

GUYNEMER
SEPTEMBER
1944

COURRIER
DE L'AIR



AUX ETATS-UNIS

A NOS LECTEURS

Ce premier numéro du "Courrier de l'Air" auquel nous nous efforcerons d'assurer une périodicité régulière, a été entièrement rédigé "avec les moyens du bord" par le seul personnel de la Mission de l'Air aux Etats-Unis.

Nous vous demandons, en même temps que votre indulgence, de bien vouloir nous adresser vos observations, vos suggestions et vos critiques dont vous pouvez être assurés que nous saurons tenir compte.

Mais vos critiques si utiles qu'elles soient ne seraient pas suffisantes, il nous faut encore votre collaboration.

Faites nous parvenir vos idées, vos articles, tout ce que vous aimerez trouver vous-mêmes dans la revue.

Toute la correspondance doit être adressée: "Courrier de l'Air" Mission française de l'Air, 1420 16th Street, N. W., Washington, D. C.

A L'ORDRE DU JOUR

Sergent CARRETTE Jean du Groupe "Lorraine".

Jeune mitrailleur plein d'allant. A pris part à dix missions de bombardement sur des territoires occupés par l'ennemi dont 4 en vol rasant.

Le 22 Octobre 1943, au cours d'une mission particulièrement meurtrière, son avion fut touché de plein fouet par un obus de D.C.A. et le pilote blessé gravement, le Sergent CARRETTE prit alors à sa charge la surveillance complète du secteur arrière contribuant ainsi pour une large part au retour de son avion et son équipage sur une base britannique.

— V —

Aspirant LORAND Marcel du "Squadron 165".

Jeune pilote de Chasse plein d'allant, ayant rejoint les Forces Aériennes Françaises Libres dès la première heure et dans des conditions particulièrement difficiles. Depuis plusieurs mois a brillamment participé à de nombreuses missions aériennes au-dessus des territoires occupés par l'ennemi faisant preuve de beaucoup d'ardeur et de sang-froid.

A abattu un Folcke-Wulf 190 le 26 Novembre 1943. Totalise 78 heures d'opérations effectuées au cours de 57 missions dont 31 offensives.

— V —

Commandant DE TOURNEMIRE:

"Détaché à l'E. M. du 42° Wing (Section Operations) a pris une part active aux opérations confiées aux unités françaises relevant de ce commandement. A participé ainsi à plusieurs expéditions aériennes, en particulier le 22 Avril au cours de l'attaque d'un pont où son avion fut atteint par une FLAK très précise et dense, le 12 mai où fut attaqué et détruit un P. C. allemand et les 29 juin et 1er juillet au cours d'attaques contre un dépôt de munitions et une usine d'armement défendus par une FLAK très dense. A exécuté ces missions en observateur confirmés, faisant preuve d'un inaltérable sang-froid".

Le "Courrier de l'Air", diffusé gratuitement dans les camps, peut être adressé individuellement sur demande, au tarif suivant:

le numéro	15 cts
3 mois	45 cts
6 mois	75 cts
1 an	1,50

La couverture a été composée par l'Aspirant A. Remondet (Prix de Rome).

A L'ORDRE DE L'AVIATION DE BOMBARDMENT Commandant MEYRAND du G. B. "Bretagne":

"Commandant du groupe de bombardement 'Bretagne' dont il a assuré la préparation, l'entraînement et le réarmement sur matériel américain. Réengagé sur le front d'Italie depuis le 24 Mai 1944, a participé depuis cette date aux opérations aériennes de la 31° Escadre. Chef jeune et ardent a payé constamment de sa personne à la tête de son groupe. En dépit de l'opposition d'une FLAK précise et efficace rencontrée dès sa première mission et des difficultés d'identification d'objectifs souvent de faibles dimensions a obtenu les plus brillants résultats. S'est en particulier distingué les 29 Juin et 1er Juillet 1944 au cours des attaques aboutissant à la destruction d'un dépôt de munitions et d'une usine d'armement, dans une localité puissamment protégée".

— V —

Sergent GERBER, Gérard, du Groupe "Lorraine"

"Mitrailleur plein d'allant déjà cité pour son courage et ses qualités professionnelles."

"Vient d'accomplir encore huit missions de bombardement de jour sur le front de l'Ouest, en face d'une opposition considérable de la D.C.A. ennemie."

"Le 8 Février 1944, au-dessus de l'objectif son avion fut sévèrement touché par un obus de gros calibre aux réservoirs d'essence et aux moteurs, le Sergent GERBER dut aider le radio à manoeuvrer pendant tout le trajet de retour, la pompe à essence de secours, ce qu'il fit avec habileté et sang-froid."

"Arrivé en Angleterre, les monteurs s'arrêtèrent en panne d'essence et le pilote effectua un atterrissage de fortune, train rentré".

— V —

Adjudant CAILLEUX Robert Henri du G. A. "ARTOIS":

"Sous-Officier pilote d'un grand courage et d'un grand patriotisme. Après avoir, comme mitrailleur, effectué en France une belle campagne couronnée par une citation à l'ordre de la division, a refusé de se soumettre à l'armistice et a rejoint les Forces Françaises Libres. Devenu pilote et affecté au Groupe ARTOIS, a effectué de nombreuses missions de surveillance côtière et d'escorte de convois, au large des d'A.E.F., missions rendues très dangereuses par l'éloignement en mer, la vétusté du matériel employé ainsi que par les conditions atmosphériques très dures des pays équatoriaux. Le 14 Avril 1944, a trouvé la mort dans un accident au décollage pour une mission d'escorte de convoi".

PARIS LIBERE

par le General de Gaulle

"Pourquoi voulez-vous que nous dissimulions l'émotion qui nous étreint tous, hommes et femmes qui sommes ici, chez nous, à Paris, levé, debout pour se libérer et qui a su le faire de ses mains! Non, nous ne dissimulerons pas cette émotion profonde et sacrée. Il y a des minutes, nous le sentons tous, qui dépassent chacune de nos pauvres vies.

Paris, Paris outragé, Paris brisé, Paris martyrisé, mais Paris libéré! libéré par nous-mêmes, libéré par son peuple avec le concours des armées de France, avec l'appui et le concours de la France toute entière, c'est-à-dire de la France qui se bat, c'est-à-dire de la vraie France, de la France éternelle.

Eh bien, puisque Paris est libéré, puisque l'ennemi qui le tenait a capitulé dans nos mains, la France rentre à Paris chez elle. Elle y rentre sanglante mais elle y rentre bien résolue, elle y rentre éclairée par des immenses feux, mais elle y rentre, plus certaine que jamais de ses devoirs et de ses droits.

Je dis d'abord de ses devoirs et je les exprimerai tous pour le moment en disant qu'il s'agit de la guerre. L'ennemi chancelle, l'ennemi n'est pas encore abattu, il en reste sur notre territoire et il ne suffira pas que nous l'ayons, avec le concours de nos chers et admirables alliés, chassé de chez nous pour que nous nous tenions pour satisfaits. Après ce qui s'est passé, nous voulons, sur son territoire, entrer, comme il se doit, en vainqueurs.

C'est pour cela que l'avant-garde française est entrée à Paris à coups de canon, pour cela que la grande armée française d'Italie qui a débarqué dans le Midi, remonte rapidement la Vallée du Rhône, c'est pour cela que nos braves et chères Forces de l'Intérieur veulent devenir des unités modernes, c'est pour avoir cette revanche, cette vengeance et en même temps cette justice que nous saurons continuer de nous battre jusqu'au dernier jour, jusqu'au jour de la Victoire totale et complète. Ce devoir de guerre, tous les hommes qui sont ici, tous ceux qui nous entendent en France, savent bien qu'il comporte d'autres devoirs dont le principal s'appelle l'unité nationale.

La Nation ne permettrait pas, dans la situation où elle se trouve, que cette unité soit rompue. La nation sait bien qu'il lui faut, pour vaincre et pour reconstruire et pour être grande, qu'il lui faut, avoir avec elle tous ses enfants. La nation sait bien que ses fils et ses filles, tous ses fils et toutes ses filles, hormis quelques malheureux traîtres qui se sont livrés à l'ennemi et lui ont livré les autres et qui connaissent et connaîtront la rigueur des lois, hormis ceux-là, tous les fils, toutes les filles de France marchent et marcheront fraternellement vers les buts de la France, la main dans la main.

