héroïques de la lutte, sans jamais perdre cet optimisme raisonnable qui lui est tellement propre, ni ce sourire bienveillant auquel ses citations mêmes font allusion.

Estimé de ses chefs parce qu'il leur a donné dans l'action pleine mesure de sa valeur, respecté et aimé de ses subordonnés pour lesquels il symbolisait l'exemple à suivre, le Lieutenant Hennecart qui laisse beaucoup de regrets, emporte avec lui l'affection et les voeux de tous ceux qui le connurent.

TAC-R



par le Capitaine A. DUPUY

Après le Lt. HENNECART, qui a écrit un article très remarqué sur le "D-Day au Groupe Lorraine," c'est au Capitaine A. DUPUY, Commandant d'Armes de la Base de Craig Field, que le "Courrier" a fait appel. Le Cne. Dupuy a fait la guerre au G.R. 2/33 "Savoie"; il était particulièrement qualifié pour nous parler du travail des groupes de Reconnaissance tactique.

* * *

Tac-R, qui se prononce Tac-ar, c'est la Tactical Reconnaissance; Tac-R ça ressemble beaucoup à tocquard; est-ce la raison pour laquelle on n'en parle pas?

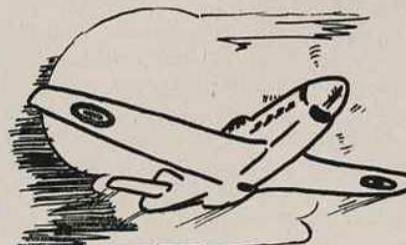
Car personne n'a jamais entendu parler de la Reconnaissance Tactique; dites à un Anglais ou un Américain: "TACTical ReCONNaissance," et il vous répondra: "Beg your pardon, have you said Photo Reconnaissance?" Parlez à un Français de "Reconnaissance," il vous dira: "Ah! oui, P-38." Et d'ailleurs, vous même. . .

Eh bien, les P-38 avaient de petits frères; et pendant que les Lightnings volaient à 10.000 mètres, photographiant la France de Toulon à Dijon et de Nice à Toulouse, la deuxième escadrille du même groupe, groupe évidemment assez peu homogène, se râclait le ventre sur les pitons des Apennins, à 1.200 mètres au-dessus des champs de bataille d'Italie. Comme avions: des Spits; oui, le Spitfire, le fameux, le célèbre Spitfire; mais pour bien leur marquer les limites qu'on leur imposait, on leur avait coupé le bout des ailes, tels de vulgaires pigeons de basse-cour. Seule consolation, alors que l'arme la plus offensive du P-38 était le largage des belly-tanks et la gomme, les Spits V avaient conservé leurs deux canons et leurs quatre mitrailleuses, avec, bien entendu, interdiction de s'en servir.

Le pilote de reconnaissance représente une expérience et une somme de connaissances longues à acquérir; on ne peut pas le risquer inutilement; son rôle, son devoir est de rapporter le renseignement; il doit éviter le

combat, il doit renoncer au mitraillage au sol. . . Et va te faire cuire deux œufs! C'est très joli d'être le Monsieur irremplaçable, mais on a parfois envie de s'amuser un peu. A vrai dire, il y a eu parfois des "essais d'armes" qui se sont passés plus bas que l'altitude prévue, et toutes les balles n'étaient pas perdues; mais ceci, chut! . . . que la Reine Mère n'en sache rien!

Donc le 2 mai 1944, après quatre mois d'entraînement entre Sétif et Constantine, l'escadrille française de Tac-R commençait le camping en Italie, à Pomigliano, près de Naples. Puis ce fut Santa Maria Capuva Vetere, premier terrain d'opérations, d'où les Spits participèrent à l'offensive du Garigliano—cette offensive par laquelle les Français ouvrirent aux Alliés la route de Rome; puis Nettuno, Ponte Galera, Tarquinia,



L'ollonica. Déménagements répétés, exécutés avec joie puisque dus à l'avance continue du front. Le 19 août, départ pour Bastia où l'on va préparer le débarquement dans le Midi de la France. Août 1944, débarquement, vallée du Rhône, Dijon. . . Les Tac-R suivent toujours, mais ont maintenant des P-51; nous sommes les seuls Français équipés de Mustangs.

Le genre de travail: pas très spectaculaire: on s'en va par paires, l'un observant le sol pour chercher le renseignement, l'autre surveillant le ciel pour déceler la chasse ennemie et les éclatements de D.C.A. Et c'est ainsi que les Spits et les Mustangs reprennent à leur compte cette mission que l'on croyait disparue avec le Potez XXV A2: compter les wag-

gons dans les gares et les voitures sur les routes, observer le champ de bataille, éventuellement régler le tir de l'artillerie. Les P-51 explorent les grands itinéraires, en profondeur; les Spitfires fouillent les réseaux secondaires et cherchent à déceler les mouvements des troupes au sol.

Raconter une mission: on décolle, on cherche le renseignement, on le rapporte. Pas de sujets pour grand reportage, un travail régulier, toujours le même sans éclat, mais que l'on fait tout de même avec joie et ardeur, parce qu'on le sait utile, parce qu'on voit qu'il l'est. Bien sûr, on aimeraient mitrailler au passage cette colonne de camions, mais que pourraient faire les deux Spits? Du sport, oui; des résultats, non. Mais on a la satisfaction, deux heures après, de savoir que les P-47, envoyés dès la réception du renseignement ont tout mis cul par-dessus tête.

Du sport, on en a tout de même, grâce à la Flak. "A 1500 mètres, vous êtes trop haut pour les petits calibres, trop bas pour les gros." Traduction: vous êtes dans la zone commune, et tirés par les deux. Ca vous donne une certaine fierté de penser que pour rien que vous deux, vous ébattant dans les azurs, il y a tant de gens qui s'affairent en bas, et qui vous envoient des cadeaux si variés: petits flocons blancs, gros noirs, pluies d'étincelles, étoiles filantes, boules rouges, toutes les variétés d'ornements pour arbres de Noël, réalisés en vraie grandeur. Parfois on cueille un peu au passage, histoire de rapporter un souvenir aux camarades; tel le jeune Lieutenant conscientieux et froidement méthodique, qui, pour repérer et identifier avec précision une batterie de pom-pom qui le tirait, alla en prendre une photo verticale. Sur la photo on voyait les départs des coups. Sur l'avion, on voyait les arrivées. Comment put-il rentrer jusqu'au terrain, avec un panneau de 1.50 x 1 arraché de l'aile droite, intrados comme extrados, et les 2 mitrailleuses "complète-

ment à poil"? Il rentra parce que les deux derniers torons du dernier des 4 câbles de profondeur tinrent jusqu'à l'atterrissement et que le fletner, coincé, l'était par chance au neutre.

Mais demandez aux pilotes de vous raconter leurs souvenirs; ils vous parleront des faits d'armes des fantassins parce qu'ils les ont vu avancer sous les bombardements et bien qu'aviateurs, ils savent maintenant, ce qui se passe au sol, en détail—et quelques détails!

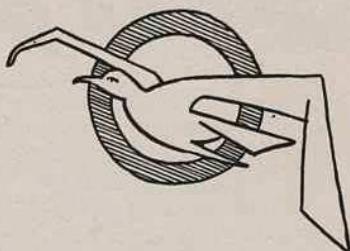
Puis ils vous raconteront les dégagements à Naples, l'entrée à Rome, la plage de Follonica et les promenades à la voile; ils vous diront les

grimaces de certains Italiens en voyant les voitures du groupe arborer fièrement en lettres bleues, blanches, rouges le nom du Groupe: SAVOIE. Pour le seul groupe stationné en Italie même, on ne pouvait mieux choisir. Ils vous parleront des lignes

téléphoniques coupées chaque nuit par les fascistes ennemis, et aussi des traversées de villages, entassés dans le jeeps, avec le Chef d'Escadron, officier de liaison, agitant les deux bras et criant: "Vincere! Vincere!" à la population qui ne semblait pas beaucoup aimer la plaisanterie.

Si vous insistez, ils vous parleront des camarades qui ne sont pas rentrés. Et si vous tenez vraiment à ce qu'ils vous parlent de leur travail, ils vous feront cette réponse simple, mais qui pour moi est lourde de signification: "Depuis qu'on a les Mustangs, le travail est sensiblement le même; on va seulement un peu plus loin."

Cne. A. DUPUY



Ma chère Maman . . .



Ma chère maman,

Tu sais que tu m'avais demandé de t'écrire chaque fois que je change d'endroit, pour te dire comment que c'est dans ce nouvelle endroit. J'espérais que tu as reçu ma lettre de la dernière fois, quand ça que j'étais à Gunter Field! Je t'avais dit que nous avions comme avion l'A.T.6 et que c'était un avion avec qu'un moteur, et des roues qui rentrait dans le fuselage même que ses roues on les oubliais des fois à cause que l'on n'était pas habitué vu qu'avant on avait le P.T.13 qui a toujours les roues dehors.

Maintenant on est à Turner Field. Ici on vole sur le B.25, c'est plus gros que l'A.T.6 et puis tu ne dois pas te

faire du movais sang pour moi, cette avion, il a deux moteurs et deux gouvernayes de direction . . . alors . . . ! Y a rien à dire, y font bien les choses les Américains! Ce qu'y a d'embêtant, c'est qu'il y a beaucoup de manettes et de boutons. Je suis tombé sur un chique moniteur, vu qu'il crie pas beaucoup. Y parait qu'il y en a qui casse les micros (c'est là par où on parle à la tour) sur la tête des élèves, quand c'est qu'ils font mal. Y en un autre qui caque fois que son élève fait mal, il lui met, sur la main, un trait avec un bâton de rouge à lèvres! Mais ils sont quand même tous chiques à terre. Dans l'avion il faut volé presque tout nu parce que il fait très chaud. Des fois quand on est sur un terrain auxiliaire, on s'arrête pour boire du coca-cola.

Il y a aussi le grand schoul; on fait des cours du moteur, on nous explique tout les systèmes de l'avion, et on nous donne des examens; j'ai presque toujours la moyenne 50 sur 100. Le lieutenant qui est chef d'escadrille il a appellai le lieutenant des cours du moteur "soupape de les fid," je ne sais pas pourquoi.

A propot d'examen, tu sais que je t'avais écri que je voulais passer le concours d'élève-aspirant. Mais mon lieutenant il a refusé ma demande. Je me demande pourquoi? Parce que

je suis sûr que je peus faire un bon aspirant! Moi, je crois qu'y font ça à la tête du client!

La base à Turner Field, c'est très bien, vu qu'on fait beaucoup de gimnastyque. Pour ce qui ait du manger, c'est presque toujours des pommes de terre. A propot, est-ce que la récolte chez nous s'anonce bien? C'est des prisonniers allemands qui font notre soupe et notre vaisselle.

Y a aussi une piscine où que je vais tous les jours pour me baigné, c'est bien aussi parce qu'il y a des "wagues,"—c'est les femmes-soldats américaines—; mais n'est pas peur, je reste fidèle à ma Françoise: je ne sais pas parler l'américain! Y en a qui se débrouille bien. . . .

Ma chère maman, je ne vois plus rien à te dire sur le nouvelle endroit où que je suis maintenant.

Fais attention à ta santé, et soigne bien mon cheval. Embrasses la Françoise pour moi, dis lui que j'ai reçu sa lettre. Regarde un peu à ce qu'elle ne sorte pas trop avec le fils à Théodule.

Je t'écrirai de ma nouvelle place, en attendant je t'embrasse.

Ton fils,
Charlot

P.C.C. Sergent-chef NOVAK
illustré par l'auteur



LE POOL

1. *L'habillement.*
2. *Inspection par le Colonel commandant la base.*
3. *La leçon d'anglais.*
4. *Les piqûres.*
5. *Le "Jazz."*
6. *Embarquement pour Hawthorne Field.*

N'OUBLIEZ PAS LES ROUES

Cette narration que nous transmet le Commandant d'Armes de Turner Field, n'a pas été écrite pour être publiée: c'est un pensun qui a été infligé à l'E.A.R. Vegler, du 17ème détachement. Celui-ci ayant commis une fâcheuse erreur de procédure a dû expliquer sa faute par écrit pour ne plus la recommencer.

* * *

Il est évident que pour faire un atterrissage 2 ou 3 points, il est d'usage d'avoir le train baissé. Je ne veux pas revenir là-dessus, chicaner, trouver mille raisons: je suis, moi aussi, convaincu qu'il est plus honorable et plus économique d'atterrir normalement sur les roues que sur le ventre.

Il arrive pourtant que la stupidité d'un élève, exploitée par la fourberie d'un moniteur, donne une nouvelle occasion de dissenter sur ce sujet. . . .

L'élève en question terminait son étape sous le vent. Après avoir sorti le train, il avait fait son check instruments, mais, hélas, il avait le check visuel. Son moniteur, qui volait en co-pilote, s'apercevant de cet oubli, voulut donner une leçon à l'étoirdi et releva subrepticement les roues.

L'avion délesté fit un bond en avant, et gagna un peu d'altitude, au grand étonnement "pilote." Néanmoins, celui-ci, plein d'autorité, réduisit à 15"46 la "mani-



fold pressure" de son B.25, ce qui fit retrouver au Mitchell sa vitesse de "traffic" de 160 mph.

Il fallait ensuite virer vers la droite. Après 35°, l'élève rétablit exactement au cap. . . . L'avion avait dérivé de 55° seulement. . . . Qu'à cela ne tienne, il reprit la bonne route. . . . Tout de même, esprit curieux, il voulut savoir ce qui s'était passé. Sa jambe gauche force sur le palonier gauche; la bille est à droite. Vite, un tour de flettner, et elle revient vers le centre. "LUI" aurait-il bougé son flettner pour voir ses réactions? C'est bien possible. . . .

Mais soudain, l'explication, jaillit à son esprit (quand on est pilote, n'est-ce pas, on domine la situation): hier, on utilisait de l'essence à 91 d'octane, aujourd'hui à 100 d'octane. Donc, il venait de terminer l'essence à 91 et attraper celle à 100, d'où le bond. (Réfléchir, mon cher, tout est là; il ne faut pas être idiot pour piloter de tels appareils). Alors, content de lui, il laissa son esprit vagabonder.

Il revit sa Talbot, avec de l'éther dans l'essence, atteindre des vitesses inégalées; il revit le Ground-School, le cours du Lt. Joseph (N.B.—Ils ont ceci de commun tous les deux, c'est qu'ils transpirent au maximum sans ne rien faire). . . . Enfin, tout ce qui avait trait à l'octane lui revint en mémoire; mais tout se résumait en ceci: 100 plus grand que 91, donc O.K.

Il n'alla pas plus loin dans ses réflexions, car il fallait être attentif à l'atterrissage. Mais ce qui alla plus loin, trop loin, beaucoup trop loin, ce fut l'avion. La piste fut effacée en quelques secondes! . . . Inquiétudes, oreilles qui s'apprêtent à "en entendre," coup d'œil craintif au co-pilote. . . . Quelle chance! Il sourit, les yeux perdus, écouteurs sur la tête . . . Ah! merci Radio-Albany, con-



tinuez votre programme. La musique adoucit les . . . moniteurs. . . . Vite les 2400 RPM oubliés, tout est O.K. "IL" n'a rien vu!

L'approche recommence. 130 mph. Bien assis dans l'air . . . Quelle belle piste, droite dans l'axe, juste au-dessus du nez. Extra, mon cher, extra; continuez "la belle ouvrage." Dernière chose à faire avant d'atterrir: un coup d'œil aux roues. La main droite se lève avec le bras droit, le corps se penche à gauche et les yeux se tournent vers l'arrière-gauche; puis la tête revient avec le corps, la main va reprendre sa place . . . mais soudain reste levée: une seconde d'arrêt (comme au cinéma américain)—le temps de comprendre. . . . Décharge électrique dans la nuque, tête qui rentre dans les épaules, yeux écarquillés en vain vers le dessous de l'aile, affolement, et, dernière erreur à commettre, main se précipitant vers la manette pour abaisser le train. . . . Mais "L'AUTRE"—le traître—est maintenant sorti de son apparente rêverie; il empêche l'élève de toucher au levier et braille "Go around." . . . A 95 mph, 45° de volets, 22" H S, altitude 20 pieds, le moniteur prend l'avion en main, avec aux lèvres ce même sourire—tout de même un peu crispé. . . .