C'est cette grande et noble discipline nationale que le gouvernement réclame de tous les citoyens. Cette grande et noble discipline nationale n'empêche pas, bien au contraire la nation d'avoir conscience de ses droits. Je dis ici parce qu'il faut qu'on l'entende que, après ce qui s'est passé en 1940, après l'abdication que vous savez et après l'usurpation odieuse, il n'y a pas d'autre voie pratique et acceptable pour que le peuple fasse entendre sa voix que le suffrage universel libre de tous les Français et de toutes les Françaises, dès que les conditions dans lesquelles se trouve la nation permettront de passer la parole au peuple c'est-à-dire au souverain.

Et les droits de France, c'est-à-dire les droits intérieurs, droits qui intéressent tous ses enfants et qui, par conséquent, l'intéressent elle-même d'une façon vitale, nous ne voulons plus, quand nous aurons la possibilité de le faire, nous ne voulons plus que dans la nation, aucun homme, aucune femme puisse redouter la faim, la misère du lendemain. Nous voulons pour chacun, en France, des conditions d'existence qui soient à la hauteur de ce qu'un homme et une femme ont droit de réclamer.

Enfin, la France a des droits au dehors. La France est une grande nation. Elle l'a prouvé, comme au temps où nous n'avions que la mer autour de nous. Nous nous en sommes bien aperçus, mais nous voilà, nous voilà debout, rassemblés, nous voilà parmi les vainqueurs. Et ce n'est pas fini. Cette nation, cette grande nation, a ses droits, elle saura les faire valoir. Elle a le droit d'exiger de n'être plus jamais envahie par l'ennemi qui l'a fait tant de fois. Elle a le droit d'être au premier rang parmi les grandes nations qui vont organiser la paix et la vie du monde. Elle a le droit de se faire entendre dans toutes les parties de la terre. Elle est une grande puissance mondiale. Elle le peut, elle saura faire en sorte que les autres en tiennent compte parce que cela est de l'intérêt suprême, je veux dire de l'intérêt de l'humanité.

Voilà ce que nous devons faire: autour du gouvernement, la guerre l'unité et la grandeur. Voilà notre programme. C'est celui de tous les Français. Par conséquent, marchons.

Il arrivera bien des difficultés. Il en arrivera spécialement à Paris. Ce n'est pas du jour au lendemain que nous pourrons rendre à Paris et à la France, sa richesse, son aisance, ses facilités d'autrefois. Ce n'est pas aujourd'hui que nous pourrons remettre sur la figure de notre pays, les traits pacifiques qui furent séculairement les siens.

Nous aurons donc bien des obstacles à surmonter, bien des difficultés à vaincre. Le Gouvernement fera son devoir. Toute la nation doit exiger qu'il le fasse. Ainsi, irons-nous vers des jours plus heureux . . ."

PROPOS EN L'AIR

DE LOIN SI PRES! . . .

Nos coeurs palpaient d'espérance . . .

C'est un oiseau qui vient de France! . . .

chantait-on après 1870. Ce sont maintenant les oiseaux volant vers la France qui font battre nos coeurs. Quelle émotion, en entendant le ronflement d'un moteur, en pensant que chaque jour, par delà les océans, des hommes, vont atterrir sur le sol de la patrie libérée! Et comme on sent alors la mélancolie de l'éloignement, de la solitude et de l'exil! . . . Etre ici—encore ici—quand d'autres sont là—déjà là, c'est une forme de sacrifice obscur qui contient lui aussi sa part d'héroïsme. Il n'est pas un coin du monde si éloigné soit-il, où un soldat français ne puisse trouver l'occasion de faire son devoir, écrivait Gallieni dans une lettre familière.

Ce devoir que le Général de Gaulle a rappelé aux Français de l'étranger, aux soldats des missions, aux élèves des écoles, dans ses éloquentes proclamations, nous devons le comprendre et nous l'imposer sans impatience. Un jour, aussi, bientôt . . . peut-être . . . nous reviendrons! . . .

Je me souviens de notre état d'esprit au cours de la dernière guerre pendant la bataille de la Marne-Trente ans déjà—Réserve de l'Armée de Paris, nous cantonnions à Clay Souilly, en Seine et Marne de loin, nous entendions le bruit du canon, nous étions jeunes et ardents, nous brûlions du désir de nous battre, de prendre part à l'épopée de nous jeter dans la grande bataille dont nous ne prévoyions cependant alors pas, que le sort de la France devait en dépendre. Pendant deux jours, pendant deux nuits, nous restâmes ainsi à attendre . . . Et l'on ne fit pas appel à nous, on nous ramena à Paris, et la victoire de la Marne fut remportée sans que nous y eussions pris part. Nous l'avions cependant, nous aussi, gagnée . . . Il n'est pas un coin du monde où un soldat français ne puisse trouver l'occasion de faire son devoir.

Ce sentiment qu'exprimait Lyautey, "rivé cloué," disait-il, au Maroc pendant qu'on se battait en France, il n'est pas un des soldats français d'Amérique qui ne l'éprouve aujourd'hui.

Consolons-nous, et laissons cueillir les fleurs dont nous portons les fruits.

—Lt. Colonel Pierre Mortier

— V —

"Paris Libéré."

Nous avons naturellement pensé—et pouvait-il en être autrement?—à consacrer la première page de ce nouveau "Courrier" à la libération de Paris; Paris délivré par les Parisiens! . . . Paris qui a donné au monde le spectacle le plus émouvant de l'héroïsme et de l'union.

A part les misérables qui se sont réfugiés sur les toits pour y tirer, avec les allemands, leurs dernières cartouches, ou qui, ayant passé la frontière, déversèrent sur la France renaissante les gaz empoisonnés de leur propagande les Parisiens malgré leurs souffrances et leurs privations retrouvent les heures de joie des jours de l'armistice et du défilé des troupes victorieuses sous l'Arc de Triomphe.

C'est cela que nous aurions voulu évoquer, mais on n'allume pas de feux d'artifice en plein soleil et tout ce qui pouvait être dit, et bien dit, se trouve dans le magnifique discours prononcé à l'Hôtel de Ville par le Général de Gaulle.

Nous ne pouvions donc mieux faire que de placer en tête du "Courrier" cette belle page où se trouvent évoqués—et par celui vers lequel monte aujourd'hui la reconnaissance de tous les coeurs français!—nos souvenirs et nos espérances.

— V —

Visite au General Pershing.

Un petit salon boisé, deux fauteuils, une bergère, deux tables de chevet, un canapé et un sofa bleu pâle à longues franges, très Napoléon III, des livres, des photos, tels sont le cadre et le décor du petit appartement de l'Hopital Walter Reed où le General Pershing reçoit le représentant du "Courrier de l'Air" qui a tenu à lui rendre visite le jour de la délivrance de Paris.

Malgré son grand âge et son état de santé encore fragile et qui lui interdisent toute visite, le Général qui, dans la dernière guerre, mena à la victoire son armée, fraternellement unie aux troupes alliées, nous accueille avec la plus charmante bonne grâce.

Il adore la France et Paris dont il parle avec émotion. La libération de la capitale qu'il considère comme le prélude de la défaite allemande a été pour lui une grande joie. Il espère bien, nous dit-il, vivre encore assez longtemps pour revenir en France et revoir Paris, "mon cher Paris"

Il a reçu, depuis le matin, de nombreux messages, de nos compatriotes, il est touché de voir que les Français ne l'ont pas oublié. Il a été très sensible à la visite du Général de Gaulle. Il s'intéresse au Stade Pershing de Vincennes et nous questionne sur le nombre de spectateurs qu'il peut contenir.

Assis dans un grand fauteuil, vêtu d'une robe de chambre à ramages, jouant avec sa canne, le Général s'anime peu à peu et nous pose (c'est lui maintenant qui nous interviewe) de nombreuses questions sur la France, sur sa politique, sur son avenir. Il cite les noms de chefs qu'il a connus pendant la guerre et de personnalités qu'il a rencontrées.

"Ne restez pas plus d'un quart d'heure" nous avait recommandé le sergent qui lui sert d'ordonnance et de secrétaire. Un quart d'heure est vite passé. Il faut prendre congé. Le Général veut se lever pour nous reconduire. Nous l'en empêchons. Il se rassied.

"Dites bien à vos camarades à mes camarades, toute ma joie et dites leur aussi mon admiration".

C'est fait! A vos ordres, mon Général.

— V —

Vieilles Tigres et Jeunes Bourgeois

Les "vieux" de l'aviation, ceux qui, voyaient enfin réalisé le rêve millénaire des hommes et les ailes brisées d'Icare relevées par un Wilbur Wright ou un Santos-Dumont et brûlaient du désir de suivre leur exemple, ces "anciens", ces "pionniers", ces vieilles tiges ne pouvaient se douter des progrès que l'Aviation devait réaliser en un tiers de siècle.

Sous les hangars d'Etampes, de Mouzon, d'Issy les Moulineaux, nous nous rappelons les vieux appareils avec lesquels nous faisons nos premiers essais, le "canard" sans aile, avec lequel nous apprenions à nous diriger sur un terrain rugueux et accidenté, le vieux rouleur désentoilé, sans commande et que, faute de piste, nous avions tant de peine à maintenir en ligne droite. C'était ensuite le "pingouin" qui ne décollait qu'à cinquante centimètres et en ligne droite. Un jour le Capitaine Gy, l'essaie, son moteur s'arrête, il descend pour le remettre en marche (il n'y avait pas alors de mise en marche automatique et on devait tourner la manivelle,) le moteur repart et avant que Gy ait eu le temps de remonter, l'appareil démarre, décolle et le poursuit.

Et puis, sur ces coucous, qu'étaient alors la "demoiselle" de Santos-Dumont, le vieux Farman, le Sommer, tous les casse-gueules" à manche à balai, munis de la fragile, si fragile!—hélice Ratmanoff sur lesquels, dans les cinq années qui précèdent la guerre, s'encolèrent et retombèrent—hélas—pour ne plus se relever tant de héros dont les jeunes générations, tout en, inspirant de leur exemple, ont oublié les noms.

Que pensaient-ils et que pensent les survivants de cette grande époque! un Farman, un Gabriel Voisin, un Audema, un Weymann, une Hélène Dutrieu, en comparant leurs vieux zincs" aux B-T-19, moniteur, à double commande, et muni de tout le luxe et le confort modernes.

Et par quel vertige merveilleux se sentent-ils entraînés à des vitesses de 650 kilomètres à l'heure, à des altitudes de 7.000 mètres, et en des randonnées de milliers de kilomètres sans escale!...

Il n'est que de vivre vieux pour tour voir... disait Montaigne. Malheureusement, et malgré leur désir, la plupart des vieilles tiges de la grande époque n'auront pas eu le temps de vieillir... ils n'ont vu luire encore que les feux du matin et, avant de s'endormir de l'éternel sommeil, ils auront pu répéter les vers que le poète écrivait dans sa prison.

Au banquet de la vie, à peine commencé
Un instant seulement, mes lèvres ont pressé
La coupe en mes mains encor pleine.

— V —

L'Académie et L'Aviation

Ce n'est pas la place qui manque à l'Académie française, puisque, depuis la guerre, il n'y a eu aucune élection et que, sans compter le Général Weygand dont on ne sait s'il est mort ou vivant, onze académiciens ont quitté l'immortalité provisoire pour une immortalité définitive: ce sont Bergson, Marcel Prévost, Henri Lavedan, Louis Bertrand, le Cardinal Baudrillart, le Maréchal Franchet d'Espèrey, Louis Gillet, Paul Hazard, Emile Picard, Edouard Estaunié et Gabriel Hanotaux. Si l'Académie française est maintenue sous le nouveau régime, malgré le criminel esprit de "kollaboration" dont ont fait preuve certains de ses membres (au premier rang desquels il faut compter Abel Hermant, Abel Bonnard — les deux Cain — Pierre Benoit) et Charles Maurras, va-t-elle enfin se décider à faire une place dans ses rangs à un représentant de l'aviation?

Jusqu'à présent, "l'illustre compagnie" a généreusement ouvert ses portes à des soldats de l'armée de terre (Joffre, Foch, Lyautey, Pétain, Weygand, etc.), de

l'armée de mer (Jurien de la Gravière, Lacaze, etc.). Elle les a impitoyablement fermées aux représentants de la troisième arme. Il semble cependant qu'un Blériot, un Latham, un Esnault-Gelterie n'auraient pas fait mauvaise figure, mais peut-être les aviateurs civils ou militaires, les plus glorieux, ont-ils, eux-mêmes, estimé que le Palais Mazarin offrait un champ d'atterrissage un peu trop réduit pour que les ailes françaises s'y pussent librement déployer!

— V —

Souvenir D'Un Héros

Si l'on ne rougissait d'une plaisanterie aussi macabre, on pourrait dire que, suivant le vieil adage, c'est dans l'aviation que les morts vont vite.

Trente ans (1914-1944) ont passé depuis la mort—quelques semaines avant la grande guerre!—du plus brillant et du plus vaillant des aviateurs militaires de l'époque.

Qui se souvient de lui? Il n'est plus que quelques "vieilles tiges" pour se rappeler le nom et les exploits du Commandant Julien Felix.

Cet officier de la coloniale au caractère aventureux avait été tout de suite attiré vers l'arme nouvelle. Breveté en 1909 (le premier de l'aviation militaire), tout de suite, il se signala par un exploit qui lui valut le record de vitesse, de distance et de durée en volant sans escale de Paris à Saint Pierre d'Albigny, en Savoie, pays natal de sa femme.

Envoyé au Maroc comme commandant supérieur de l'aviation, il en fut un si brillant organisateur qu'il allait recevoir sa lettre de commandement de l'aviation française quand il sollicita un congé pour mettre au point un nouvel appareil de stabilité automatique par un ingénieur polonais: M. Dzewiecki.

C'est en essayant cet appareil, à Chartres, par un magnifique après-midi d'été qu'il se tua. Le tragédie ne s'arrêta pas là et Madame Julien Felix ne devait pas longtemps survivre à son mari car elle fut brûlée vive dans la catastrophe de chemin de fer des Batirolles.

La veille de sa mort, par un obscur pressentiment, le Commandant Felix avait dit à un de ses jeunes amis—aujourd'hui lieutenant-colonel dans l'armée de l'air des Forces Françaises libres:—"S'il m'arrive quelque chose, je te confie ma femme et mes gosses." Il avait cinq enfants dont l'aîné avait treize ans. Les officiers n'étaient pas riches!—il laissait trente francs pour toute fortune.

Mort au cours d'un congé et sur un appareil civil, il n'avait pas les années d'ancienneté voulues pour que les siens eussent droit à sa pension de retraite.

L'aviation est une grande famille. L'ami auquel il les avait confiés éleva ses enfants (trois filles et deux garçons), qui, depuis, ont, comme on dit, fait leur chemin dans la vie.

Un monument dans une petite ville de Savoie, une rue qui porte son nom, sont les seuls témoignages qui demeurent de ce héros d'épopée.

Au trentième anniversaire de sa mort, alors que les forces de la résistance viennent en Savoie d'occuper St. Pierre d'Albigny et d'en chasser l'envahisseur, il nous est apparu, comme un devoir de fidélité et de gratitude françaises, d'évoquer la mémoire du soldat magnifique que ses camarades de l'aviation n'ont pas fini de pleurer.

Les Trois Amis

Ils étaient trois de l'aviation civile, trois camarades qui, unis par une affection fraternelle, accomplirent les premiers grands raids à travers l'Atlantique : c'était Mermoz, Guynemer et Saint Exupéry. Mermoz et Guynemer disparus, Saint Exupéry, puissant écrivain, prix Goncourt, trouve des écrits magnifiques pour évoquer dans ses beaux livres classiques, dans l'aviation, le souvenir de ses deux compagnons.

Et voici qu'une dépêche sèche et laconique comme toutes les dépêches d'agence, nous annonce que Saint Exupéry, Saint Ex. comme l'appelaient familièrement ses amis de l'Air et des Lettres, vient de disparaître à son tour au cours d'une mission dans le Sud de la France.

Encore un qui tombe à l'aube de la victoire ! Les feux de l'aurore ont la couleur du sang !

— V —

Un souvenir d'Alain Gerbault

C'était à Antibes, au cours de l'été de 1911 ! Le grand aviateur Renaux qui faisait des essais d'hydroplane venait de donner le baptême de l'air au célèbre patriote, le poète Paul Deroulède qui amérissait, enchanté. Avec la même bonne grâce, Renaux pilotait ensuite M. Armand Massard qui ne faisait pas encore de politique et n'était alors que le champion d'escrime de France.