Et le plus surprenant, c'est que le malheureux "pilote," ruisselant de sueur, était presque content de lui.

Belle et douce époque de la transition sur B.25!

E.A.R. Luc VEGLER
illustré par BOISSOUT.

LE PALMARES DE LA CHASSE

(Victoires individuelles)

	Victoires		
	Homologuées	Probables	Total
Capitaine ALBERT	23	3	26
Colonel DEMOZAY	21	2	23
Commandant MARIN LA MESLEE, mort au champ d'honneur	15	5	20
Capitaine de la POYPE	16	3	19
Lt. Colonel DELPHINO	16	2	18
Lieutenant J. ANDRE	16	2	18
Lieutenant SAUVAGE	16	2	18
Capitaine PLUBEAU	14	4	18
Lieutenant CLOSTERMANN	13	5	18
Capitaine MARIDOR, mort au champ d'honneur	15	2	17
	(dont 11 bombes volantes)		
Commandant DORANCE	13	4	17
Capitaine CUFFAUT	13	4	17
Commandant ACCART	13	3	16
Capitaine LITTOOLF, mort au champ d'honneur	14	1	15
Capitaine VASATKO, mort au champ d'honneur	12	3	15
Capitaine RISSO	11	4	15
Lieutenant BOILLOT	13	1	14
S/Lieut. LEMARE	13	1	14
S/Lieut. MARCHI	13	1	14
Capitaine VALENTIN, mort au champ d'honneur	11	3	14
Lieutenant LEFEVRE, mort au champ d'honneur	11	3	14
S/Lieut. PERRIN	13		13
Lieutenant PERINA	11	2	13
Capitaine MADON	10	3	13
Capitaine BLANK, mort au champ d'honneur	11	1	12
S/Lieut. DURAND, mort au champ d'honneur	11	1	12
S/Lieut. LE NIGEN, mort au champ d'honneur	11	1	12
Lieutenant TALLENT	11	1	12
Capitaine ROUQUETTE	10	2	12
S/Lieut. CARBON	10	2	12
S/Lieut. MOREL, mort au champ d'honneur	10	2	12



L'Ordre du jour No. 6 du Général de Division Aerienne LUGUET, Commandant les Eléments Air aux U.S.A. a été lu sur chaque base à l'occasion du "VJ Day." En voici le texte intégral:

Officers, sous-officiers, caporaux et soldats de l'Armée de l'Air aux Etats-Unis.

Célébrons la fin de la pire des guerres, réjouissons-nous, non pas seulement dans des éclats de fête, mais d'une joie profonde car une ère nouvelle s'ouvre devant nous, une ère qui sera ce que nous la ferons.

Notre bonne volonté, notre sincérité, notre travail, associés à ceux de nos Alliés, doivent ouvrir le règne d'une paix heureuse et prospère

Ne marchandons pas nos efforts et marchons avec confiance vers un avenir d'union fraternelle entre les peuples de bonne volonté, garants de bonheur du monde.

Vive la France—Vivent les Etats-Unis—Vivent les Nations Unies.

Charles LUGUET.

Lettre a un prisonnier rapatrié

Ami,

Les journaux m'ont appris, en même temps que ton retour, la fin du calvaire que tu as vécu pendant ces quelque soixante mois de captivité, loin de ceux que tu aimais, de ceux qui faisaient que la vie, pour toi, valait la peine d'être vécue; loin de tout ce qui donnait un sens aux luttes quotidiennes, un goût aux victoires remportées, un prétexte à la persévérence, un bien-fondé à l'espoir. Le triple réseau de barbelés qui t'emprisonnait s'est effondré, la silhouette rigide du feldgrau s'est estompée, l'horizon s'est démesurément élargi, les portes se sont soudain rouvertes, et cet abîme s'est trouvé comblé, qui depuis si longtemps t'isolait de nous.

La Force seule, cette fois au service de la bonne cause, a réussi à abattre tes geoliers; cette même force aveugle à laquelle tu avais osé faire face cinq ans plus tôt, armé seulement de ta naïve confiance dans le Droit, la Justice et la Providence. Sur notre glaive mieux trempé, les armes ennemis se sont brisées; l'éphémère vainqueur d'hier, en même temps que les derniers combats livrés sur son sol, a perdu cynisme et arrogance.

Je veux te dire, Ami, que cette victoire t'appartient; tu en as été l'artisan de la première heure, celui dont l'outil, seul, a failli, mais dont l'esprit et la volonté ont permis à l'œuvre d'être un jour achevée. Tu as été le pionnier héroïque et malchan-

ceux qui marqua la route, puis s'en fut, accablé, comptant que d'autres, plus nombreux, mieux armés, prévenus et aguerris, viendraient parfaire son entreprise.

Tout pour toi s'en était allé; le village où tu avais habité, faisait partie d'un autre monde; les tendresses que te murmuraient les tout-petits s'étaient tuées; et la femme à laquelle tu

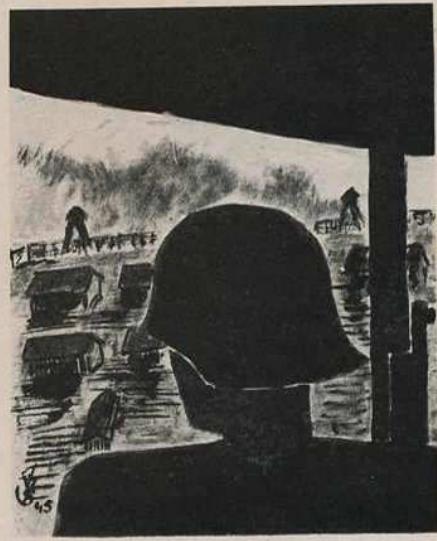


avais donné ton nom, celle qui faisait que toujours ton audace se doublait de réflexion, ta femme ne pouvait que t'apprendre, au hasard des douze mots hebdomadaires, qu'elle te continuait auprès de tes enfants, qu'elle leur apprenait à ne pas oublier le nom de Papa, qu'elle attendait ton retour pour sourire à nouveau. . . .

Le souvenir de ces dix-huit cents jours de bagne pourra-t-il jamais s'atténuer? On m'a parlé des repas miséreux que l'on vous servait au coin d'une gamelle bosselée, trop profonde et trop vaste; des heures d'attente devant une fontaine avare d'une eau que vos gardiens ne vous livraient qu'à leur gré, renouvelant la farce cruelle du soldat présentant à Jesus le vase au fond percé où le liquide ne pouvait demeurer. . . . J'ai lu des récits où l'on racontait vos nuits sur le grabat pouilleux, quand la lumière du jour, la seule qu'on vous dispensait jamais, cessait d'envahir vos bicoques; ces nuits où vous luttiez encore, en quête du sommeil capricieux, seul dispensateur de repos et d'oubli. Je ne puis qu'imaginer l'attente morne et tragique, quand les yeux ne pouvaient se clore et que seule la respira-

tion bruyante et saccadée d'un camarade scandait la fuite monotone, désespérément lente du temps. . . .

Aussi, quels instants avez-vous vécus à l'arrivée de vos libérateurs! Tu fus peut-être au Stalag 321, l'un de ceux qui se précipitèrent sur ce Spahi dont je viens de recevoir la lettre, l'étouffant presque, dans votre joie de voir ces soldats qui vous apportaient le renouveau de la vie, qui vous rendaient à l'humanité; "Si tu savais, m'écrivit ce Spahi de la 1ère Armée, l'effet que peut nous faire le spectacle de ces hommes, qui ont revêtu pour nous leurs défroques les plus décentes, qui nous serrent les mains et disent, avec un accent indéfinissable: Merci, si vous n'étiez pas venus, jamais nous n'aurions revu la France, ou qui répètent, comme s'ils voulaient se convaincre mutuellement de la réalité de leur délivrance: Cette fois ça y est, Ils sont là. Ici l'on est entre Frères d'Armes; il y a les Anciens et les Bleus; d'abord, nous n'osions les tutoyer, mais comme le pinard a délié les langues, ils nous ont eng. . . amicalement, menaçant de f. . . à la porté ceux qui continueraient à faire du chiqué." Et ces jeunes gens, soldats de la veille, venant d'Afrique du Nord et de tous les coins de France, restaient tout attendris d'avoir dispensé tant de bonheur, étonnés de voir rire et pleurer autour d'eux, vivant intensément cette rencontre tellement plein d'un sens profond et dont le symbole ne leur échappait point. . . .



Aussi, Ami, je voudrais te savoir armé contre les injustices qui seront encore commises. Tu auras su, je l'espère, ne pas trop rire de la vanité des discours prononcés sur les quais des gares, ou des promesses qu'on vous a sûrement faites. Mais il est des larmes de vieilles femmes, des regards attendris de gosses, des élans passionnés d'épouses, qui ne trompent pas. Un peuple t'attendait, dont tu étais la fleur la plus fine, la jeunesse la plus ardente, un peuple où tu reprends ta place, l'esprit certes mûri, mais non point blasé, car tout autour de toi te paraîtra l'antidote du dégoût, du dépit, de la résignation: Tu

es une goutte de ce sang qui manquait à la France et qu'on lui a rendu. Tu es l'un de ces fils dont elle avait tant besoin, qui de nouveau la servent, prêts à la défendre encore.

Tu apprendras, avec surprise, que des garçons qui n'avaient pas 15 ans quand tu partis en guerre, travaillent aux Etats-Unis pour devenir aviateurs. Tu penseras peut-être, en retrouvant une France où les difficultés de vie sont encore nombreuses, qu'ils ont beaucoup de chance. . . . Mais dis-toi que c'est pour toi, pour aider à ta libération, qu'ils ont voulu combattre. . . . Certains ont pu le faire, d'autres sont arrivés trop tard. . . .

Ce n'est pas leur faute. . . . En terminant cette lettre, je veux te dire, très simplement, que tous ceux qui sont ici avec moi n'ont pas cessé, depuis cinq ans, de penser à toi.

Ces quelques lignes sont bien maladroites; je ne sais pas si elles pourront s'élever jusqu'à toi. Mais au moins, je t'en prie, ne doute pas de leur sincérité; et accorde à tes jeunes camarades d'Amérique le seul droit qu'ils requièrent: saluer en toi l'Aîné qui n'a pas démerité, le Soldat qui n'a pas failli.

Illustré par Jean SAGNIER

E.A.R. Guy ONETTO



La Voyante de Detroit

Voiez-vous, j'suis p't être pas bon militaire, mais je suis curieux. C'est p't être pour ça que j'suis pas bon militaire. Et pis comme on est le trente du mois et qu'i me reste cinq dollars, j'suis allé chez Joséphine. . . . Faut pas confondre. . . . Joséphine, c'est la plus cotée des tireuses de cartes de Detroit. . . .

* * *

—Pardon, M'dame, que j'lui dis, j'voudrais. . . .

—Appelle moi Joséphine et donne moi tes cinq "bucks" . . . Oh ça, petit, tu dois être un costaud en amour!

Je rougis.

—C'est pas ça que j'voudrais savoir, c'est pour tous les copains, vous comprenez? . . . Heu . . . c'est-y vrai qu'on reparle des permissions?

—Pour les élèves?

—Oui, "les autres," ils appellent ça des ordres de mission.

—On, on.* Pas question. "Ils" voudraient bien, mais tu comprends, les Américains . . . et puis il y a l'horaire du ground school et puis . . .

et puis tu en auras une en France. Ah, ça doit être beau la France! T'es de Paris toi?

—C'est formidable ce que vous devinez bien!

—Flatteur, va. (Même qu'elle m'a alors pincé le bras).

—Dites-donc, à propos, qu'est-ce que vous croyez qu'il est devenu Hitler?

—Introuvable.

—Mais encore. . . .

—Je vais te dire: c'est encore une victime de la guerre. . . . (Elle soupire).

—Je voudrais aussi vous demander comment que ça se fait qu'on reçoit pas de nouvelles.

—C'est forcé: d'abord, t'écris pas souvent. Et puis la censure, c'est comme la nature, elle a horreur du vide. Alors, elle bouche les trous d'une lettre avec ce qu'il reste des autres. Et puis, il y a les bateaux pirates.

—P't être qu'aussi à Washington, ils sont débordés; i sont p't être pas assez?

—Teuteu. Pour ça, ne te fais pas de souci. . . . Mais va doucement:

question d'effectifs: military secret. Dis donc, p'tit, tous les combien que tu ramasses des motifs pour mauvais esprit?

—Ca, M'dame Josephine, vous devriez quand même le savoir.

—Pour cinq bucks, je m'occupe que du futur.

—Question de futur, savez-vous ce qu'on va devenir?

—Des civils.

Ca va faire tout drôle. Mais à part ça, avant?

—D'bons militaires. Même que tu dois être pilote?

—Vous êtes forte quand même. Chasseur ou bombardier?

—Bombardier.

—Non, non.

J'blaguais bien sûr! Ca fait soixante ans que je suis dans le métier. . . . Mais ça, c'est pas mon travail: pour te répondre, il aurait suffit que j'apprenne la distinction entre les Ailes d'un pilote de chasse et celles d'un pilote de bombardement. . . .

* Note pour les lecteurs français: en américain, sa veut dire non. Le deuxième "on" doit être dit d'on ton plus grave que le premier.

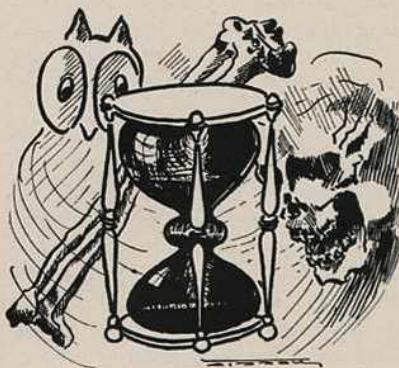
—Dites moi, savez-vous si le Colono, il passera dans les piaules à sa prochaine inspection?

—An, an.* Mais il préviendra avant de toutes façons; sans quoi ça serait pas une inspection.

—Non . . . une catastrophe!

—Eh! sais-tu qu't'es pas vilain garçon. Mais pourquoi que tu t'mets

* Note pour les lecteurs français: En américain, ça veut dire oui. Le deuxième "an" doit-être dit d'une voix plus claire que le premier.



pas comme les autres en uniforme bleu?

—Tiens, rapport à l'uniformité. . . . Mais laissez-moi encore vous poser une question. . . .

—La dernière alors. . . .

—Croyez-vous qu'on a des chances un jour d'aller à la guerre?

—Quelle guerre? qu'elle m'a dit d'une voix inquiète. . . .

Du coup, je suis parti, soulagé.

S/Lt. Jean ROUSSEAU
illustré par BOISSOUT

ECHOS DU MISSISSIPPI



Ca y est, me voilà au Mississippi. Arrivé depuis une dizaine de jours à Keesler Field, je suis encore compris dans la catégorie que les "anciens" appellent dédaigneusement "La basse classe" . . . A-t-on idée! . . . Néanmoins, je voudrais bien savoir ce qui nous attend. . . . Allons amadouer l'un de ces prestigieux anciens, pour lui tirer les vers du nez. . . . La peste soit de lui si je n'arrive pas à lui faire tomber sa morgue. . . .

Ayant pris mon courage à deux mains et usé de diplomatie, afin d'aborder sans trop de casse cet "être supérieur," je suis enfin parvenu à un résultat puisque nous sommes en ce moment même en grande discussion. Sourires, réprobations gentilles, affirmations, tout s'enchaîne admirablement. Le bagoût de mon partenaire, toulousain d'origine, y est pour beaucoup. Mais écoutez plutôt:

—Oui mon vieux! ici ça rupine. Je dirais même que ça chauffe—sans parler du soleil—Tu as pu voir que

le réveil est un peu matinal. Mais on s'y fait . . . question d'habitude. Ainsi moi, les premiers temps, je restais un bon quart d'heure assis sur mon lit, la tête entre les mains et les coudes sur les genou avant de me réveiller. Maintenant, je prends mon breakfast tous les matins et sans être en retard. . . .