A ce moment, un tout jeune homme, presque un enfant, vêtu d'un sweater et d'une culotte de golf et tenant à la main une raquette de tennis se fit présenter à Renaux et le supplia de "l'emmener faire un tour".

Je n'ai jamais volé, j'en ai tant envie !

Et Renaux, installant l'adolescent dans sa carlingue, lui fit faire le tour du Cap.

Ce jeune homme que tentait déjà l'azur était le célèbre et hardi navigateur Alain Gerbault dont on vient seulement d'apprendre la mort, des suites d'une fièvre tropicale, en Nouvelle Guinée.

Amarré dans un port, le petit bateau qu'il immortalisa ne devait pas survivre au voyageur solitaire qui le mena sur toutes les mers de monde. Lors d'un bombardement, il fut détruit et coulé.

Sic transit gloria !

— V —

Un As Disparaît

Le Commandant Reginensi vient de trouver la mort dans un tragique accident.

L'avion à bord duquel il avait pris place aux côtés du Lieutenant Pilote Fickhlenger, du sous-Lieutenant Corbières et du Sergent-Chef Lestie s'apprêtait à décoller de l'aérodrome de Tunis en direction de la Corse quand il prit feu. Les quatre membres de l'équipage ont péri carbonisés.

Le Commandant Reginensi était un des meilleurs pilotes français et l'un des plus anciens. Il avait été un spécialiste des grandes liaisons aériennes.

Officier de la Légion d'Honneur, décoré de la Médaille Militaire et de la Croix de Guerre, il avait réussi à s'échapper de France en 1942 à rejoindre l'Afrique du Nord.

L'aviation française perd en lui l'un de ses plus valeureux serveurs.

CEUX QUI NE DOUTENT DE RIEN

Du temps où Clémenceau était ministre de la Guerre, il reçut un jour la lettre d'un poilu, qui était dans les tranchées de l'Argonne. Cette lettre était rédigée :

"Monsieur le Ministre,

Je demande à être renvoyé dans mes foyers, cette guerre ne m'intéresse pas personnellement."

La réponse de Clémenceau ne se fit pas attendre : trois mois de prison qui, eux, intéressèrent personnellement l'auteur de la lettre.

* * *

Un maire d'une commune du Gard reçut aussi un jour une lettre qui, dans sa simplicité, ne manquait pas non plus d'une certaine audace.

Pour la comprendre, il faut rappeler que les veuves de guerre ont droit à une pension. Il avait été question de la leur supprimer en cas de remariage ; mais on s'aperçut vite que cette solution favoriserait purement et simplement le concubinage et l'on y renonça. Cette explication donnée, voici la lettre en question :

"Monsieur le Maire,

J'ai épousé une veuve de guerre. Elle est morte. A quoi ai-je droit ?"

— V —

Premier Vol En Piqué

Quel est l'aviateur qui, le premier, a volontairement mis son avion à la verticale, le moteur dirigé vers le sol tournant à plein régime et a attendu pour voir ce qui se passerait ?

Certes, bien des avions, avant la guerre de 1914 se sont mis à la verticale, mais contrairement à la volonté de leurs pilotes, qui, du reste, n'en sont pas revenus, hélas.

Voici je crois l'histoire du premier vol piqué volontaire qui date du mois d'octobre 1914.

Il fut exécuté par un aviateur russe, vieille tige : Edouard Pulpe (1871) qui trouva la mort héroïquement en août 1916 sur le front russe.

Pulpe dit un jour, avec ce parler lent qui lui était particulier : On dit que le Deperdussin n'est pas solide et casse en l'air si on le pousse un peu en piqué, moi je ne le crois pas, car je suis ingénieur d'aéronautique et j'estime que sa construction est très bien faite. Donc, demain, je monterai à 3.000 mètres et de là, plein moteur, je piquerai vers le sol. On verra bien, Nichevo.

Le lendemain, Pulpe qui n'avait rien dit à personne, prit son avion et s'envola. Qu'on veuille bien se rappeler qu'à cette époque il n'existait aucun parachute pour pilote d'avion.

A 3.000 mètres, on vit un petit point noir piquer soudain à une vitesse effrayante vers la terre et à la verticale absolue.

Pulpe frisa à ce moment le 300 à l'heure. A cinq cent mètres, assez loin de l'aérodrome, il arrêta son vol piqué avec toute facilité puis s'en vint atterrir tranquillement.

— V —

Surnom

Malgré les cruautés de l'occupation, la gaieté et l'esprit français n'ont pas perdu leurs droits. Sait-on de quel sobriquet emprunté à l'argot de l'aviation, un de nos amis a affublé les misérables kollaborateurs qui se traînent aux pieds de l'envahisseur : Le Personnel Rampant.

HOMMAGE A GUYNEMER

par le Général Luguet

C'était à la 209 sur le terrain de la Ferme Porte 20 km environ au N. O. de Compiègne, Janvier 1917—le 21. Beau temps, la terre des sillons crevant une très mince croute de neige placée. Nour déjeunions, du soleil plein les fenêtres et le poêle ronflant allégrement.

Tout à coup, le serveur fait irruption, effaré
 "Un Boche qui se pose!" sortir, vérifier: ce sont bien les croix noires, et en un clin d'oeil nous voilà dans la camionnette tressautant à travers champs tandis que le Boche effectivement prend son terrain et qu'au dessus de lui un Spad fait des cercles.

Il fallut mettre pied à terre; je cours en avant. Au moment où j'arrivais, les Boches s'écartaient de leur avion "Achtung! me crièrent-ils, Feuer!" Le Spad s'approchait en roulant. J'eus à peine le temps de bondir au bout de son aile l'aider à tourner. Une explosion sourde mettait aussitôt l'avion allemand en flammes, et Guynemer, c'était lui, sautait à bas de sa carlingue. Je le revois: nerveux, heureux, encore tout exalté: "Et puis tu sais, me dit-il, cette fois je suis vraiment un as—Brocard¹ me disait encore hier: "C'est entendu, tu as 31 boches, que tu as descendus avec tes mitrailleuses, à bout portant. N'importe qui peut faire ça . . . Ah! si tu m'amenaïs un jour sur le terrain un gros Fritz, sans tirer une cartouche, rien qu'en manoeuvrant . . . alors là, je dirais que tu es un as!"—Hé bien, ça y est, c'est comme ça que j'ai amené ceux-là. J'ai tiré sept cartouches, pas une de plus, enrayage, rien faire pour désenrayer. Je me suis mis sous la queue de leur appareil et j'ai joué à cache-cache avec l'observateur en faisant signe au pilote d'atterrir—qu'on ne touche pas aux mitrailleuses; je veux qu'on puisse vérifier mes 7 cartouches".

Nous étions arrivés près des deux Boches entourés par les camarades d'escadrille. A travers les questions qu'on leur posait, les deux prisonniers s'adressaient l'un à l'autre des remarques aigres. L'observateur: "Pourquoi nous nous sommes posés ici? C'est le pilote qui le sait! C'est lui qui a abandonné le combat!"—Le pilote: "Comment? j'ai abandonné le combat! Vous avez cessé complètement de tirer. Moi, j'étais blessé à la figure par le verre de mon tableau de bord et de mon para-brise dans lesquels tapaient les balles du Français. Ca vous, pas une rafale."—L'observateur: "Et comment tirer quand le Français était toujours dans l'angle mort, ne pouviez-vous pas remuer votre fuselage comme je vous l'indiquais?" Nous étions ravis; pour comble, Guynemer intervint joyeusement: "Vous, ce n'est rien, c'est moi qui étais le plus ennuyé des trois; vous avez encore vos mitrailleuses; moi, pas . . . impossible de désenrayer . . . Bien malheureusement . . . c'est pour ça que j'ai dû me cacher sous votre fuselage, autrement c'aurait été beaucoup plus simple . . . Hein!"—Les Boches, sombres, regardaient leur vainqueur avec accablement. "C'est Guynemer dit l'un d'entre nous!"—"Guynemer . . . , "Guynemer" répétaient-ils, l'oeil

vague, sans comprendre. Puis soudain, ils sursautèrent illuminés, "Hoch! Guy—NE—m'r" s'écrièrent-ils, en accentuant, à l'allemande, la syllabe du milieu. Ils étaient enchantés. Plus d'aigreur. Ils se serrèrent la main, réconciliés dans la joie.

La voiture légère venait de nous rejoindre. Sur les strapontins, ils s'installèrent triomphants, radieux comme des rescapés qui reviennent de très, très loin . . .

Nous roulions, "Ce n'est pas tout, disait Guynemer, ils vont me compter pour deux. Hier, j'ai cueilli dans le même secteur un autre appareil. Je les ai descendus. Mais c'était dans leurs lignes; pas de témoignage. Ceux d'aujourd'hui vont pouvoir témoigner; ils doivent être de la même escadrille."

Et les prisonniers confirmèrent de point en point; la veille, un avion de leur escadrille—pilote blessé aux cuisses en combat, atterrissage manqué, appareil détruit—pilote tué—observateur gravement blessé.

La conclusion de cette histoire, ce fut, sauf erreur, la 27^e citation de Guynemer, portant à 32 ou 33, le nombre de ses victoires . . . Hélas!, 8 mois plus tard, c'était la 35^e citation du 11 Septembre . . . "Héros légendaire, tombé en plein ciel de gloire, après trois ans de lutte ardente. Restera le plus pur symbole des qualités de la race: tenacité indomptable, énergie farouche, courage sublime. Animé de la foi la plus inébranlable dans la victoire; il légua au soldat français un souvenir impérissable, qui exaltera l'esprit de sacrifice et provoquera les plus nobles émulations" . . . Capitaine Guynemer . . . 35 fois cité . . . 3 fois blessé . . . 55 fois vainqueur . . .

— V —

Pourquoi Guynemer et pas un autre?

Parce que Guynemer, à la différence de chasseurs qui ont obtenu un meilleur tableau en descendant leur adversaire presque à coup sûr et de loin, sans qu'il s'en doute, se battait en quelque sorte à armes égales, à bout portant, recevant, sinon autant qu'il envoyait, du moins abondamment.

Sous le même nom fameux: "le Vieux Charles", ce furent 10 ou 20 appareils qui le portèrent au combat; un nouveau "Vieux Charles" remplaçant l'ancien chaque fois que ce dernier rentrait criblé de balles, voire mis hors d'usage comme celui avec lequel Guynemer s'écroula au sol dans la région de Montdidier en 1915, après avoir accroché son adversaire en fonçant sur lui.

Parce que lorsque dans le courant 1917, le Docteur Carrel lui prescrivait un mois de repos à la Maison des Aviateurs, près de Juvisy, Guynemer répondait: "Du repos . . . Il y a trop de Boches à descendre!"

Parce que . . . relisez bien la citation.

¹ Commandant du groupe des cigognes.

AVION-BOMBE SANS PILOTE

Depuis qu'il y a des guerres, l'homme a toujours cherché à combattre de loin, et les hommes de science se sont toujours efforcés de satisfaire ce désir. C'est ainsi que, dans la bataille terrestre, le javelot a été remplacé par l'artillerie lourde; dans la bataille navale, la tourelle de 380, portant à quelque 40 kilomètres, a pris la place de la hache d'abordage.

Dans la guerre aérienne, qui n'est vieille que de 30 ans, les distances de combat n'avaient guère varié jusqu'à maintenant. En 1944, comme en 1918, les chasseurs tirent toujours à moins de 500 mètres, et les bombardiers sont toujours obligés de survoler leurs objectifs.

Les Allemands ont pris l'initiative (c'est la seule qui leur reste) d'enlever à la guerre aérienne le panache que lui confère le combat à courte distance d'homme à homme, en y introduisant successivement la bombe planante et l'avion-bombe sans pilote.

L'avion-bombe sans pilote V-1 se présente comme un avion classique à ailes courtes, au long fuselage surmonté à sa partie arrière par une tuyère qui constitue l'organe propulsif. Sa longueur est d'environ 8 mètres et son envergure d'environ 5 mètres. Tout l'appareil est en acier, à l'exception du nez, du fuselage et des gouvernes qui sont en alliage léger. Le fuselage est constitué de 3 parties boulonnées ensemble. Dans la partie avant se trouvent un compas et le cône de charge contenant environ 1.000 kilogrammes d'explosif. Dans la partie centrale se trouve le réservoir d'essence de 600 litres environ. Dans la partie arrière se trouvent deux réservoirs d'air comprimé et le pilote automatique. Le fuselage se termine par un cône portant les plans fixes et les gouvernes de profondeur et de direction. Il n'y a pas d'ailerons. Les gouvernes sont actionnées par des commandes servo-pneumatiques accouplées au pilote automatique qui, lui-même, est asservi au compas. Les réservoirs d'air comprimé fournissent l'énergie nécessaire aux commandes servo-pneumatiques et entretiennent le mouvement de rotation des gyroscopes.

Le groupe moto-propulseurs est constitué essentiellement par une tuyère ayant la forme d'une trompe de Venturi. L'extrémité arrière de la tuyère est ouverte, l'extrémité avant est fermée par une grille munie de clapets s'ouvrant vers l'intérieur et maintenue fermée par des ressorts tarés. Légèrement en avant de la section minimum de la tuyère, se trouvent les tuyaux d'arrivée du combustible (essence à faible degré d'octane). Le combustible est forcé dans les tuyaux par l'air comprimé des réservoirs mentionnés plus haut.

A la partie la plus étroite de la tuyère se trouve le dispositif d'allumage du mélange détonant.

L'engin est catapulté sur une rampe de 35m. de long, inclinée à 15% environ et quitte cette rampe à une vitesse suffisante pour que la pression créée par le vent relatif ouvre les clapets de la grille avant de la tuyère. L'air s'engouffre dans la tuyère, se charge d'essence en passant au niveau des tuyaux d'alimentation et le mélange détonant ainsi constitué est enflammé par le dispositif d'allumage. L'augmentation brusque de pression causée par la détonation referme les clapets avant, et les gaz, n'ayant pas d'autre issue, sont expulsés dans l'air ambiant par l'ouverture arrière de la tuyère. La réaction résultante est évidemment dirigée vers l'avant et assure la propulsion de l'engin. Quand la

pression à l'intérieur de la tuyère devient inférieure à la pression exercée sur la face avant de son couvercle par le vent relatif, les clapets s'ouvrent à nouveau et le cycle recommence. La succession des détonations produit un bruit semblable à celui d'une motocyclette. La vitesse de l'appareil est de 650 kilomètres-heure.

Le pilote automatique maintient l'appareil en ligne de vol et à cap constant, cette dernière condition assurant la mise en direction de l'engin. La portée (maximum 250 kilomètres) est réglée, soit par la quantité de combustible emporté, soit par un système d'horlogerie qui braque les gouvernes pour faire piquer l'appareil au bout d'un temps déterminé. L'arrivée de l'appareil au sol peut se passer de deux manières différentes :

1) Le moteur s'arrête, et l'avion descend en vol plané (sur une trajectoire évidemment très inclinée, étant donné son énorme charge au mètre carré). L'intervalle de temps entre l'arrêt du moteur et l'impact au sol est de 3 à 4 secondes.

2) Grâce au système d'horlogerie indiqué plus haut, l'appareil peut être mis en piqué "plein moteur". L'avertissement donné par l'arrêt du moteur, 3 à 4 secondes avant l'explosion, est ainsi supprimé et la vitesse de l'engin à l'arrivée au sol est nettement augmentée.

La précision de l'appareil est évidemment faible, du fait qu'il ne peut être guidé en vol. Le cap et la durée de trajet étant fixés à l'avance, d'une part, et la vitesse de l'appareil n'étant pas très grande, d'autre part, les variations dans les conditions atmosphériques (vent, température, pression) introduisent des erreurs assez grandes. Cependant, certaines bombes étant, paraît-il, munies d'un poste émetteur, il serait dans ce cas possible d'effectuer des rectifications de tir. En effet, on peut déterminer par radio goniométrie le point de chute des premières bombes lancées. En modifiant dans le sens convenable le réglage du cap et de la durée de trajet, il doit être possible de réduire les écarts.

Quoiqu'il en soit, la précision de cet engin est tellement faible que seule une vaste agglomération urbaine constitue un objectif justifiable de cette arme.