—En cela je t'admire, car moi je n'arrive pas à mettre un pied devant l'autre à une heure pareille. Pense un peu . . . 4 heures du matin!

—Je connais ça! Mais que diras-tu quand il te faudra aller aux cours d'instruments au pas cadencé et la bouche encore pleine de café au lait, après avoir jeté ton plateau à la volée au type de K.P., tellement le temps presse. . . .

—Non! Tu plaisantes?

—Mais pas du tout. . . . En ce moment tu as la planque. Tu peux encore roupiller tout habillé sur le sommier de ton lit jusqu'à 7 h., et ensuite, tu vas au cours d'anglais te vautrer sur ta chaise.

—Oui, et même que ça dure jusqu'à midi. J'ai la tête pleine de mots barbares, et la langue enflée à force de prononcer des mots dans le genre de "crankshaft" et "handtools."

—Ne t'en plains pas. Ca te servira. Car tu seras bien content de ne pas te mélanger les pinceaux plus tard.



Et cela t'évitera beaucoup d'ennuis pendant le stage de spécialisation.

—Je veux bien le croire. Mais qu'est-ce que ce stage de Spécialisation dont tu parles avec tant de flamme?

—Ah! Ca mon cher, c'est le dernier stage. Celui qui consiste à te rendre capable de déceler la panne qui risque de compromettre la marche de "ton" B.26. Où qu'elle se trouve, tu dois la trouver.

—Tu t'en sors toi, de ce rébus?

—Mais oui! C'est bien ce qui te prouve que l'entraînement ici est complet et bien organisé.

—En somme, lorsque tu vas quitter Keesler, tu connaîtras le B.26 aussi bien que celui qui en a fait les plans?

—Tout de même pas; mais je serai capable de démonter les deux moulins et de. . . .

—Fabriquer avec ça une machine à coudre avec marche-arrière?

—Oh! Oh! quel esprit pour un "lower" . . .

—(Moi, modeste) J'ai lu ça dans les "funnies."

—Naturellement, tu les lis en classe?

—Non, bien sûr! (Voulant changer de sujet) Dis-moi, et le cambouis?

—Il n'y a que les mauvais ouvriers qui s'en collent partout. Evidemment, je ne te conseillerais pas de venir faire un tour au hangar en tenue "Palm Beach," car c'est tout de même un endroit où l'on trouve plus souvent un bidon d'huile sur son chemin qu'une jolie fille.

—Ah! au fait, je voudrais savoir si. . .

—Ca, c'est ton affaire. Il y a ici de beaux coins pour danser et s'amuser. Toute la côte t'offre de belles plages fréquentées le dimanche par les gens venus de Gulf-Port, Biloxi, etc. Tu peux aussi aller à New-Orleans en prenant le train le samedi

soir. Là-bas, c'est la ville, boîtes de nuit, skating, dancing, whisky, night clubs, et tout et tout.

—(Moi, rêveur, et faisant déjà des calculs sur la solde) Euh, euh. . .



—Mais tu sais, rien ne manque à la base: nous avons P.X., Service Club, bibliothèques et salles de cinéma—

réfrigérées, ce qui est assez appréciable.

—Tu as raison! parce que, pardon! quelle chaleur. . . . Toutefois, j'ai remarqué qu'il pleuvait régulièrement chaque après-midi aux environs de trois heures. . . . Curieux phénomène, hein!

—(Lui, supérieur) Climat tropical . . . cela rafraîchit. . .

La conversation prend fin là-dessus. Il est vraiment plus calé que moi, le frère! J'essaierai de tirer profit de ses conseils éclairés.

La bande de "poussins" dont je parlais au début, j'en suis bien persuadé, fera un jour d'excellents mécanos. . . . Une bonne équipe en perspective. . . . Ceux de Selfridge peuvent être tranquilles, nous leur livrerons des expériences, tout ce qu'il y a de plus "safe," et boute-en-train.

Caporal Maurice LAURENT
illustré par l'auteur



NOUS TRADUISONS.

Qu'il pleuve ou vente sur la plaine,
Dans le bureau nous traduisons.
Nous traduisons à perdre haleine,
Nous traduisons . . . ou nous dormons!
Nous traduisons avec haine
Et nous dormons avec passion.
Que traduis-tu, vieille baderne?
Des p'tits laïus sur les avions,
Les billets doux de mon Helen.

Comm' la chaleur nous met en peine,
De cokes nous nous abreuvons;
Ils nous rendent l'âme sereine,
Mais c'est fou ce que nous suons!
L'Alabama, c'est une grande plaine
Où il ne pousse que du coton.
Bien sûr, on aurait trop de veine

S'il y poussait du Mouët et Chandon.
Ca s'rait pourtant bien bon quand même. . . .

Y rêver serait chose vaine;
Revenons à nos moutons.
Tout comme lapins de garenne,
Le jour, la nuit, nous creusons
Nos têtes, qui ne sont guère pleines
Pour trouver "the right translation."
Pour bien expliquer la vie aérienne
A nos chers petits compagnons,
Jvais vous montrer un peu la scène.

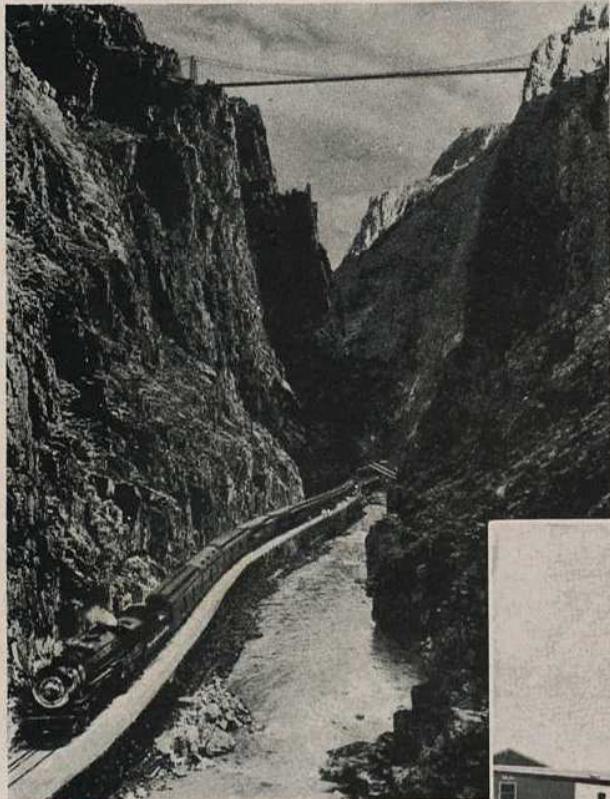
Il faut traduire, c'est le problème,
Le mot "Check" de quarante façons:
Check, check-in, check-out et même

Check . . . d'élimination.*
Enfin de semaine en semaine,
S'approche notre libération:
Avec un peu de veine
En école nous retournerons.
Ah, quel bonheur, quel poème!
Dans le travail nous nous plongerons,
Oubliant vite, c'est l'âme humaine,
Notre bureau de traduction.

E.A.R. Jean SAGNIER
illustré par l'auteur.

* On voit que notre camarade Sagnier n'avait pas encore lu le "Courrier de l'Air" de Juillet.





La guerre

ECOLE DES "ARMUR

Prise d'Arme

Classe de mitrailleuse 50".

Les environs de DENVER: Royal Gorge et le Pont suspendu le plus haut du monde (300 mètres de hauteur).

Etude pratique de l'armement du B.26.

Détente: La "Day-Room."



Lowry-Field



RIERS-MITRAILLEURS"

armes interalliée

Cours théorique sur la Tourelle Martin.

Etude pratique de la Tourelle Martin.

Sur le "range": Tir au mouqueston.

Une belle excursion aux environs de
Lowry-Field: TRAIL RIDGE, col à plus
de 12000 pieds d'altitude.



Pour simplifier les choses, en bas, on a changé la piste d'atterrissage.

—Tiens, une fusée. "Pull up and go around." Ce chant monotone et le grondement de 450 CV vous invitent au sommeil.

Il semble qu'il y ait 150 avions dans la zone locale, sans compter l'avion fantôme de tous les vols de nuit, qui circule sans feux ni radio.

La tour a renoncé à mettre de l'ordre.

—Elmore contrôle, grince une voix traînante, ici pilote Joseph, étape de base, 20 degrés de volets.

—L'idiot qui vient d'atterrir sur la piste de roulage au sol, vous viendrez me trouver, dit la tour.

Tout en bas, on devine de rustiques prises de contact avec la planète. La ligne des pots de feu s'éteint par rangées à la suite de plusieurs retours au sol.

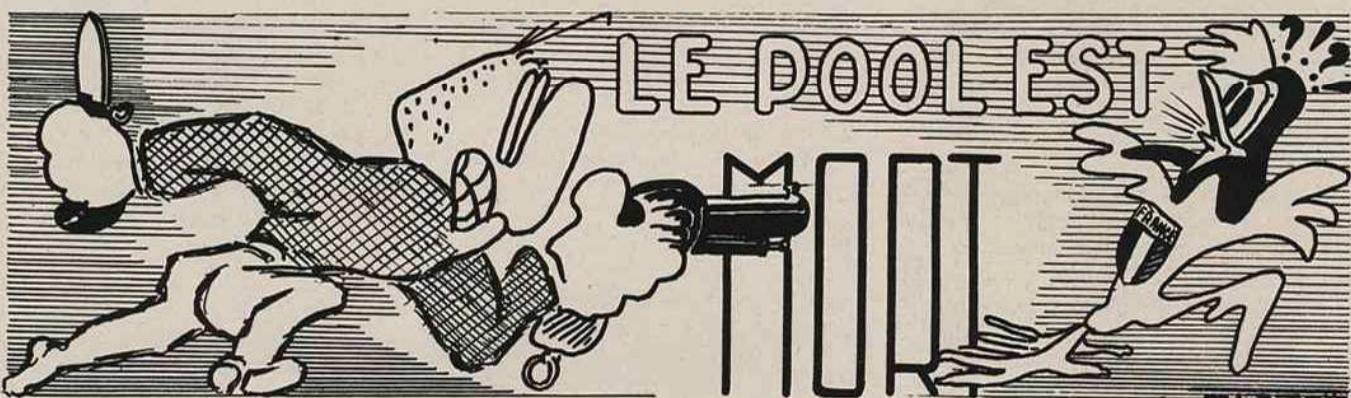
Zone IV, dit la voix suave, vous

pouvez rentrer. . . . Bonsoir, allez vous coucher. . . . Dormez bien.

C'est fini. Le dernier est arrivé sur la piste, tant bien que mal. Les lampions s'éteignent, les moteurs se taisent, les voix se meurent. Quelques silhouettes s'agitent encore en silence. On range. . . . Le cirque est terminé.

Aspt. Pierre DUFETEL

Illustré par l'auteur



Il n'est pas un élève des CFPNA qui ne connaisse le French Pool de Craig Field et qui n'ait, dans ses murs, effectué un séjour plus ou moins prolongé. Cher vieux Pool, berceau de tous les espoirs de ceux qui, pleins d'enthousiasme et de foi, sont venus bien loin de leur patrie conquérir les fameuses "ailes d'argent," au prix d'un dur labeur. . . . Il restera, dans la mémoire de tous, comme la première étape d'une existence nouvelle.

Pour célébrer dignement sa clôture, prévue pour la date du 5 Août 1945, le Commandant d'Armes de Craig Field avait décidé de donner une fête et de la faire coïncider avec celle du départ du dernier détachement: C'est le 26 Juillet au soir, après quelques jours de préparations fébriles et de mises au point successives, qu'eurent lieu les réjouissances. Le programme comprenait deux parties: une représentation et un soirée dansante. Tout le personnel américain et français de la Base avait été cordialement invité à participer à cette fête d'adieu et, effectivement, une foule très nombreuse se pressait dès 9 h. du soir au "Palm-Garden." Parmi les invités d'honneur on remarquait notamment le Colonel Clifton, Commanding Officer de Craig Field, le Colonel Rozanoff, de passage, le Cne. Lamai-

son, venu de Maxwell, le Cne. Dupuy, Commandant d'Armes, le Cne. Gesthem, maintenant Commandant du F.R.C., et beaucoup d'autres officiers américains et français.

Le "Palm-Garden" avait été aménagé, pour l'occasion, en amphithéâtre garni de petites tables décorées, et l'emplacement devant la scène avait été réservé à la piste de danse. L'ensemble était du plus heureux effet.

La soirée débute par un speech en anglais du Cne. Dupuy, qui remercia les autorités américaines de l'aide qu'elles lui avaient apportée pendant toute la durée d'existence du Pool.



Puis vint la représentation, qui eut beaucoup de succès; "La Madelon" et "Les Chevaliers de la Table Ronde," en particulier, remportèrent la palme.

La soirée dansante fut aussi très réussie. Les orchestres américains et français se firent entendre tour à tour, et le contraste entre les deux musiques contribua pour beaucoup au succès de cette soirée. Tous, officiers, cadets et invités, dansèrent tout à tour des jitter-bugs endiablés et des tangos langoureux dans les bras des "girl friends" venues tout spécialement de Birmingham, Selma, Montgomery, et autres lieux. Un buffet abondamment garni en boissons et en gâteaux permit aux danseurs et à leurs partenaires de se désaltérer et de reprendre des forces pour de nouveaux exploits.

Cette fête d'adieu se termina tard dans la soirée par l'exécution des hymnes français et américains que tous écoutèrent debout et en silence, puis ce fut le tour des adieux personnels qui se prolongèrent indéfiniment. Lorsque le dernier invité fut parti, "l'enterrement" du Pool était consommé.

Le French Pool de Craig Field est mort, mais beaucoup d'entre nous, n'est-ce pas, s'en souviendront. . . .

Lt. André HENRY

Le 17^{ème} Chasse à Craig-field

Présentation

C'est évidemment le meilleur détachement français en Amérique. Nul autre, parmi les 16 détachements qui l'ont précédé, n'avait sa valeur, tant du point de vue militaire que du point de vue "vol." Et aucun de ceux qui le suivront, n'aura les brillantes qualités que possède la classe 45 F à Craig. Ce n'est pas là l'opinion d'un quelconque et incomptéte gazier: c'est l'opinion de tous ses membres.

Ses membres? Ce sont 36 élèves-pilotes, le dernier carré, "survivants des 150 "students" qui, à l'origine, componaient le 17ème détachement. Après Orangeburg, ils n'étaient déjà plus que 100. Les rescapés de Gunter. . . se scindèrent en deux groupes: les uns, amis des voyages et, dit-on aussi, de la facilité, partirent pour Turner dans le vain espoir de piloter le B.25. Le reste, l'Elite, forma le 17^{ème} Chasse (Puissent mes camarades du 17ème Bombing me lire. . .)

Si, un jour, quelque archiviste patient ou chançard retrouve les Etats-

poète qui, un jour, nous chantera, que nous avons ouvert ce "journal de marche" . . .

* * *

Delinquance

Le chef du détachement nous a exposé la terrible situation faite aux



"malheureux" qui ne sont pas "doués" pour la météo. Il l'a fait avec une mesure que nous ne pouvons qu'apprécier . . . une mesure et une modestie que seul, un Chef possède. . .

Modestie? Vous étonnez-vous? Le mot est juste et je vais l'expliquer. Imbu des principes chers aux "despotes éclairés" du XVIII^e siècle, notre chef a voulu mettre en action leur doctrine "Tout pour le peuple, rien par le peuple." Et, comme on lui avait signalé le "hard labor" imposé, durant les cours du soir, aux délinquants, il a voulu se rendre compte par lui-même de l'exactitude des rapports qu'il recevait.