Les effets destructifs de l'engin sont analogues à ceux d'une bombe de 1.000 kilogrammes, ce qui permet de supposer que l'explosif utilisé n'est pas nouveau. Les bombardements par avions sans pilote ressemblent beaucoup plus à des tirs de harcèlement d'artillerie qu'à des bombardement aériens massifs et concentrés.

Pourquoi les Allemands ont-ils été amenés à imaginer et à utiliser cet engin ?

La faillite de leurs bombardements de jour et de nuit sur Londres par avions classiques a été provoquée par l'efficacité de la défense (chasse et artillerie contre avions). Les pertes subies étaient si lourdes, que la poursuite de ces opérations eut abouti à l'anéantissement de la Luftwaffe avant que la destruction de l'objectif eut pu être atteinte. Les Allemands ont donc cherché à réaliser un engin plus facile à construire et moins coûteux qu'un avion de bombardement et dépourvu d'équipage. En raison de la crise d'effectifs qui se fait sentir sur tous leurs fronts, et du temps que demande l'instruction d'un équipage, les Allemands ne pouvaient pas s'offrir le luxe de continuer à perdre leurs équipages à une telle cadence.

Les procédés de défense contre l'avion sans pilote peuvent se classer en quatre catégories :

- 1) Attaque par avions de bombardement des usines de fabrication et des installations de lancement ;
- 2) Attaque des engins en vol, le plus loin possible de l'objectif, par avions de chasse ;
- 3) Destruction des engins en vol par les tirs d'artillerie contre avions ;
- 4) Barrages de ballons de protection.

Le premier procédé de défense est probablement le plus fructueux, mais aussi le plus coûteux et le plus difficile à mettre en oeuvre. Le 2ème procédé présente un inconvénient sérieux : si le chasseur tire de loin, il a peu de chances de toucher ; s'il tire de trop près, il est pulvérisé par l'explosion en vol de l'engin. Cependant les chasseurs alliés semblent avoir obtenu de bons résultats, probablement parce que, l'avion sans pilote volant en ligne droite et n'étant pas défendu par des armes de bord, il est plus facile à attaquer qu'un avion de bombardement défendu par son équipage. Le 3ème procédé, qui consiste à établir un feu de barrage, semble avoir donné aussi de bons résultats. Le 4ème procédé peut être utilisé comme barrage au voisinage des points sensibles.

Comme les attaques viennent toujours du même secteur, il a été probablement possible d'augmenter la concentration des moyens de défense. Cependant, le lancement des avions sans pilote par salves assez importantes pour "saturer" les défenses, permet à un certain nombre d'engins de franchir les divers barrages

qui leur sont opposés. Le Commandement allié a toutefois annoncé que d'autres dispositions de défense, qui ne peuvent être encore divulguées, allaient être prises incessamment.

S'il ne faut pas sousestimer l'efficacité de cette arme nouvelle, qui a eu surtout pour résultat de faire subir de nouvelles épreuves aux Londoniens, il est bien certain que son emploi ne changera pas l'issue de la guerre.

Le fait que les Allemands ont décidé d'employer les bombes volantes est avant tout, comme nous l'avons dit plus haut, un aveu de la faiblesse de leur aviation : ils ne sont pas en état d'effectuer de raids massifs de bombardement, et ils ont recours à un procédé de substitution à précision très inférieure.

Chaque fois que les Allemands ont employé une arme nouvelle, cette arme s'est à la fin retournée contre eux. Il est permis de supposer que, cette fois encore, il en sera de même. On peut concevoir, en effet, qu'une fois la guerre terminée, les peuples germaniques pourront être entourés d'une ceinture d'installations de lancement d'avions-bombes sans pilote, dont la mise en oeuvre ne demanderait qu'un nombre de spécialistes assez réduit. Sur un simple signal, le territoire allemand pourrait être inondé d'un déluge de fer et de feu. Il est possible que cette perspective peu agréable puisse, à la fin, inspirer aux "super-hommes" une crainte salutaire qui ressemblerait à un amour fervent de la paix.

Lt.-Colonel Ladousse

— V —

L'AVIATION RUSSE

L'offensive aérienne croît sans répit à l'ouest. Mais il y a une autre guerre aérienne sur le front de l'est. Nos alliés russes sont engagés dans une lutte aérienne, intense, très différente de celle que mènent les Occidentaux à l'ouest.

Comment est donc constituée cette Aviation Rouge dont le public ignore généralement tout ? Mentionnons quelques-uns des différents types d'avions. Les bombardiers, tout d'abord.

Il y a le D.B. , bombardier moyen à deux moteurs correspondant à peu près au Wellington, puis le T.B. 7. un bombardier lourd à quatre moteurs correspondant aux Stirling, Halifax et Lancaster. Le T.B. 7 a accompli des raids de nuit sur Berlin, Ploesti, Helsinki et le port roumain de Constanza. Mais ces bombardiers ne jouent pas un rôle essentiel dans les opérations des forces aériennes russes. Toutefois il sera intéressant d'observer ce T.B. 7 maintenant que les armées russes lui ont fourni des bases à une portée convenable des centres principaux de l'Europe orientale.

Parmi les chasseurs russes, il y a les Yaks, les Laggs, les L.A. 5 et les M.I.G. 3 auxquels ont été adjoints les Hurricane, Spitfire et Airacobras fournis par les Alliés. La chasse russe a acquis aujourd'hui une supériorité incontestable sur l'allemande.

Mais la spécialité de l'aviation russe est un appareil destiné à l'attaque des forces terrestres de l'ennemi. C'est dans cette spécialité qu'excele l'aviation russe. Ces appareils d'attaque au sol sont de deux sortes : le I.L. 2 et le P.E. 2. Le I.L. 2 est populairement connu sous le nom de Stormovik. Le mot Stormovik désigne tout appareil d'attaque au sol et devrait être utilisé

pour tous les avions de cette sorte. Ils sont lourdement armés, montés de deux canons et de deux mitrailleuses, et peuvent transporter soit des bombes fusées, soit plusieurs charges de bombes ordinaires.

Dotés d'un tel engin, les Russes ont été amenés à mettre au point une méthode remarquable d'attaque aérienne des forces terrestres ennemies. Durant la bataille de Stalingrad quelques biplans d'entraînement furent réunis en vue de lancer sur l'ennemi tout ce qui pouvait être lancé . . . et les Russes découvrirent que ces lents appareils étaient extrêmement efficaces. Plusieurs unités des forces aériennes russes en furent pourvues.

On les utilise de nuit ; ils volent tous extrêmement bas au-dessus des lignes ennemies et prennent avantage de leur très basse vitesse de sustentation et de leur grande maniabilité. Ils bombardent avec précision et peuvent opérer à partir de bases de fortune.

Ainsi s'est développée une nouvelle forme de guerre aérienne : l'attaque des forces terrestres ennemies de nuit. C'est un bon exemple de la merveilleuse capacité d'expérience et d'improvisation des Russes. L'aviation russe sous la contrainte de l'invasion allemande s'est développée dans une direction différente de celles prises par la R.A.F. ou l'aviation américaine. Ces deux dernières se sont appliquées à perfectionner les bombardiers lourds à quatre moteurs destinés à frapper l'ennemi au coeur, à ses centres de production, tandis que les Russes se sont tournés principalement vers le type d'avion d'attaque au sol, protégé par des chasseurs à une place, c'est-à-dire le type d'avions destiné à l'appui direct de leurs propres troupes.

L'AVIATION JAPONAISE

Les succès sensationnels obtenus par l'Aviation Japonaise à PEARL HARBOR, et dans ses attaques contre la Flotte Britannique, ont amené un certain nombre de personnes à la considérer comme une force extraordinairement efficace. On a beaucoup parlé du "Club du Suicide", et de là à supposer que tous les aviateurs japonais en faisaient partie il n'y avait qu'un pas.

Par contre, il est des gens qui persistent à se bercer dans l'illusion que les appareils japonais sont forcément des copies d'appareils plus ou moins surannés utilisés par les Puissances Occidentales.

En vérité, les constructeurs Japonais empruntent souvent des conceptions à l'Occident, mais ils savent aussi faire travailler leur imagination. Dans l'industrie aéronautique comme dans l'industrie navale, on a pu constater récemment qu'ils avaient su réaliser des nouveautés.

L'organisation des expéditions est faite avec le plus grand soin.