C'est pourquoi notre Chef s'est volontairement fait porter délinquant. Ce ne fut pas sans mal, les régulations américaines ne prévoyant pas le cas des "délinquants volontaires." Pour y arriver, le lieutenant N. eut à falsifier la feuille de réponse de l'examen de météo et donner des réponses fausses: vous imaginez sans

peine la grandeur d'âme et le courage nécessaires à l'exécution d'un tel projet, la lutte, qui se livra dans l'âme du Lieutenant, entre sa conscience de météorologue et son devoir de Chef: pour apaiser l'une et remplir l'autre, le Lt. N. fit un compromis: il ne fit pas de fautes "météorologiques" mais simplement des erreurs d'écriture . . . d'addition . . . par exemple: 12h 30 moins 5 heures, égale 17h 30.

En tous cas, le Lt. N. réussit à être délinquant: ce fut tout juste; il s'en fallait de 2 points pour qu'il atteigne les malheureux "70." Heureusement, le Capitaine Wood avait interprété la pensée de notre leader, et les 68 points qu'il reçut lui permirent de se rendre au cours supplémentaire. . . Malheureusement, le rapport du chef de détachement n'ayant pas été rendu public, je ne puis vous raconter la suite de l'histoire.

On avait également signalé des abus en P.T. Le chef de détachement, empêché, n'ayant pu constater par lui-



même, déléguera son adjoint, le Lieutenant T. Celui-ci, suivant l'exemple du chef, se fit porter "délinquant" en P.T., en réussissant à ne point atteindre le score de 66, et prit un nouvel examen. Là encore, les rapports manquent sur la suite de l'affaire.*

* En dernière heure, on signale, de source autorisée, que le Lt. T. entrerait sous peu à l'hôpital.



Civils des détachements C.F.P.N.A., il apprendra que le "17ème Chasse" est né à Craig Field le vendredi 29 juin 1945, à 15h. (CWT), lorsque les membres qui le formaient passèrent le poste MP qui défend la base. C'est pour faciliter la tâche de l'historien qui se penchera sur un passé révolu, et aider l'inspiration du

Combat aérien

Le 23 juillet 1945, hélas, le Lieutenant N. trouve une mort héroïque en combat aérien.

L'A.T.6-A, No. 410 avait quitté Craig à 13.25 CWT en mission de découverte. Le pilote était le Lieutenant N., l'observateur-mitrailleur de queue le Lieutenant Ev.; ces deux hommes formaient un "team" homogène, bien entraîné, rompu à toutes les fatigues.

Peu de temps après avoir quitté sa base, avant même qu'il n'ait atteint l'altitude de la mission, l'A.T.6 fut attaqué par un avion plus puissant. A sa supériorité matérielle, l'ennemi ajoutait la surprise, puisqu'il engagea la lutte avant même qu'il y ait eu déclaration de guerre officielle. Ce fut, en quelque sorte le Pearl Har-

bour du "17ème Chasse." L'ennemi s'approcha dans le soleil, de 3/4 avant, et dès la première passe, il annonça froidement que le pilote du 410 était tué. Le Lieutenant Ev., heureusement, ne perdit pas son sang-froid; et dans des conditions difficiles, il ramena l'A.T.6 et le corps du Lieutenant N. à la base.

L'avion ennemi, un A.T.6 D était monté par l'aspirant F., commandant d'avion, et le F/S B., pilote. Il appartenait au Squadron 11 de la base de Craig-Field "Advanced Training



School Single Engine" . . . Nous apprîmes alors que pour habituer les élèves à regarder autour d'eux et à être "alertes," des moniteurs pouvaient, à tous moments, les prendre en chasse. Les élèves, avant que le moniteur ne les descende, doivent battre des ailes pour signaler qu'ils ont vu l'ennemi. Sans quoi, ils sont supposés tués.

Et il fut rappelé solennellement au Lt. N. que s'il s'était fait descendre aussi bêtement, il aurait été responsable de la perte d'un avion, soit 35.000 dollars, et qu'il n'aurait pas dédommagé l'Etat des frais considérables de son entraînement. . . . Pensez-y la prochaine fois que vous paierez vos impôts.

Lt. Le GALL

C'est des nouilles

Il pèse 185 livres . . . laissons le lecteur conclure "by himself" de l'aspect général du héros. Bonne figure poupine dans tout l'épanouissement de ses 18 ans, n'ayant apparemment jamais connu les affres de la faim. Ajoutons simplement, pour compléter ce rapide portrait, que quelques 15 jours auparavant, il ne connaissait pas encore la "douceur d'être soldat" et encore moins la "sublime ivresse d'être aviateur" . . .

Plein d'allant, ne doutant de rien ni de personne, il décida (la valeur n'attend pas le nombre des années) qu'il aurait son baptême de l'air . . . en

parla à l'adjudant (il n'y a vraiment plus de "bleus") . . . réussit à le circonvenir (chose étonnante) . . . et obtint la promesse de voler. Comment put-il atteindre ce résultat? L'histoire ne le dit pas. . . . Supposons que l'air était doux, le ciel pur et l'Adjudant de bonne humeur.

Le soir même, notre héros, proprement sanglé sur le siège arrière d'un A.T.6, rayonnant d'orgueil et fier comme un petit bânc—pardon, comme Artaban—(qui ça peut bien être?), était prêt à s'envoler dans l'azur.

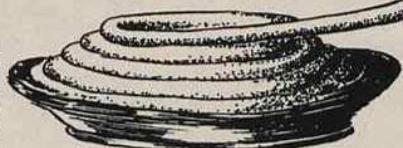
—Bolling Tower. Take off position. Over.

—All clear for immediate take off.

—Roger.

Fracas du moteur. Vent de l'hélice. Essor joyeux vers le ciel. . . . Autant de choses connues—chaque fois nouvelles pourtant et en tous cas, assurément nouvelles pour notre passager—. Dans l'interphone, un mot bref, "épatant," condense ses premières impressions. Traduction laconique, éloquente en sa brièveté. . . .

Mais voici que soudain la terre semble monter à l'assaut de l'avion. . . . puis disparaît, ne laissant aux yeux surpris que l'immensité infinie du ciel bleu . . . puis la terre encore. . . .



Etranges sensations, profonds échos au plus profond de soi. Horreur! Voici que ciel et terre dansent en rond une infernale sarabande . . . ciel, terre . . . ciel, terre. Tour à tour, sensation de vide et de lourdeur, corps qui s'envole, corps qui se plaque sur le siège. . . .

Ciel, terre . . . ciel, terre . . .

Fin du manège, retour au calme. Un temps. Voix angoissée dans l'interphone: "Je crois . . . que je vais . . . (silence) . . . mon ad . . . judant. . . ."

Silence, horrible silence . . . Rétroviseur . . . Plus de passager! Angoisse. . . .

Mais soudain, jeune, vibrante, alerte, la voix de notre baptisé, fièrement:

"C'est des nouilles, mon Adjudant."
Vécu à Bolling-Field le 25 juin
1945, et rapporté fidèlement au
"Courrier de l'Air" par 1'

Adjudant André WALBRON



Echos du 14 juillet



Tondu de frais, toutes protubérances ventrales rentrées, jarret tendu, le détachement français s'en alla saluer les couleurs et honorer l'autorité militaire à l'occasion de la fête nationale. . . .

Avec beaucoup de bonnes grâces, les mitrailleurs de Denver consentirent à se laisser passer en revue ; ils se distinguèrent dans les variations harmonieuses de la position des fusils. Ils se révélèrent même parfaits invités en cadençant allègrement les marches exécutées par un band très martial . . . d'aspect. Fait à mettre en relief : toutes considérations techniques écartées, les uniformes à veste bleu marine et pantalon de flanelle blanche,

de notre encadrement obtinrent un succès très flatteur . . . toutes considérations techniques écartées, notez-le bien. Nos petites amies, portées à la gentillesse par les libations d'une Saturday night, trouvèrent même qu'ils ne dépareillaient pas l'ensemble. . . .

Bref, le charme des disciplines nécessaires, même en ce jour de fête, et le souvenir des pantalons blancs, s'estompèrent bien vite dans la généreuse absolution des allègresses fugitives. . . .

C. C. B.



Après la revue matinale, tout le détachement s'en est allé à Colorado City, petite ville située à 40 miles de la base. Une arrivée triomphale en camion dans la rue principale. Dans la demi-torpeur créée par un soleil accablant, les habitants regardent avec curiosité et sympathie.

Il y a trois solutions pour combattre la chaleur : passivité en vêtements blancs, drug-store ou piscine. Nous nous retrouvons tous au swimming pool. Près du parc, dans une atmosphère paisible, les poussins deviennent des canards. L'eau est peut-être javelisée, mais nous ne l'échangerions pas pour un verre de whisky. Le pick-up joue une authentique valse musette, le marchand de Coca-Cola vend des frites. Il suffit de fermer un peu les yeux, on imagine les lampions, les guirlandes, les retraites aux flambeaux et les bals de la Bastille.

A la tombée du jour, par un chemin que les orages récents ont transformé en ravin, les camions nous amènent au lieu du pique-nique. "Barbe Q Party" pour employer la langue du pays. Des tables sont dressées, bien garnies ; des jeunes filles de Colorado City, sourire aux lèvres et sandwiches à la main sont là pour nous accueillir. Le camion chargé, de bière arrive. On éventre les barriques (c'est-à-dire, on ouvre les bouteilles) et l'orgie commence.

Qui a dit que le Texas était un désert ? Nous sommes assis au pied des arbres sur un authentique gazon. Trois fleurs par-ci par-là, un moustique qui flirte avec mon oreille, et de paisibles fourmis pour partager notre repas qui s'achève à la nuit.

Est-ce la bière ou le clair de lune qui nous remet en mémoire les vieilles chansons d'autrefois ? Des choeurs se forment, le répertoire étudiant lutte contre le répertoire aviateur. "Ah que nos pères étaient heureux . . ."

Nous ne sommes pas tellement malheureux nous-mêmes, avec le gazon pour table. Et nous rentrons seulement quand les étoiles et les yeux de nos hôtes clignotent de fatigue.

Lt. B.



AIR FORCE DAY

efficiency of its materiel, and the proficiency of its personnel.

The part it played in the liberation of Europe won also our gratitude, and that of all those who suffered under the German yoke. Now it is for the Japanese to feel the shadow of thousands of American wings softening up their homeland for the final blow.

May I ask you to convey the sincere congratulations of the French Air Force to all the personnel under your command for a job well done.

Respectfully yours,
Charles LUGUET

Le Général ARNOLD a répondu en ces termes:

Dear General Luguet:

We of the Army Air Forces deeply appreciate the cordial message you sent us on our 38th Anniversary and by Presidential proclamation, the first official Air Force Day.

On this day, August 1st, 1945, the AAF was mindful of the whole-hearted support which units of the French Air Force gave us as we flew and fought together for victory.

Sincerely,
H. H. ARNOLD



Keesler Field—Détachement Q

Le 1er août, l'Armée de l'Air américaine a célébré le 38ème anniversaire de sa création. Des prises d'armes ont eu lieu sur toutes les bases, et les dé-

tachements français se sont partout associés à l'hommage rendu aux Ailes qui ont tant fait pour la Libération de notre pays.

Le Général LUGUET a adressé au Général H. H. ARNOLD, Commandant en Chef des Forces Aériennes américaines, la lettre suivante:

Dear General Arnold,

On the occasion of the 38th Anniversary of the creation of the Army Air Forces, I want to express, in the name of the French Air Force, our admiration for the achievements attained by this truly American organization which is now the envy of the world for the



Le Brigadier-Général Albert L. SNEED, ancien Commandant de l'Army Air Forces Western Technical Training Command, décore de la Croix-de-Guerre avec Palmes, le Colonel T. S. VOSS, Commandant la Base de KEESLER FIELD, au cours de la cérémonie qui a marqué l'Air Forces Day.



Groupe d'officiers dirigeant l'instruction des Détachements français à Keesler depuis février 1944.

Souvenirs de Paris

Il y a un an



a Orangeburg

Nous étions vraiment bons camarades tous les deux, portant le même prénom, ayant usé nos fonds de culotte sur les mêmes bancs du même collège, mais lui s'étant destiné à l'Ecole des Beaux-Arts de R. . . . , puis, grâce aux beaux résultats qu'il y obtint, aux Beaux-Arts de Paris.

Paris! . . . ce nom seul évoquera toujours, pour le commun des mortels, la vie brillante des boîtes de nuit, les rues au bitume luisant après les averses répétées dix fois dans la même journée et aussi le trottin au chic qui n'appartient qu'aux Parisiennes, ce dont elles sont d'ailleurs si fières.

Pour nous, Paris, fut autre chose. Ce fut la rue des Beaux-Arts, dans laquelle nous habitions une mansarde perchée au quatrième et d'où nous découvrions une perspective immense de toitures grises, de cheminées fum-

euses entre lesquelles se promenaient des chats en quête d'amour. Pour nous, Paris ce fut le Boul'Mich', Capoulade, les sandwiches de fin de mois, le Bal des Quatz'Arts, plus fermé que le Jockey Club; ce fut les petits modèles aux yeux faméliques mais au corps généreux et les réunions de conspirateurs dans un sous-sol de la rue Mazarine où nous buvions de l'hydromel qui nous donnait mal à l'estomac, en écoutant un poète à la crinière éblouissante déclamer du François Villon en soutenant la thèse de l'Amour libre et régénérateur contre un bourgeois ventru et imaginaire.

C'étaient aussi les longues recherches à deux le long des quais, parmi les bouquinistes et les bouquins poussiéreux; les après-midis d'automne à la Foire aux timbres, sans oublier naturellement les soupes à l'oignon du

côté des Halles, au milieu des péripatéticiennes et des messieurs aux souliers trop clairs, un mégot rivé à la lippe inférieure.

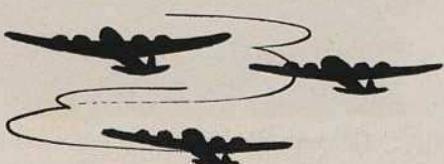
Paris, qu'es-tu devenu sous l'occupation boche? Tu t'es replié sur toi-même et tu t'es enfermé dans la tour d'airain de ton mépris pour un envahisseur trop poli et qui semblait rechercher tes caresses; il a voulu faire de toi le lunapar de ses plaisirs et le centre de repos de ses troupes décimées dans les immensités russes. Il a essayé de te convertir à la Bible de l'Ordre nouveau et aux Bienfaits du Racisme, Toi, dont le nom seul, synonyme de libéralisme, représente plus la liberté aux yeux de l'habitant du ghetto de Varsovie ou de l'officier de Tchang Kai Tchek qu'à ceux des Parisiens eux-mêmes.

Mais le vainqueur s'est pris à son propre jeu et sa cuirasse d'acier a été percée par le charme de tes rues pourtant désertes sur son passage et par les regards indifférents de tes belles filles. Ce fut une seconde édition des Délices de Capoue, moins vuluptueuse mais combien plus efficace.

Et qu'es-tu devenu, toi mon camarade? Enseveli dans un Stalag prussien ou crevant de faim derrière une machine-outil berlinoise?

Qu'est devenue ta belle jeunesse et ton enthousiasme; que sont maintenant tes mains faites pour créer de la beauté? Années perdues dans le néant. Mais peut-être aussi t'es-tu dressé sur ces barricades pareilles à celles que bâtirent tes aïeux, entre le fort de la Halle et le métallo de Belleville, unis dans une haine attisée par quatre années de cauchemar; alors je me répèterai pour moi-même: " Il aurait pu être Prix de Rome et grand parmi les grands, Il n'a pu que barbouiller de sang le pavé de Paris. Mais ce fut sa plus belle œuvre: l'Impérissable!"

M. LETORT



Poste Aérienne



Sous l'énergie impulsion de M. Tillon, Ministre de l'Air, les constructions aéronautiques se relèvent rapidement. Cette industrie emploie déjà 80.000 ouvriers, soit 65% de l'effectif de 1939-40. Elle travaille surtout pour les transports aériens civils; certains prototypes ont été construits d'après des plans originaux établis secrètement pendant l'occupation.