Les pilotes sont adroits et très braves, mais il est rare qu'ils s'exposent inutilement. Leur tactique et leurs méthodes de combat sont généralement analogues à celles des pilotes alliés. On a parlé de pilotes de chasse ou de bombardement qui avaient écrasé leurs appareils sur les objectifs assignés ou sur les appareils adverses, mais ce sont là des cas très rares.

AVIATION DE BOMBARDEMENT

Matériel

Les avions de bombardement signalés le plus souvent sur le front de BIRMANIE sont des développements du MITSUBISHI 97-Armée, en particulier le MITSUBISHI 00-Armée, et le KAWASAKI 99-Armée. Ces appareils sont des bombardiers moyens qui ne peuvent évidemment pas transporter de lourdes charges; ils n'utilisent habituellement que de petites bombes de 50 kilogs, le tonnage total étant au maximum de 2 tonnes. Aussi "le résultat des expéditions n'est pas proportionné à l'effort fourni et à la préparation minutieuse de l'Etat-Major qui les a organisées".

Les Japonais ne disposent d'aucun appareil comparable aux bombardiers lourds anglais "LANCASTER" ou "HALIFAX", ni aux bombardiers américains "FORTRESS" ou "LIBERATOR".

Emploi tactique

Les bombardiers japonais sont utilisés surtout de jour.

Le vol de nuit n'est pas, actuellement, une spécialité de l'Aviation Japonaise, mais il pourrait le devenir plus tard. On a beaucoup parlé du raid nocturne sur CALCUTTA, où les Japonais ont perdu 3 appareils en 3 minutes.

Pour les missions de jour, leur tactique est simple mais efficace. Pendant tout le vol ils observent les ordres que le chef de la formation émet par signaux, et les bombes sont larguées toutes à la fois. Ils font rarement plus d'un passage sur l'objectif, et la précision

de leur bombardement est grande. Les avions de tête des formations ont évidemment des équipages particulièrement confirmés, tandis que les autres équipages sont surtout entraînés à voler en formation serrée et à se défendre de leur mieux.

Il est rare de voir employer des formations inférieures à 15 appareils. Ces formations sont presque toujours protégées par une puissante escorte de chasse, qui vole au-dessus d'eux. Les appareils de chasse japonais ont un très grand rayon d'action.

"Il n'y a eu aucune manifestation d'une Aviation Japonaise Stratégique indépendante. Dans les premiers jours de la guerre, l'aviation a été efficace en bombardant et mitraillant les troupes ennemies, et elle a eu des succès substantiels dans le bombardement à la torpille. Mais même avant le moment où les U.S.A. ont acquis la supériorité aérienne, les Japonais ont montré peu d'inclination à suivre un plan général pour réduire systématiquement la force alliée. Ils agissaient contre l'opposition ennemie à l'endroit et au lieu où elle semblait s'élever. De toute façon, la supériorité aérienne alliée s'est développée si vite que l'Aviation Japonaise a été rapidement forcée de devenir défensive. Même dans ce rôle, et même avec un certain avantage de maniabilité, les appareils japonais ont disparu des cieux en grand nombre, ou n'ont paru qu'en proportions fantasmagoriquement inégales".

Les Japonais peuvent déplacer leurs appareils le long de leurs lignes de défense, d'une base insulaire à l'autre, et les concentrer selon les besoins du moment. Ce système géographique, source de force, a cependant montré des faiblesses. Au cours des offensives contre les SALOMON, les GILBERT, les MARSHALL, les îles de l'AMIRANTE, l'archipel BISMARCK, nous avons avancé tellement en force que les Japonais n'ont pas osé, jusqu'à maintenant, faire une démonstration de leur défense. Peut-être l'Aviation Japonaise, comme la puissance navale japonaise, est-elle tenue en réserve".

Camouflage et dispersion

"Profitant peut-être de nos propres fautes durant la campagne de BIRMANIE, les Japonais ont fort bien appris l'importance de la dispersion, et ils évitent de commettre la stupidité qui consiste à offrir à l'aviation adverse des objectifs "payants". Il est rare de voir une grosse concentration de bombardiers sur un aérodrome. En dehors des regroupements qui précèdent les départs pour les expéditions, les appareils sont répartis sur une zone très vaste située hors de portée de nos bombardiers lourds à grand rayon d'action. Quand la mission est décidée, la concentration ne se fait que très peu de temps avant l'heure prévue pour le départ. Les appareils complètent leurs pleins, puis se rassemblent en formation pour l'expédition.

AVIATION DE CHASSE

Matériel

Les appareils de chasse utilisés le plus souvent en BIRMANIE cet hiver étaient le NAKAJIMA Type 01-Armée, les MITSUBISHI Types 01-Marine et 02-Marine. Ces appareils n'ont pas fait apparaître de nouveautés sensationnelles, mais ils sont très bons:

légers, maniables, peu blindés, ils ont un armement puissant et un rayon d'action remarquable (plus de 2,000 kilomètres), grâce à des réservoirs larguables dont l'aspect rappelle celui d'une bombe.

Les informations les plus récentes mentionnent l'apparition sur tous les fronts du NAKAJIMA Type 03-Armée, chasseur ou chasseur-bombardier (2 bombes de 250 kilogs), et d'un nouveau KAWASAKI fortement armé sur lequel on a peu de précisions.

En dehors du rayon d'action, de la puissance de feu, et de la maniabilité, les performances de ces différents appareils ne sont pas extraordinaires. Ils ne sont pourtant pas plus lents que le "HURRICANE" qui a été longtemps l'appareil principal de l'Aviation de Chasse du BENGALÉ. En puissance ascensionnelle ils sont supérieurs au "HURRICANE", bien que leur plafond soit probablement inférieur.

De leur côté, les Américains font observer que les avions de chasse japonais rencontrent maintenant des appareils supérieurs au P-40, "trop célèbre et pas assez puissant", et ils insistent sur l'avantage considérable que présentera pour eux par la suite le développement de leur industrie, qui leur permet de "réoutiller entièrement leur usine, d'interrompre une production pour en entreprendre une autre, ce qui amènerait des conséquences beaucoup plus graves pour la petite industrie japonaise".

Outre les qualités de bravoure et d'adresse déjà signalées pour tous les pilotes japonais, la "qualité la plus remarquable que manifeste le pilote de chasse est peut-être sa capacité à exécuter des vols d'escorte très longs et à combattre pourtant avec efficacité après plusieurs heures passées en l'air à haute altitude. On pouvait s'attendre à cela dans un pays où l'entraînement à la vie dure commence dès l'enfance".

—V—

LIGNES AERIENNES MILITAIRES DE LA FRANCE COMBATTANTE

Septembre 1941 à Mai 1944

La création de ce qui fut appelé à ce moment "les Liaisons Aériennes Militaires" remonte à Septembre 1941. Le Colonel De Marmier fut chargé de créer cet organisme qui devait relier les états du Levant à nos possessions coloniales d'A.E.F. Dès le début d'octobre des liaisons furent effectuées sur Le Caire, et le premier voyage accompli, entre le levant et l'A.E.F., départ 5 Octobre de Damas, sur la ligne dite "impériale" fut réalisé fin octobre 1941, sur un Farman de bombardement quadri-moteurs, No. 2222 dénommé FC-ARM et piloté par le Colonel De Marmier. Depuis cette date des liaisons bi-mensuelles furent effectuées régulièrement et ne furent jamais interrompues.

Les Lignes Aériennes Militaires, dès le 1er Janvier 1942, disposaient d'une "flotte" composée de :

- 1) 2 quadri-moteurs en tandem Farman 2222 et 2223, FC-ARM et FC-ASM.
- 2) 2 tri-moteurs Dewoitine 338, FC-ARI et FC-AQB.
- 3) 2 bi-moteurs Potez 620 et 650, FC-ATM et FC-AYM.

Il n'existait évidemment aucune pièce de rechange pour ces avions car des ordres avaient été donnés à nos prédécesseurs de saboter non seulement l'aérodrome de Damas, où il n'y avait même plus une vitre aux fenêtres, et où les hangars et ateliers étaient dans un affreux état qui les rendaient inutilisables, mais encore de casser les avions qui s'y trouvaient . . . inutile d'ajouter que l'administration Vichy s'était fort consciencieusement acquittée de sa tâche. Des quelques pièces de rechange et outillage que Damas possédait comme escale de Air France sur la ligne d'Extrême Orient, il ne restait plus que d'informes débris ; des blocs-moteurs, par exemple, avaient été brisés à coup de marteau. Les Dewoitine avaient tourné plein régime, au sol, mais des ordres précis avaient été donnés pour en vider les carters d'huile, et quand le Colonel De Marmier arriva pour accomplir une tâche qui paraissait impossible, il trouva ces deux appareils rendus inutilisables.