Aviation civile:

Parmi les nouveaux appareils, nous trouvons:

Le Laté-631, hydravion pour la traversée de l'Atlantique Nord, 70 tonnes, hexamoteur équipé avec des Wright 2600 de 1600 HP au décollage. Vitesse de croisière 320 kms. 58 mètres d'envergure. Peut emporter 50 passagers, 10 hommes d'équipage et 6 tonnes de fret sans escale de France en Amérique. Huit appareils de cette classe ont été commandés chez Laté. Deux ont été livrés; le premier est en service: il doit venir très prochainement à New-York.

Le SO 161, construit par la S.N.C. A.S.O., 50 appareils commandés. Avion de transport de 20 T. pour la traversée de l'Atlantique Sud, quadrimoteur Gnome-et-Rhône 14N. Sera équipé prochainement avec des Pratt et Whitney. Vitesse de croisière: 370 kms. Rayon d'action 3200 kms; plafond 7500 mètres. Peut emporter 33 passagers jusqu'à 1000 kms. Pour la traversée de l'Atlantique: 10 passagers. Plusieurs de ces avions volent déjà.

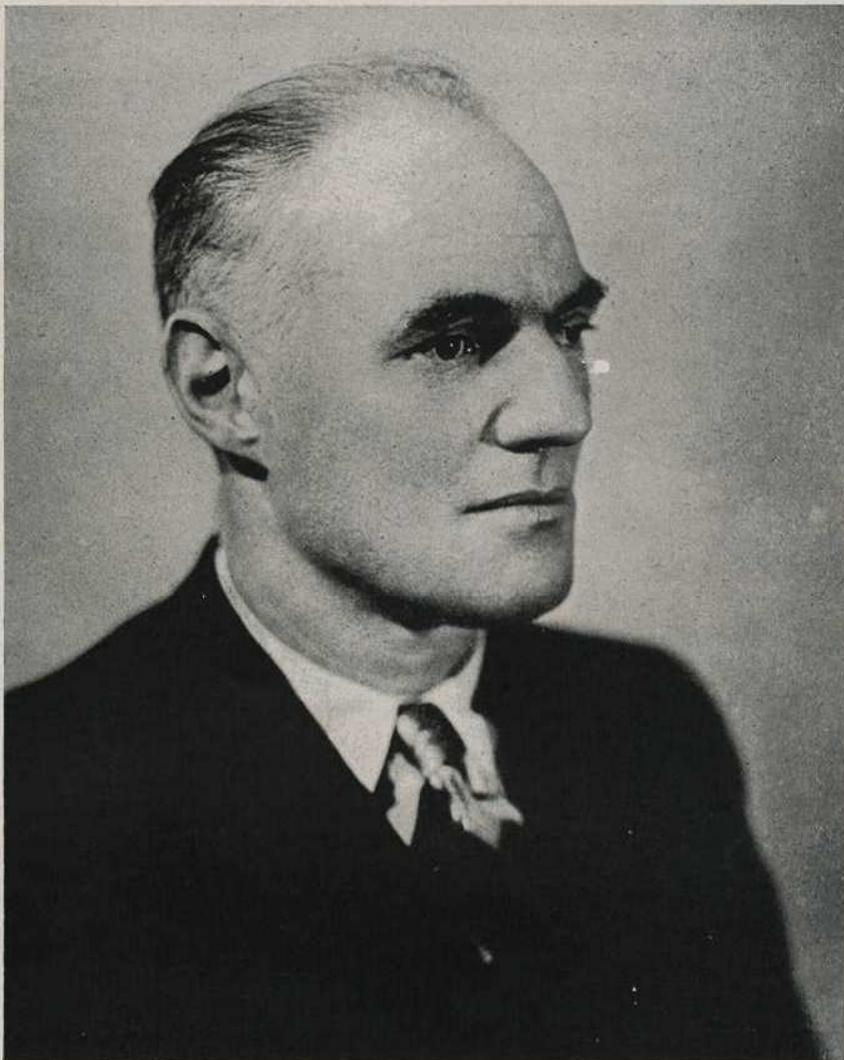
Le SO 90: avion postal en service sur les lignes du réseau intérieur et sur les lignes Paris-Ajaccio, Paris-Alger, Paris-Casablanca. C'est un bi-moteur Béarn 6D, genre "Goeland" amélioré.

Le SO 30R. Prototype quadrimoteur. 30 passagers. 25 à 30 T.

Certaines usines continuent à construire des JU 52, trimoteur BMW; des NOR 1000 (ancien Messerschmidt 108) moteur Argus 111, avion de liaison, genre "Simoun," avec train rentrant; des FIESELER (Morane 500) et des SIEBEL 204, bi-moteur Argus, bi-dérive.

Aviation militaire:

En aviation militaire, les progrès ont été moins spectaculaires. A signaler cependant, le prototype de l'Arsenal Aéronautique, le VB 10, avion de chasse, dont on vient de commencer les essais. Équipé avec deux 12 Z Hispano en tandem, deux hélices tour-



M. M. TILLON Ministre de l'Air

Né à Reenes (Ille-et-Villaine), le 3 Juillet 1897. Député en 1936, M. Tillon a exercé une action prépondérante dans le mouvement de la Résistance en organisant et en dirigeant les "Francs-Tireurs et Partisans Français", noyau des F. F. I.

Depuis le mois d'Octobre, il a accompli en qualité de Ministre de l'Air, une œuvre importante, récréant l'industrie aéronautique et renforçant sans cesse l'Armée de l'Air. Sous son impulsion, les transports aériens prennent un développement chaque jour accru en même temps que s'organise le mouvement des sports aériens qui amènera vers l'aviation l'élite de la jeunesse française.

nant en sens inverse, sa vitesse maximum approcherait les 800 kms. D'autres modèles d'avions sont à l'étude. Nous publierons prochainement des renseignements plus précis les concernant.



Le mois de juillet a été particulièrement favorable aux sports aériens en France. Six records, dont un international, ont été établis:

Paul Lepanse, a établi le record de

France avec destination fixe, sur monoplace, en reliant Beynes à Aix-la-Chapelle (Allemagne), soit 370 kilomètres environ.

Joseph Didion, le 8 juillet, a battu le record de France de distance avec retour au point de départ, sur planeur biplace, couvrant la distance de Pont-Saint-Vincent à Bar-Le-Duc, et retour, soit 140 kilomètres environ.

Quant à Eric Nessler, il remportait le 29 juillet, le record de France de distance avec retour au point de départ, sur multiplaces de Beynes à Orléans et retour, couvrant 200 kilomètres.

Le 30 juillet, il effectuait le même parcours sur planeur monoplace

"Weihe" et battait le record de France de distance avec retour au point de départ, pour monoplace.

Le 31 juillet enfin, il s'adjugeait le record de France de distance en ligne droite sur planeur multiplace, de Beynes à Villechaise, en Charente, soit 330 km.

Le mois d'août a débuté par une remarquable performance de Marcelle Choisnet qui a porté à 237 kms le record international de distance avec destination fixe pour planeurs multi-places. Ce record était, depuis 1939, la propriété de l'U. R. S. S., avec 223 kms.

Ce nouveau record est cent pour cent français, puisque l'appareil utilisé, le "Castel 242" a été conçu par l'ingénieur français Castello et construit par les Etablissements Fouga, d'Aire-sur-Adour. C'est le sixième record battu par Mlle Choisnet depuis le mois d'avril.

On s'attend à de nouvelles performances de nos pilotes.



NOUVELLES DES ANCIENS

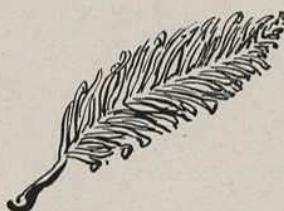
Nos camarades du IX détachement, rassemblés au Centre de Baraki, ont reçu leur affectation dans les groupes, avec une permission de dix jours. Le 14 juillet, un Ju52 tout neuf les transportait en France, à Marignane, où ils atterrissaient à 11 heures du matin. Ce premier contact avec l'Armée de l'Air de la Métropole les impressionna favorablement. Un repas les attendait au mess et, surprise agréable, il n'eurent même pas à s'occuper de leurs bagages. Le IX détachement, presqu'au complet, passa cette journée de Fête nationale à Marseille, avant de se dispercer.

Dix jours plus tard, à l'issue de leur permission, nos camarades rejoignaient leur affectation: la plupart des lieutenants de l'Ecole de l'Air sont sur "King-Cobra" ou sur P-51, les sous-officiers, en majorité, sur P-47. Nos correspondants, les Sergents LACOMME, HARDOIN et GEORGES ont été affectés au G.C. "II/5 LAFAYETTE." Le P.N. de ce groupe est logé dans un hôtel réquisitionné admirablement bien situé. Ils ont été reçus avec beaucoup de sympathie: 95% de leurs camarades ont été formés par les C.F.P.N.A. et sont avides de nouvelles d'Amérique.

Les missions de guerre ont surtout consisté en bombardement d'assaut et nettoyage de routes, très peu de chasse

pure. Le travail se réduit maintenant à des "patrouilles d'intimidation" et "missions de cocardes" au-dessus du territoire occupé.

Le "COURRIER DE L'AIR" invitent les détachements quittant l'Amérique à contribuer à la rédaction de cette rubrique des anciens en nous faisant parvenir des nouvelles.



CITATIONS

A l'ordre de l'Aviation de Chasse: Le s-lieut. B. C. DUCHATELLIER, le Sgt. J. P. MARILLONET.

A l'ordre de l'Aviation de Bombardement: le s-lieut. C. BERGEVIN (Ier. dét.).

A l'ordre de l'Aviation de Renseignements; le lieut. A. E. VILLETORE (2ème dét.).

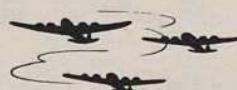
De la Division Aérienne. Le s-lieut. H. M. BALLEREAU (3ème dét.), les Sgts.-chefs J. BERTIN (2ème), R. GASPERMERT (Ier), les Sergents R. COPPIN (4ème) et A. PARAVY (Ier).

De la Brigade Aérienne: Le S. C. PASQUET et le Sgt. René PHILIPPE, mitrailleurs-radios, les Sgts. J. MORON et A. HEURTEAUX, pilotes de P-47.

De l'Escadre Aérienne; les lieut. G. LEPEU (1er.dét. P-47) et P. JUSTE, l'Aspir. J. FILAFRIAUX 2ème. B.26), le Sgt. C. R. LE BLANC (4ème P-47), les Sgts. L. GENSONNET (1er), A. BAUNARD (2ème) et M. CASTILLE (4ème).

Le Sergent G. Vincent VINCENTELLI, 5ème.détachement, pilote de P-47, ayant quitté les C.F.P.N.A. en décembre 1944, est mort au Champ d'Honneur.

Le Sergent PUYAU Pierre, du G. C. 1/7 "NICE", a trouvé la mort au cours d'un vol l'entraînement. Il totalisait 332 heures de vol.



Le Groupe "LORRAINE" autrefois monté sur "Boston" est équipé maintenant avec des B-25.

Depuis le 8 Novembre 1942, l'Aviation française a pris part aux opérations suivantes:

Campagne de Tunisie

GC II-5; GC II-7; GB I-25; I-II; II-23 et II-33.

Pantelleria

GC II-7.

Corse

GC 1-3; I-7; II-7.

Coastal Command en A.F.N.

GC II-7; II-5; III-6; I-3; I-5; I-4; I-7; II-3; II-6; III-3 et II-9.

Coastal Command Corse

GC I-3; I-7; II-7.

Coastal Command Moyen-Orient

I escadrille du III-3.

Campagne d'Italie

I—Jusqu'au débarquement de Provence (15-8-44):

GC I-3; I-7; II-3 et II-5.

GBM I-22; II-20; I-10; II-52; II-62 et I-32.

GR I-35 et II-33.

2—Après le débarquement de Provence:

GC III-6; I-5; II-6 et II-9;

GR I-35.

Campagne de France et D'Allemagne

I—Avant et pendant le débarquement du 6 juin 1944:

GC I-2; II-2; II-2 et IV-2.

GBL I-20.

GB lourd I-25; II-23;

2ème et 3ème Rgt. parachutistes;

2—Avant et pendant le débarquement du 15 Août 1944;

GC I-3; I-7; II-7; II-5; II-3; I-4.

GBM I-22; II-20; I-19; II-52; II-63 et I-32.

GR I-33; II-33.

Campagne D'Allemagne

GC I-2; I-2; III-2; IV-2.

GBL I-20.

GB lourd I-25; II-23.

2ème et 3ème Rgts. de parachutistes.

GC I-3; I-7; II-7; II-5; II-3; et I-4.

GBM I-22; II-20; I-19; II-52; II-63 et I-32.

GR I-33; II-33.

Ier. Rgt. parachutistes.

GC III-6; I-5; III-3.

Campagne des Poches de L'Atlantique

GC I-18 et II-18.

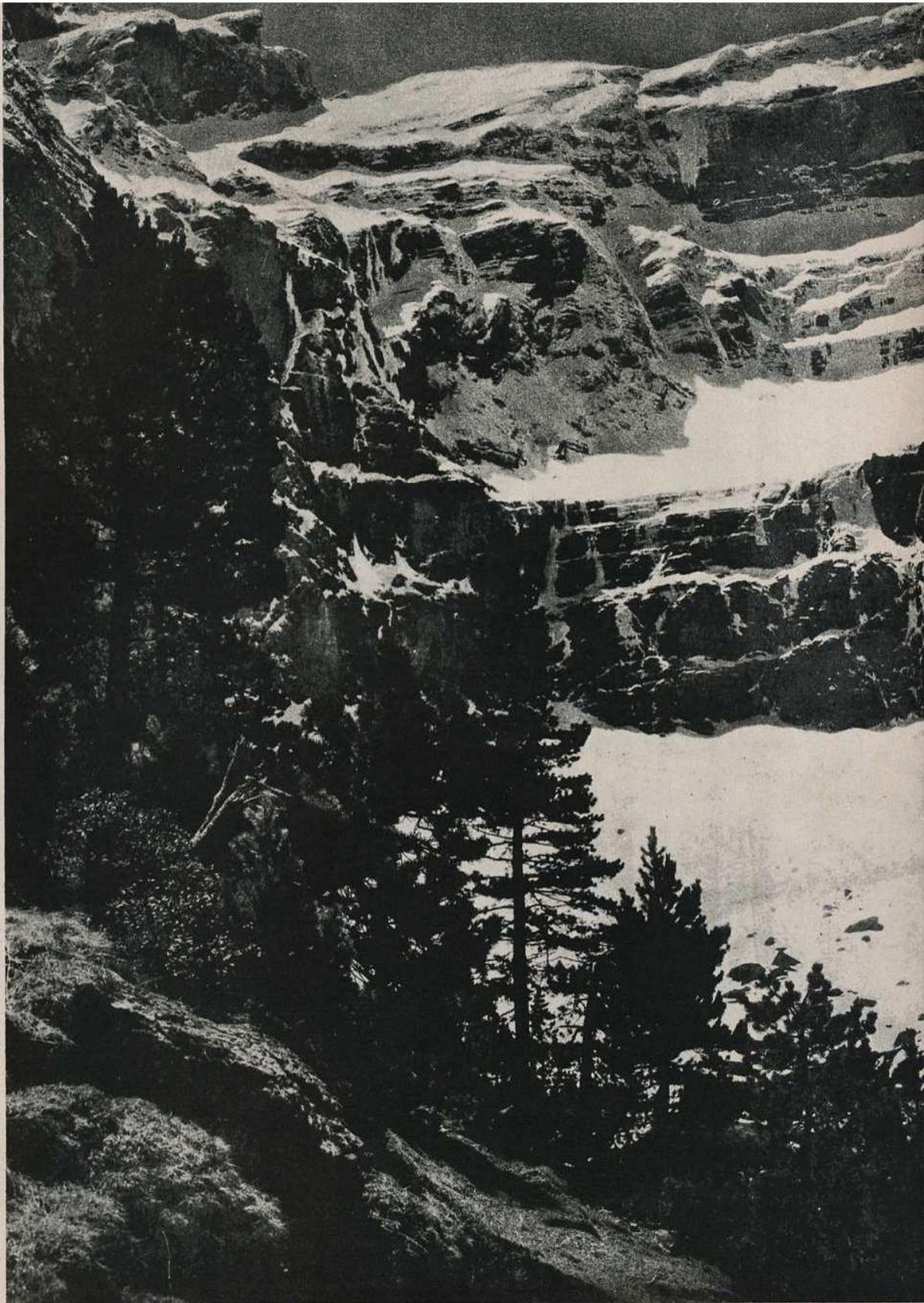
GB I-31 et I-34.

GR III-33.

Et momentanément 3ème Escadre de Chasse et 2ème Brigade de Bombardement.



Les officiers du Xème détachement de Chasse ont reçu les affectations suivantes: les Lieutenants E. MIGNOT et Y. LE DANTEC, au G.C. I-5 "Champagne," les S/Lts. L. JULI-



Les Pyrenees—*Le Cirque de Gavarnie*

ENNE et J. DEREYL au G.C. 3/3
"Ardennes."

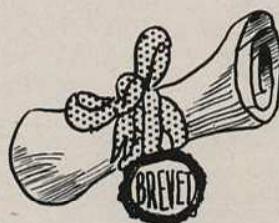
Le Lt. Ferreol BOLO, ancien Commandant d'Armes de la Base de Dodge-City est maintenant à l'Ecole des Radios navigants de Pau.

—Rappelons que de 1914 à 1919, et particulièrement à partir d'Octobre 1917, la France avait instruit la majeure partie du Personnel Navigant de l'Armée Américaine. 3528 brevets avaient été décernés dans nos écoles à



Le Lieutenant M. Delarue remet au Colonel William C. Bausche, Executive Officer de la Base de Lowry Field, l'insigne français de pilote d'avions.

Le Colonel Bausch a été breveté pilote le 7 septembre 1918 à l'Ecole Militaire d'Aviation de Châteauroux, Camp de la Martinerie. Il possède le Brevet No. 14277, délivré par la Commission Sportive Aéronautique de France, le 24 décembre 1918.



Instruction.

—Il est intéressant, au jour où s'achèvent les hostilités sur tous les fronts de guerre, de faire le point des C.F.P.N.A.

—Depuis Avril 1943, 4048 élèves sont venus aux Etats-Unis pour y recevoir une instruction Aérienne. 3361 brevets ont été décernés, en voici le décompte:

PILOTES	TOTAL 1017
Monomoteurs	563
Perfectionnés sur P.47	269
Bimoteurs	444
Perfectionnés sur B.26	288
NAVIGATEURS	45
BOMBARDIERS	180
MITRAILLEURS	800
MECANICIENS avions	545
MECANICIENS Armement	357
MECANICIENS Radios	319
MECANICIENS Photographes	61
MECANICIENS Equipements	18
MECANICIENS Electriciens	19

nos camarades Américains, soit.
Pilotes 1754
Observateurs-Mitrailleurs 1546
Bombardiers-Mitrailleurs 328

Lend-Lease.

—La fin du régime du lend-lease a été proclamée par le Président TRUMAN le II Août. Les fournitures faites par l'A.A.A.F. à l'Armée de l'Air française au titre du lend-lease se chiffrent aux environs de 250.000.000 dollars dont 140.000.000 pour les avions.

1511 appareils nous ont été livrés de Décembre 1942 à juillet 1945. Ils ont équipé:

- 9 Groupes de Chasse.
- 6 de Bombardement moyen.
- 2 de reconnaissance.
- 3 de Transport.

—Dans la première guerre mondiale, nous avions fourni à nos Alliés Américains 4874 avions.

—Le terme "NATIONS-UNIES" n'est pas un vain mot.



Depart.

—L'Adjudant - C h e f PELLERIN vient de quitter la MISSION DE L'AIR à laquelle il était affecté depuis les premières heures des C.F.P.N.A. et où il a fourni un travail très apprécié.

—Tous ceux qui l'ont connu garderont de lui le meilleur souvenir.

—Nous nous excusons, auprès de nos lecteurs, du retard apporté à la publication de ce numéro du "COURRIER DE L'AIR." Sa composition était achevée à la date du 25 Août, mais l'impression de notre numéro spécial de 6 pages destiné à la soirée des Ailes Françaises—à WASHINGTON, le II Septembre —, nous a empêché de le mettre sous presse à la fin du mois d'AOUT.

—Nous publierons le compte, rendu de la visite du Général de Gaulle aux Etats-Unis dans notre numéro de septembre.



—La graduation du 16ième détachement a eu lieu le 25 Juillet à BIG SPRING. Cette graduation n'aurait rien présenté d'exceptionnel, si le Lieutenant BONNARD, le sympathique Commandant d'Armes, n'y avait lui-même reçu les ailes qui le consacrent bombardier-Navigateur.

—Le voici, félicité par le Colonel JOHN K. NISSLEY, Commandant la Base de BIG-SPRING, devant le Colonel ELBERT HELTON, Directeur du Training and Opérations.



BREVET No. 1000.

—Le brevet de pilote no. 1000/

— LE PRIX —

"Ceux qui vivent dans les coeurs ne sont pas vraiment morts."

Tombés pour la France, en service aérien commandé, du 25 juillet au 25 août 1945 :

Aspirant COMERCON Robert, premier pilote de B.26
Sergent FERAUD Marcel, co-pilote
Sergent CLEMENT Georges, radio-mitrailleur
Caporal-Chef BUIN Henri, armurier-mitrailleur

à *Selfridge-Field (Michigan)*, le 1er Août 1945.

O, mon Equipage. . . .

O, mes camarades. . . .

Je viens ici vous rendre un dernier adieu. Et pourtant, je ne puis imaginer que vous n'êtes plus là. . . . Vous, avec qui j'ai fait corps, des heures et des heures durant; par quel mystérieux destin êtes-vous partis la seule fois que je n'étais pas avec vous. . . .

Toi, Comerçon, avec qui j'essayai mes premières ailes à Tuscaloosa et qui devais devenir mon pilote et mon chef, alors que pour tous, tu étais déjà un exemple par tes qualités de cœur et de caractère. . . .

Toi, Buin, toujours souriant et blagueur, et qui, bien que spécialiste—armurier, aimais faire la navigation à ta façon. . . . Tu m'as toujours étonné lorsque, par une règle de trois avec la température, l'altitude et la vitesse, tu me donnais l'heure précise d'arrivée. . . .

Toi, Clément, qui t'énervais quelquefois sur tes instruments après avoir enduré quatre heures de craquements dans les écouteurs, mais qui retrouvais bien vite ton amical sourire. . . .

Toi, Féraud, charmant camarade, gai et plein d'allant, qui pour la première fois était co-pilote de mon équipage. . . .

Et toi, ami américain dont je revois le visage si jeune et tellement sympathique, toi, qui, à la dernière minute, reçus l'ordre de me remplacer au poste mitrailleur. . . .

Vous tous, dont je suis prêt à crier le nom à chaque silhouette familière entrevue. . . . Non! je ne puis croire que vous êtes partis.

Dieu! que vos desseins sont insondables! Par quel miracle mon bombardier et moi avons-nous été obligés de voler ce jour-là avec un autre équipage, et cela pour la première fois! Par quelle magnanimité avons-nous été épargnés à quelques minutes de la mort? . . . Pourquoi ne sommes-nous pas avec notre équipage? . . .

O, mes camarades, vous m'avez quitté. . . . Mais vous vivez en moi. Vous n'êtes pas disparu de cette terre de la façon ordinaire des mortels: vous vous êtes, évanouis dans le ciel. . . . Et Dieu n'a eu, pour recueillir vos âmes, qu'à se pencher un peu. . . .

Sergent René GILOT
Selfridge Field

DERNIERE LETTRE A UN AVIATEUR

Mon cher Robert,

C'est Dottie qui m'a appris l'affreuse nouvelle. . . . Et Marcel, un de vos camarades de Selfridge, me l'a également écrit—les deux lettres étant arrivées dans le même courrier. Une tristesse indicible m'accable. . . .

Vous m'êtes très cher, Robert. Pourtant, je ne vous ai jamais vu; je ne sais pas si vous étiez brun ou blond, quel âge vous aviez, si vous aviez des frères ou des soeurs, où se trouve votre famille, si vous étiez riche ou pauvre.

Mais je me moque bien de détails comme ceux-là, car je vous connais par l'essentiel qui existe dans vos articles du Courrier. Vous rappelez-vous le "Petit Prince" qu'a rencontré votre confrère Saint-Exupéry quand il est tombé dans le désert du Sahara par suite d'une panne de moteur? Ce petit prince ne comprenait pas le raisonnement des "grandes personnes" qui ne croient connaître un nouvel ami que si elles sont informées de l'état de sa fortune, du coût de sa maison, de son âge, et de la profession de son père. Ce raisonnement m'est étranger, à moi aussi. Je préfère ne vous connaître que par votre Lettre de Mars. . . .

Avouons-le, cette lettre m'a séduite du premier coup. J'y retrouve vos qualités charmantes: une compréhension de la vraie beauté de la vie, celle qui se trouve dans la solitude et la paix de la nature, celle qu'on trouve dans votre petite place d'Angers ou dans ses petites rues mortes; un amour ardent de l'existence humble et familière, qualité de simplicité rarement trouvée dans la jeunesse

d'aujourd'hui trop adonnée aux plaisirs mécaniques, aux "juke-boxes" révoltants des "drug-stores" par exemple; un désir de vous trouver en sympathie avec tous les êtres, si simples, si compliqués ou si étrangers soient-ils—désir montré par l'absence complète, dans votre lettre, de toute amertume à l'égard des coutumes américaines; une douceur, une bonté, une largeur d'esprit remarquables et bien au-dessus de votre âge probable. Votre amour illimité s'est étendu aux choses inanimées, car vous avez dû les aimer profondément—les vieux ponts, les cathédrales, les villages lointains qui, évidemment, vous ont rempli de la nostalgie des temps abolis. Et moi qui vous ai parlé d'une façon si mordante de votre douce France!

Il est trop tard maintenant pour changer de ton, faire des excuses, vous dire que je ne voulais que commencer une polémique, dans ma Lettre de Juin. Ecoutez-moi, Robert. J'avoue que, moi aussi, je préfère les vieux villages . . . la paix. . . . Mais comment vous le dire? Triste fin de correspondance!

Au revoir, Robert. Je vous pleure. Si je dois vous voir, je veux vous rencontrer sur les vieux ponts d'Angers, et dans les petites rues mortes. J'aimerais m'asseoir avec vous, dans le calme d'une petite place d'un village lointain du Vieux Monde. Pourtant, Robert, vous faites trop tôt le pèlerinage. Mais je me raccroche à la pensée que nous, qui vous aimons, vous joindrons un jour.

Marguerite HOPPE

"VJ DAY"

A New York

Depuis dimanche soir, l'Amérique "célèbre" la victoire. Bien sûr ce n'est pas encore officiel, mais on a bien célébré 3 V-E Days. . . . Il ne faut tout de même pas que VJ-Day échappe à la tradition. . . .

Pourtant la nouvelle semble se confirmer, et mardi paraît devoir être le jour. Préparons-nous. On ne peut rater le spectacle du VJ-Day à New York. Nous voilà partis, armés de cameras . . . et de bonne volonté pour essayer de tourner quelque chose d'intéressant, de vivant et d'humain. Nous nous dirigeons vers China Town où vivent les représentants de ce peuple en guerre avec le Japon depuis plus de 9 ans. Les rues sont pavées, des banderoles multicolores ont été jetées d'une fenêtre à l'autre; au-dessus de la rue, des V énormes garnissent les façades des maisons de Mott Street, d'Elizabeth Street; des serpentins de toutes les couleurs . . . et des roul-eaux entiers de papier hygiénique (dire qu'on en manque en France!) descendent continuellement des fenêtres. Des drapeaux chinois, américains . . . et italiens (China Town doit être la dernière conquête coloniale du grand empire italien fasciste) ornent les balcons. Mais les Chinois sont des gens impassibles et avant de se réjouir, ils attendent la confirmation de la nouvelle . . . 7 heures, le Président Truman vient de lire sa déclaration . . . Remontons vers Times Square pour voir le peuple américain "run wild" . . . Il y a foule dans les rues, on voit passer des voitures chargées de 20 personnes soufflant dans des trompettes et faisant le plus de bruit possible. (Il y a des propriétaires de voitures qui seront "sorry" demain matin). Quel concert de klaxons d'autos, de trompettes! quelle débauche de confetti, de papiers de tous genres, de bouteilles de bière et de whisky! . . . Les voitures des reporters d'actualités sont là équipées de projecteurs à la Hollywood qui périodiquement balayaient la foule énorme déambulant lentement sur Broadway, 7ème avenue et Times Square; un service d'ordre essaie, sans trop de conviction d'ailleurs, de faire circuler. Circuler! autant essayer de traverser un wagon du métro de Paris vers 6 heures du soir. Et ceux qui étaient en France récemment savent ce que je veux dire.

Le sport de la soirée consistait pour les soldats américains à attraper les filles, "au regard Pepsi-Cola" comme dit le Sergent B—and c'est un euphémisme—pour les embrasser; qui n'était pas barbouillé de lipstick faisait

figure de trouble fête. Je crois qu'une statique de l'Institut Gallup ferait ressortir la nette victoire de la marine, même les "Shore Patrols" de la Navy ont pris, dans ce genre de sport leur part de baisers, et gare à celles qui refusaient "to cooperate" comme m'a dit un S. P., la figure maculée de rouge à lèvres.

Les gens fatigués, ou qui n'avaient pas pu pénétrer dans un bar, buvaient leur bière assis sur le bord du trottoir; d'autres dans un état de . . . béatitude un peu plus avancée, avaient adopté la position horizontale, qui comme chacun sait est la plus confortable, quand les Gratte-Ciel new yorkais commencent à faire mine de vouloir former une voûte au-dessus de votre tête . . . Et bien des réverbères ont évité des contacts brutaux avec le trottoir.

Les Français ont eu eux aussi, leur petit succès et j'ai entendu, sur mon passage bien des "Vive la France". Mais notre succès a été dû principalement à nos cameras. Si nous avions accédé à toutes les demandes de "Will you take my picture please", nous aurions dû certainement tourner 1000 pieds de film chacun. Les embrassades non plus ne nous ont pas été épargnées et je me souviens d'une WAC, à l'haleine parfumée, qui s'est précipitée sur moi en criant "Don't you know the war is over" et qui, avant que l'aie pu esquisser le moindre geste de défense (il faut bien trouver une excuse) m'avait barbouillé de rouge à lèvres.

Ce fut une soirée de liesse populaire, d'ivresse (combien de gens le lendemain étaient incapables de se rappeler ce qu'ils avaient fait la nuit précédente) et de hurlements . . .

Mais quant à moi, cette journée de Victoire à New York m'a ramené un an en arrière, à la libération de Paris à laquelle j'ai eu la joie d'assister. A Paris, les fanfares étaient remplacées par les balles qui sifflaient, les klaxons des jeeps étaient silencieux et les cris de la foule étaient couverts par le bruit des canons et des tanks; bien des faces étaient mouillées de larmes; la joie était silencieuse et calme mais aussi profonde et aussi sincère. Rien je crois ne pourra jamais égaler la grandeur et la beauté de l'accueil de la foule parisienne à la fameuse Division Leclerc et aux troupes américaines qui sont rentrées dans Paris ce 25 août 1944 qui fut sans doute le plus grand jour de la Guerre pour la France.

Aspirant Giles ALIX
Astoria



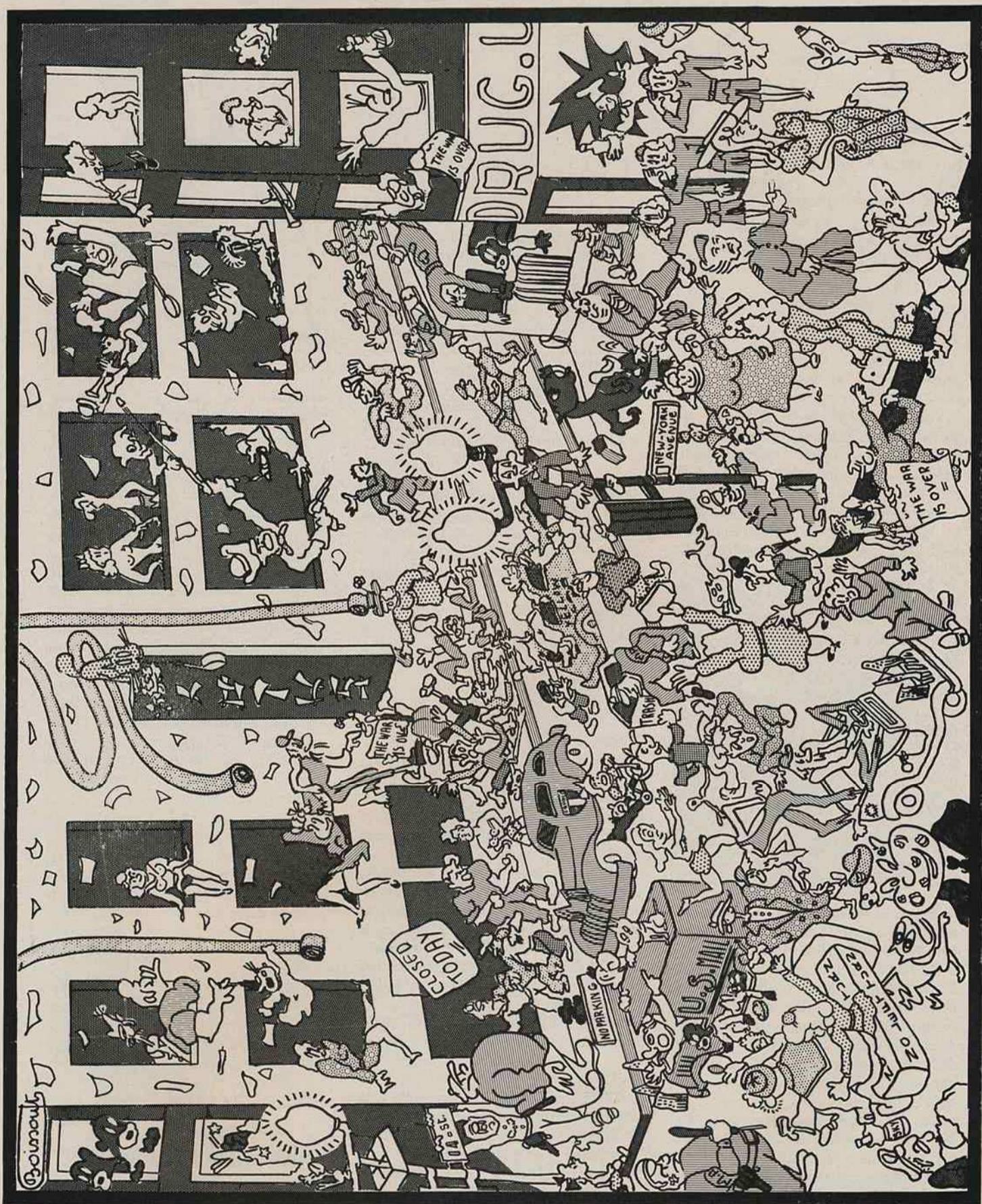
A Washington

A Washington, l'annonce de la fin des hostilités fut accueillie par la foule avec un enthousiasme frénétique.

Dans les rues les plus austères, au pied des monuments les plus solennels tout comme au cœur de la ville commerçante, on put assister à des scènes évocatrices des

bacchanales antiques. La joie du peuple et son délice patriotique n'avaient plus de limites.

C'est ce spectacle inoubliable que notre dessinateur, le Sergent André BOISSOUT, a tenté de fixer, sur la page ci-contre, par un dessin humoristique "à la Dubout".





HISTOIRES AUTENTHIQUES (ou presque)...



Les bleus . . .

Tout jeune officier. Il prend le service de permanence pour la première fois. Inquiétudes, fébrilité, questions aux anciens: "Dis-donc, qu'est-ce qu'il y a à faire au juste?"

Les anciens. . . . Le calme des vieilles troupes. . . . "Ne t'inquiète pas! ce n'est rien du tout, tu te pré-



sentes à la téléphoniste, au planton, au F.O.D., tu fais les couleurs, et tu couches à l'infirmérie. . . ."

Soirée . . . tout s'est bien passé. Notre jeune homme médite dans la salle de service. Un soldat entre, salue: "Mon lieut'nant, le Commandant américain vous fait dire de faire le nécessaire pour la biroute, car on prévoit un orage pour cette nuit!"

Zut! ça s'annonçait si calme! La biroute? Perplexité. . . . Un seul recours: les anciens. "Dis! on m'a fait dire pour la biroute . . . je ne sais pas trop quoi . . . pour l'orage. — Ma foi, je ne vois pas. . . . Il doit falloir la rentrer à l'abri." . . .

Resté seul, regards interrogateurs vers la belle manche à air toute neuve qui ondule à la brise du soir. Regards soupçonneux vers l'horizon vierge de tout nuage. . . . Indécision, angoisse! — Des anciens qui rient doucement . . .

Le lendemain matin, émoi du Capitaine lisant dans le rapport de son officier de permanence: . . . "Suggestions: il serait peut-être bon de préciser la conduite à tenir envers la biroute en cas de mauvais temps."

* *

Ground School

Atmosphère de four, heures péniblement laborieuses, chemises humides de transportation, cours d'aérodynamique. . . . Car Messieurs, vous comprenez, si vous faites varier l'angle d'attaque de votre aile, l'ampoule de suppression du bord d'attaque se trouve déplacée. Interruption. Voix d'un student très étonné: "Mais, cette ampoule dont vous parlez, il n'y en a pas sur les avions, ici; je n'en ai jamais vu!"

* *

Plein-ciel . . .

Siflement doux de l'air. . . . Le paysage qui tourne comme un disque de phono: la vrinne!

Le student attentif, tendu. . . . Pour arrêter la vrinne, il compte comme on lui a dit de faire: Un, coup de pied. . . . Deux, manche en avant. . . . Pas de demi mesures: manche au tableau! . . . Moniteur et student sont projetés dans les bretelles, tandis que les poches du moniteur surpris, sèlement à tous vents portefeuille, clés, argent, papiers. . . .

Voix dans l'interphone (avec l'accent de Toulouse): Oh, I am sorry, Sir. . . .

* *

Prévoyance

L' "upper class" contemple la "lower" qui vient de débarquer.

Réunion d'accueil. Allocutions de bienvenue par le Major américain et le Commandant d'Armes français: ". . . Donc en conclusion, vous volerez dès demain matin. Quelqu'un a-t-il des questions à poser . . . ?" Un bleu

demande une permission exceptionnelle pour descendre le soir même en ville.

Regard soupçonneux, oeil sévère. "Qu'avez-vous à faire en ville?" . . . Longue hésitation. . . . "Mon capitaine, j'aimerais recevoir l'extreme-onction."

* *

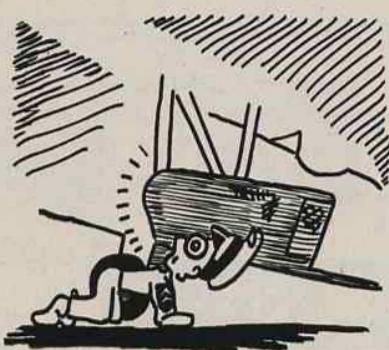
Troubles . . .

Lower-Class encore. Un des cadets prétend avoir eu le voile noir durant son premier vol. Renseignements pris, il aurait simplement rabattu au décollage, en même temps que ses lunettes, la visière de son "helmet." On ne parlait rien moins que de l'envoyer à l'infirmier se faire "thermométrier." Ce remède est particulièrement recommandé pour tous les cas de scrap-wingite, d'air-sickite et de crash-landingite.

* *

Tout deux, le manche!

Lower-class . . . toujours! Premiers vols. . . . Que de choses à apprendre à la fois! Des mots inconnus désignant des choses ignorées,



des gestes délicats à synchroniser, des instruments qui s'archarnent à nous contrarier.

Langue pendante, le student peine comme un forgeron! Trois fois déjà, le moniteur a hurlé. . . . Ce doit être pour ce nez, ce sale "nose" qui "dive" toujours! Voyons, ne nous affolons pas: Il s'agit de retrouver l'altimètre Là, le voilà. Attention! 50 pieds de moins. S'il s'en aperçoit, qu'est-ce que je vais prendre! Il faudrait grimper sans qu'il le voie. Oh! justement, le voilà qui disparaît et fouille dans le fond du cockpit. . . . Vite, manche en arrière. . . .

Le moniteur en a pris un grand coup dans l'oeil. . . .

* *

Congratulations

Toujours le même, un autre jour. . .

Il aperçoit, avec étonnement, une main qui caresse son pied (vous connaissez cette façon des moniteurs de

mesurer la pression du pied sur le palonnier.) Oeil rond du cadet. "Tiens! qu'est-ce qu'il me veut. Après tout, il est peut-être content de mon dernier virage . . ." et notre garçon de se pencher, d'attraper la main,



et de la secouer dans un vigoureux shake-hand. . . .

Rugissements, jurons! L'avion en est devenu épileptique pendant un bon quart d'heure.

* *

Epilogue

Upper-class cette fois!

Parachute sur l'épaule, lunettes au front, le déjà "ancien" arrive devant la vitrine de la dispatcher et récite, l'air absent, la sempiternelle checklist:

"Ma-a-am, squadron seven, instruc-
teur Mr. X, French stupid cadet R. . . ."

. . . A force de se l'entendre dire!

*Pour copie conforme sur le
Courrier des habitants de l'immeuble,*

Le Pipelet du 20ème

illustré par le S/Lt. R. DUPUY

POSTE AERIENNE (Suite)

C.F.P.N.A. revient à un garçon que rien ne distingue des milliers de garçons de chez nous. Il s'appelle René Jacques DUVAL, il est né à PONTOISE (Seine-et-Oise) le 14 Septembre 1925, il a fait ses études à l'E.P.S. d'Alger, et pour accomplir sa modeste tâche dans la libération de notre pays, il s'est engagé volontaire pour la durée de la guerre à l'âge de 18 ans.



NOUVELLES DE FRANCE

Déminage.

La surface à déminer au 1er janvier 1945 était en France de 320.000 hectares. 86.000 hectares étaient déminés au 1er juillet. Restent à déminer 234.000 hectares. Sur cent millions de mines, 3.800.000 étaient enlevées au 1er juillet.

—

Industrie automobile.

La France possédait avant la guerre une automobile pour 17 habitants. Près de 800.000 personnes vivaient directement ou indirectement de cette industrie. En 1930, sa meilleure année, la France produisit 268.000 voitures de tourisme et 41.000 poids lourds.

Actuellement, la production en voitures neuves est de quelques milliers de voitures de charge, bien que la plupart des usines françaises soient prêtes à produire plus. Les besoins militaires en absorbent 79% au deux-

ième trimestre et seulement 32% au troisième, soit 2.293 sur un total de 7.143.

Un plan quinquennal est prévu, mais son exécution est retardée par le manque de produits semi-ouvrés. En 1938, la production française consommait 800.000 tonnes d'acier, 300.000 tonnes de charbon, 10.000 tonnes de caoutchouc, 500.000 mètres carrés de vitrage, cinq millions et demi de mètres de tissu. Où trouver tout cela en ce moment?

Aussi longtemps qu'on ne pourra sortir de voitures en grandes séries, les prix seront élevés: 90.000 à 100.000 francs au minimum. Mais la standardisation permettra de les abaisser. La voiture française de demain ne sera pas très rapide, mais elle consommera peu et sera d'un entretien insignifiant.



Le tabac en France.

Le tabac ne pourra pas être en vente libre en France avant 1947. En effet, la récolte alsacienne représentant le quart de la production métropolitaine ne rentrera pas dans le circuit national avant un an, c'est-à-dire le temps indispensable à la cueillette, au traitement et à la répartition. La régie du tabac espère pouvoir allouer aux fumeurs 8 paquets de cigarettes par mois en octobre au lieu de 6 actuellement, 10 au début de 1945, 12 en automne 1946, avant le retour de la vente libre en 1947.

MONUMENTS HISTORIQUES

Sur 28.000 monuments historiques 4000 furent atteints par les bombardements, dont 500 sont pratiquement détruits. Les frais de remise en état sont prévus pour 10 milliards de francs, à la valeur de 1939. Les bibliothèques de Tours, Caen etc . . . sont détruites soit 1.270.000 volumes—la plupart irremplaçables.



LE RESEAU POSTAL EN FRANCE

Le réseau postal aérien, en France, est prêt à fonctionner. Douze lignes régulières sont organisées: Paris-Poitiers-Bordeaux-Pau; Paris-Limoges-Toulouse-Perpignan; Paris-Clermont-Ferrand-Montpellier; Paris-Dijon-Lyon-Marseille-Nice; Paris-Nancy-Strasbourg; Paris-Lille; Paris-Caen-Cherbourg; Paris-Rennes-Brest; Paris-Nantes-Poitiers-Limoges-Clermont-Ferrand-Lyon; Bordeaux-Toulouse-Montpellier-Marseille et Limoges-Dijon-Nancy.

Ce service travaillera en liaison avec le chemin de fer en attendant l'entrée en service des hélicoptères qui prolongeront les grandes lignes. Ainsi le trafic sera exclusivement aérien. Les appareils utilisés seront des SO 90 dont la charge prévue est de 3000 kgs. et la vitesse horaire 300 Kms. Indépendamment, des lignes extra-métropolitaines seront en service dès le début de l'automne.

(Suite page 40)

HISTOIRE DE LA BOMBE ATOMIQUE

La découverte de la bombe atomique ne s'est pas faite en quelques mois. Elle est le résultat des découvertes réalisées dans le domaine de l'atome depuis un demi siècle. En fait, dès 1940, toutes les grandes nations possédaient les données fondamentales du problème. La réussite devait appartenir à la nation la mieux outillée et la plus abondamment fournie en matières premières.

et de magnésium par des neutrons.
1938: Le chimiste allemand Otto Hahn identifie le Baryum comme produit résultant de l'attaque de l'Uranium par un bombardement de neutrons.

1939: La chimiste Lise Meitner, qui travaillait au Kaiser Wilhelm Institute avec le Docteur Hahn, se réfugie au Danemark à la suite des décrets anti-raciaux du IIIème Reich. Elle

gouvernement français, quelques jours avant l'invasion allemande.

Joliot-Curie envoie en Angleterre toute sa documentation, ainsi que ses collègues Halbran et Kowarski qui amènent en Grande-Bretagne tout le stock d'eau lourde.

Ce sont sans doute ces deux faits qui empêchent les Allemands de découvrir les premiers le fameux secret. Néanmoins, on sait aujourd'hui qu'ils étaient très avancés dans leurs recherches au moment de leur effondrement.

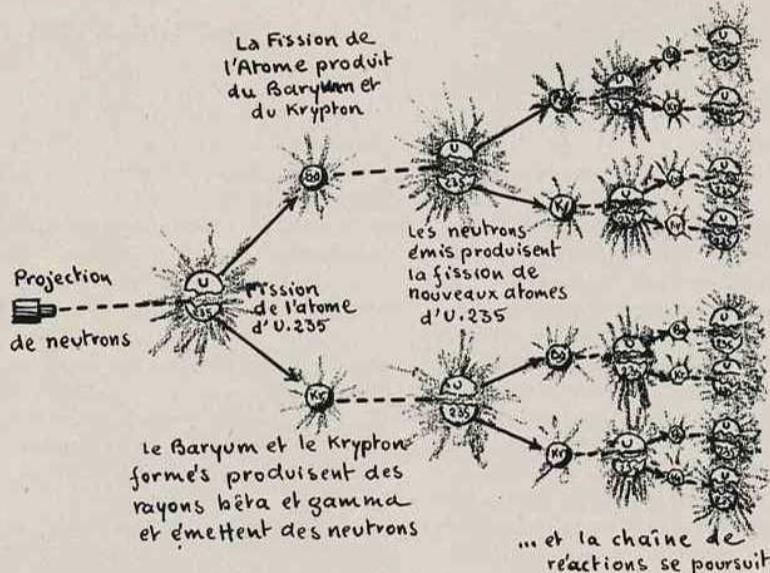
1941: Les Etats-Unis et la Grande-Bretagne allient leurs efforts. Les savants anglais travaillant à la bombe atomique sont envoyés en Amérique.

1942: Pour comprendre la poursuite du travail, il nous faut entrer ici dans quelques détails:

De même que le Plomb, l'Uranium possède plusieurs isotopes, désignés par le symbole de l'Uranium (U) suivi du poids atomique. Ainsi l'on a U.238, U.234 et U.235.

U.238 est l'uranium le plus abondant dans la nature. L'U.235 y est mêlé dans la proportion de 1 pour 140.

Lorsque l'on bombarde U.235 par des neutrons, une partie de ceux-ci et de ceux provenant de la fission d'U.235 sont absorbés par U.238. Il se produit un nouveau corps instable, le neptunium, qui se transforme rapidement en plutonium ou U.239, qui n'est pas un isotope de l'Uranium, mais bien un corps entièrement nouveau (le 94ème corps connu). C'est ce dernier qui a été employé dans la composition de la bombe atomique: il possède la même propriété de fission que U.235 lorsqu'on le soumet à un bombardement de neutrons, et de plus, il est beaucoup plus facilement séparable chimiquement de U.238 que U.235. La quantité d'U.238 transformée en Plutonium est infime et rencontre une série d'obstacles. Par exemple, il faut bombarder l'Uranium avec des neutrons lents afin de permettre leur absorption par un contact relativement plus prolongé. L'eau lourde, employée comme "modérateur" en Europe et au Canada, fut remplacée aux Etats-Unis par un produit plus facile à se procurer: le graphite. Les recherches pour l'extraction d'U.235 et d'U.239 se poursuivirent simultanément.



Réaction en Chaîne de l'Atome

Rappelons rapidement les principales découvertes qui amènèrent à la réalisation de la bombe atomique:

1896: Henri Becquerel découvre la radio-activité. Cette découverte amène celle du Radium par Pierre et Marie Curie.

1905: Albert Einstein écrit la fameuse équation $E=mc^2$, c'est-à-dire que l'énergie égale le produit de la masse par le carré de la vitesse de la lumière.

1932: L'Anglais Sir James Chadwick découvre le neutron, particule non électrisée, comme l'indique son nom.

Enrico Fermi réalise les premières attaques du noyau d'Uranium à l'aide des neutrons.

Irène et Frédéric Joliot-Curie découvrent la radio-activité artificielle

en attaquant les atomes d'aluminium fait part des découvertes de Hahn au physicien danois Niels Bohr qui, perfectionnant l'expérience, découvre les deux produits de la fission de l'atome d'Uranium: le Baryum et le Krypton, possédant chacun une énergie de 100.000.000 de volts.

L'annonce de cette découverte est faite au Congrès International de Physiciens à Washington. Le monde en guerre se lance aussitôt à la recherche de la solution de la bombe atomique.

1940: L'emploi de l'énergie atomique et de son application à la bombe prennent naissance au Collège de France. Irène et Frédéric Joliot-Curie découvrent la réaction en chaîne.

La Norvège qui, seule, possédait une quantité importante d'"eau lourde" (oxyde de deutérium) la confie au

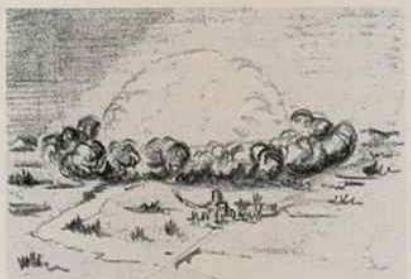
ment. Pour l'extraction d'U.235 il existait deux méthodes: — la première, électro-magnétique, consistait à projeter des particules d'uranium électrisées dans un appareil électro-magnétique. Ces particules noires légères que celles d' U.235 devaient une courbe différente. En filtrant, il devenait donc possible de capter les deux éléments séparément. Dans la seconde méthode, un mélange gazeux



d'uranium passait dans des filtres ultra-microscopiques. U.234, plus volatile, était recueilli le premier au-dessus du filtre.

L'extraction de U.239, moins compliquée que celle de U.235, était cependant plus dangereuse: A l'Université de Chicago, fut construite une "pile à uranium" composée d'un assemblage presque sphérique de briques de graphite, d'oxyde d'uranium et d'uranium. Mais la chaîne de réactions commença subitement, avant que l'ouvrage ne fut terminé; elle put être heureusement arrêtée en intercalant dans le système des plaques de cadmium.

La production sur une grande échelle fut donc décidée. Une usine fut construite à Clinton (Ten.) par la "Du Pont des Loges Company" et prit le nom de "Manhattan District".



Une seconde fut créée à Hanford, près de Yakima (Wash.) La première commença à fonctionner le 4 novembre 1943.

De grandes précautions furent prises pour protéger les travailleurs

contre les émanations radio-actives. Les Piles étaient enfermées dans des bâtiments aux murs de ciment très épais, doublés d'aluminium et refroidis continuellement à l'eau. Les ouvriers étaient munis d'électroscopes mesurant continuellement les émanations produites. Un autre appareil, le "sneezy" mesurait la quantité d'émanations répandue dans l'air. Les appareils de laboratoire et les vêtements subissaient des nettoyages spéciaux et minutieux.

La charge d'uranium placée dans la Pile, sous forme de cylindres, dans des alvéoles de briques de graphite, pouvait être enlevée automatiquement, lorsque U.235 ayant complètement disparu, la réaction en chaîne tendait à s'arrêter. Une nouvelle charge était placée et l'ancienne envoyée au laboratoire pour la séparation chimique de U.239, sous la direction du Dr. J. R. Oppenheimer.

1943-44: En mars, le site désertique de Los Alamos (New Mexico) sur la "mesa", à une vingtaine de miles de Santa Fé, est choisi pour la construction et les essais de la bombe. De cette construction nous savons peu de choses, sinon que le bombe n'explose pas à l'aide d'un détonateur courant comme les autres explosifs:

Si l'on veut que la masse formée d'U.239 détermine l'explosion, il suffit d'augmenter le volume de cette masse. Il est toutefois nécessaire de dépasser une certaine masse pour produire une chaîne de réactions et par suite l'éclattement. Si l'on sépare deux masses d'U.235, toutes deux de poids moindre que la masse critique, il suffit de les rapprocher à nouveau pour engendrer une explosion d'une force terrifiante (200.000.000 de volts par atome).

Jusqu'à ce que l'explosion désirée se produise, la bombe consiste donc en un certain nombre de pièces séparées et montées dans un ensemble. Il est possible que pour produire la réunion de ces masses, on se serve de l'une d'elles comme projectile, en la jetant sur une autre comme sur une cible. Jusqu'au moment où se produit l'explosion, ces différentes masses sont maintenues ensemble à l'aide d'un métal lourd, peut-être l'or.

La manière dont les masses sont séparées, la méthode qui dirige leur assemblage pour produire l'explosion, voici au fond, les seuls secrets de la bombe atomique.

1945: Le 16 juillet, un essai définitif est réalisé à Alamogordo (New Mexico).

Le 5 août, la première bombe lancée sur le territoire ennemi pulvérise 60% d'Hiroshima.

Cette source fantastique d'énergie a été employée pour la première fois dans un but de guerre, mais par une puissance qui ne s'en est servi qu'avec discernement pour acculer un ennemi implacable à la capitulation.

L'homme est-il assez mûr pour posséder une telle puissance? . . . L'hu-



manité se trouve actuellement à la bifurcation de deux voies: l'une peut nous conduire à un nouvelle ère de prospérité, à l'âge atomique", où la vie deviendra inconcevablement plus facile; l'autre voie peut nous ramener au chaos primitif. . . .

Prétendre que le secret puisse être gardé est utopique: 60 savants le connaissent, 165.000 personnes ont travaillé à la fabrication de la bombe.

La Science offre aujourd'hui à



l'Homme la plus grande, mais aussi la plus terrible découverte des temps modernes! Qu'il se souvienne de Prométhée!

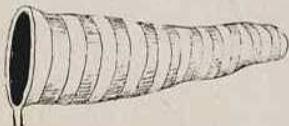
Caporal-Chef R. ROLLAND
illustré par l'auteur

Elimination Board....



par Allemang

L'AEROPORT D'ORLY



Le Conseil des Ministres a décidé de faire d'Orly un aéroport comparable aux plus grands aéroports du monde. La France, au point d'intersection des grands réseaux qui vont couvrir le monde, doit devenir, avec Paris, la plaque tournante qu'il faut équiper avec toutes les ressources de la technique moderne.

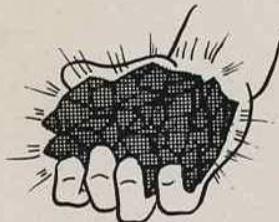
Le Bourget deviendra un port aérien de frêt et une tête de ligne pour les réseaux de courte distance et d'importance secondaire. Le projet prévoit, pour Orly, la construction de dix pistes, d'une gare aérienne, d'hôtels, de magasins d'exposition et d'un raccord de voie ferrée qui mettra le terrain à dix ou quinze minutes de Paris.

On envisage la construction de nombreux immeubles et la création d'un tunnel sous la route de Paris à Fontainebleau. On étudie également la possibilité d'obtenir dans Paris des terrasses d'atterrissement qui permettraient le transport des voyageurs de-

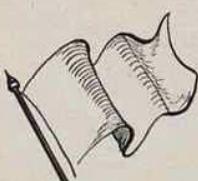
puis Orly jusqu'au centre de la capitale par le moyen d'hélicoptères. L'aéroport, tel qu'il est conçu, aurait une superficie de 1000 à 1200 hectares.

LE CHARBON

Pour la première fois depuis la libération, l'extraction journalière du charbon a dépassé 120.000 tonnes pour la France entière. Le rendement moyen atteint 810 kgs. par mineur contre 790 la semaine précédente. Les effectifs des ouvriers sont aussi en



accroissement, mais la sous-alimentation risque de réduire le rendement de certains éléments. Ajoutons que les expéditions de charbon dans le Nord et le Pas-de-Calais ont atteint 1.400.000 tonnes en Août, alors que les prévisions étaient de 1.220.000 tonnes.



Mitchell Field

Les Couleurs

Depuis le 15 août, un drapeau français largement déployé flotte dans le ciel de Mitchel Field. La première cérémonie, aux couleurs coïncidant avec le "V J Day" et rehaussée par la présence d'une délégation d'officiers supérieurs américains présidée par le Général Hunter, a revêtu une signification particulière.

9 heures du matin. Le détachement français, au grand complet, tenue impeccable, officiers en tête, se tient au garde-à-vous sur la petite place, devant ses casernements. Au fronton de chacun des trois baraquements on peut lire un nom choisi parmi les héros de l'aviation française: Guy-nemer, Mermoz, Roland Garros.

Le silence est impressionnant. Soudain, la "Marseillaise" éclate et les trois couleurs comme soulevées par le souffle sacré de notre chant national, s'élèvent lentement dans le ciel. Pénétrés d'une même émotion, Français et Américains, nous suivons du regard le carré d'étamine tricolore dans son ascension. Nous sommes tous transportés par la grandeur du symbole. Cette association de l'hymne et du drapeau prend à nos yeux un sens profond. Nés l'un et l'autre alors que la France se délivrait de ses

chaînes, ils sont depuis un siècle et demi les champions de la liberté. Aux jours de gloire, comme aux jours d'épreuves, ils vont fraternellement de pair. Pour nous, exilés, ils incarnent la Patrie lointaine, et dans les plis de l'étendard comme dans les accents de La Marseillaise, nous sentons passer l'âme de nos héros.

Le drapeau a maintenant atteint le faîte du mât. Un hymne qui nous est déjà à tous familier, retentit à son tour: "The Star Spangled Banner", autre chant de liberté dont les phrases musicales expriment si bien les aspirations démocratiques et la gloire de ce pays.

Puis c'est le défilé. Au rythme martial de "Sambre et Meuse", nous marchons, électrisés, devant le Général Hunter et nos officiers. Ajoutons, sans fausse modestie, que notre élan et la belle tenue de notre détachement ont valu au Lt. Boutière, notre Commandant d'Armes, les félicitations du Général américain.

Ce drapeau, qui flotte désormais sur le Centre de Mitchel Field marque la dernière étape de notre retour vers la France. Nous nous efforcerons de lui faire honneur.

TOURS DE PISTE



KEESLER FIELD



BIG SPRING



TURNER FIELD



RESONANCES

A l'occasion de la fin victorieuse de la guerre en Asie, le Général de Gaulle a adressé à M. Truman, Président des Etats-Unis d'Amérique, le télégramme suivant:

"En ce jour où, après tant d'épreuves, la paix revient sur le monde, je tiens à vous exprimer, M. le Président, l'admiration et la gratitude qu'inspire à la communauté française toute entière la part immense que la Nation américaine a prise à la victoire définitive des Nations Unies.

"La vaillance et l'esprit de sacrifice de vos soldats, le génie de vos savants, le travail et l'ardeur inventive de vos ingénieurs et de vos ouvriers ont montré à quel degré de puissance et de gloire pouvait s'élever une grande démocratie sous la conduite de guides éclairés.

"Cette grande leçon sera précieuse au monde dans la paix comme elle l'a été dans la guerre. La tâche écrasante qu'est la reconstruction du monde, je suis sûr que nos deux pays vont l'aborder avec la volonté de maintenir leur amitié traditionnelle et fraternelle, une fois de plus resserrée dans le combat, pour le même idéal."

Général de GAULLE

Le Général de Gaulle a reçu les messages suivants:

Du Président Truman—

"Le peuple américain partagera ma profonde appréciation des généreux sentiments exprimés dans votre message sur la fin de la guerre.

"La victoire sur les puissances d'agression n'a été possible que par les efforts combinés des hommes et des femmes des Nations Unies, et la part prise par le peuple français, malgré un handicap énorme, ne sera pas oubliée.

"C'est la tâche de chacun de nous aujourd'hui de veiller à ce que le plus grand effort de coopération de tous les temps soit mené à bien dans le futur, car c'est le seul moyen que notre victoire commune puisse mener à une paix durable, ce qui est l'espérance de l'humanité."

De S. M. GEORGES VI, Roi d'Angleterre—

"Enfin le but final a été atteint et les ténèbres qui ont régné pendant si longtemps à travers le monde et enveloppé les positions françaises d'Extrême-Orient, ont été soulevées et dissipées par les forces de la liberté.

A l'occasion de la Victoire, je suis très heureux d'envoyer à Votre Excellence mes sincères félicitations, celles de mon gouvernement et de mon peuple.

Au cours de la longue histoire si variée de nos deux vieux pays, par moments divisés par les désaccords et l'émulation, à d'autres liés par l'amitié et les intérêts et les desseins communs, il n'y a jamais eu un moment suprême plus propice et jamais de plus impérialeuses raisons de maintenir et renforcer dans les années de paix à venir, ce lien soudé sous les attaques de l'ennemi commun.

C'est mon plus sincère espoir qu'en complète unité et dans un unique but, nos deux peuples marchent ensemble avec toutes les Nations Unies, en étroite et constante collaboration vers une paix durable.