Du "cimetière" on retira deux Potez ou plutôt 2 avions dont les restes faisaient partie d'une série dénommée 620 et 650. Dans une partie du désert syrien, on découvrit le Farman de bombardement 2222 dans un état pitoyable ; d'ailleurs, un rapport fait au Maréchal Pétain, que nous trouvâmes par la suite, signalait que cet appareil "ne pourrait jamais plus voler".

Enfin, le Farman 2223 dit "type transatlantique" dû être muni de nouvelles roues, les pneus montés sur celles existant ayant été coupés à la scie. Nos ingénieurs firent des miracles et adaptèrent sur cet avion de 25 tonnes des roues américaines montées sur B-24 (Liberator), et depuis cet avion vole parfaitement malgré les importantes modifications qui ont dû y être apportées de ce fait.

La liaison Damas-Brazzaville passe par les escales suivantes :

- Le Caire-Khartoum (via Wadi Halfa)
- Khartoum-Fort Lamy (via El Fasher)
- Fort Lamy-Bangui (via Fort Archambault)
- Bangui-Brazzaville.

Cette ligne fut prolongée par la suite jusqu'à Pointe Noire où les bateaux américains débarquaient beaucoup de matériel dès fin 1942.

Les climats traversés, pour la plupart tropicaux, nécessitèrent une adaption qui fut réalisée par l'ingéniosité de nos ouvriers, car les moteurs chauffaient énormément, n'ayant pas été construits pour voler par des chaleurs qui dépassaient souvent 45°. Il fallut monter des buses spéciales afin d'augmenter le refroidissement des moteurs. Les problèmes radio ne furent pas les plus aisés à traiter, étant données les turbulences atmosphériques dues à ces climats et la pauvreté du matériel dont nous étions équipés.

Il fallut ensuite monter des ateliers en glanant dans tous les parcs de la Syrie et du Liban, ici 2 marteaux, là 3 tournevis, etc. . . Le matériel trouvé était généralement inutilisable et l'on ne pourra jamais assez louer "l'astuce" de nos ouvriers qui par des soudures osées remettaient en état les étaux, qui, pour le commun des mortels, étaient à peine bons pour la ferraille.

Enfin l'installation des escales afin de permettre l'hébergement et le ravitaillement des passagers et des équipages n'était pas parmi les plus faciles. Jusqu'en Septembre 1942 les Lignes Aériennes ne fonctionnaient donc que grâce à un matériel des plus hétéroclites, 100 pour cent français, les cellules des avions "bois" tels les Farman et les Potez, subirent de dangereuses déformations du fait de l'humidité de l'A.E.F. et l'on peut dire sans être taxé d'exagération que les ateliers de Damas furent obligés véritablement de construire des fuselages pour remédier à tous ces inconvénients.

Fort heureusement à partir de Septembre 1942, nous avons commencé à recevoir du matériel amériscain, en l'occurrence des Lockheed 18, type Lodestar, équipés de moteurs Wright Cyclone G-205-A1.

Malheureusement notre équipe n'était pas au courant de ces appareils modernes et il fallut traduire puis comprendre toutes les notices techniques américaines afin que nos équipages s'y adaptent.

Nous n'avions évidemment absolument aucun matériel de rechange pour ce nouveau type d'appareil et comme ces avions "tournaient" sans arrêt, du matin au soir, les moteurs peu habitués au vent de sable, s'usaient rapidement. Les Forces Aériennes Américaines du Middle East, que nous avions aidées au point de vue transport dans de nombreuses occurrences, s'apitoyèrent devant nos nombreuses difficultés et nous livrèrent des moteurs Wright Cyclone qui équipaient leurs B-17 (Flying Fortress). Malheureusement ces moteurs, de la même puissance nominale, devaient être complètement démontés et transformés pour pouvoir être utilisés sur les Lodestar. A titre d'exemple, il fallut changer le "gear ratio" de 16.9 à 3.2, faire "respirer" le moteur par le nez au lieu du reniflard arrière, etc. . . Les ingénieurs américains eux-mêmes furent stupéfiés par la façon dont nous résolûmes ces difficiles problèmes.

Entre temps, les victoires alliées nous obligeaient à ouvrir de nouvelles lignes telle celle de Madagascar, le 22 Décembre 1942, sans pour cela diminuer la fréquence de nos voyages bi-mensuels sur l'A.E.F. Nos équipages, exténués par leur travail et par les changements brusques de climat, avec un cran merveilleux redoublèrent d'efforts, et la liaison Damas-Madagascar, via Le Caire, Wadi Halfa, Khartoum, Asmara, Djibouti, Mogadiscio, Nairobi, Lindi, Tananarive, Diego Suarez, et retour, se fit également deux fois par mois, en trois jours et demi, c'est-à-dire dans le même temps que la ligne "impériale".

La troisième ligne fut ouverte en Février 1943: Le Caire - Alger, via Eladem, Marble Arch, Castel Benito, Maison Blanche, toujours à la même cadence.

Enfin la quatrième ligne fut ouverte en Avril: Pointe Noire - Fort Lamy et retour, via Libreville, Douala, Lagos, Accra et Kano.

Malgré la fatigue et l'état dans lequel se trouvaient nos avions, le Colonel De Marmier eut d'autres diffi-

cultés à résoudre: il lui fut demandé de ravitailler, par exemple, les colonnes du Général Leclerc qui avaient quitté Fort Lamy en se dirigeant vers le Nord; les L.A.M. firent plus de 10 missions de ravitaillement et de secours dans le désert de Lybie, sur des aérodromes quelques fois non-existants et dans des conditions de navigation invraisemblables puisqu'aucun équipement de radio n'existait dans ces régions désolées. Elles furent fières de recevoir les félicitations du Général Leclerc qui ajoutait: "Sans votre concours, il nous aurait été impossible de remporter pour la France les victoires de Mourzouk, Koufra, etc., entre Fort Lamy et la Mer Méditerranée".

D'autre part, il nous fut plus d'une fois ordonné de procéder à des évacuations sanitaires urgentes, desquelles de nombreuses vies humaines dépendaient, par suite des épidémies qui ravageaient souvent certaines parties du Tchad et de l'A.E.F. Nous ne comptons pas les évacuations sanitaires faites dans des conditions difficiles.

Enfin c'est aux L.A.M. que revient l'honneur d'avoir toujours transporté le Général de Gaulle à travers les inspections de ses territoires d'Afrique et du Levant. A titre d'exemple, le Colonel de Marmier réalisa, au début Septembre, un vol de 12 heures et 32 minutes, sans escale, entre Damas et Fort Lamy, vol que les Américains considèrent aujourd'hui comme le plus long qu'ait jamais effectué un Lockheed Lodestar, et sur lequel ils nous ont demandé, en nous transmettant leurs félicitations, de nombreux renseignements.

Le Général Catroux, pour tous ces déplacements par avion, a toujours eu à sa disposition un avion spécial des L.A.M. pour le mener, soit dans tous les territoires qui relevaient de son commandement, soit en Afrique du Nord où il fit de nombreuses visites.

En conclusion, les L.A.M. ont maintenu une liaison régulière depuis Octobre 1941, entre toutes les possessions françaises d'Afrique et les Etats du Levant. Ces liaisons purement militaires étaient assurées sur un réseau total de 7290 Kms.

Enfin ajoutons que jamais un passager ou un membre de l'équipage des L.A.M. n'a été tué ou blessé malgré les nombreux risques encourus sur ces parcours. Un seul avion a été perdu dans la jungle africaine, mais les passagers et les membres de l'équipage ont pu s'en tirer sains et saufs. La sécurité de notre réseau est telle que nous faisons à Brazzaville la jonction avec les lignes aériennes transatlantiques américaines afin de transporter leur courrier à travers l'Afrique et, étant les seuls à assurer en une journée le parcours Le Caire-Alger, les autorités américaines du Middle East nous ont plus d'une fois confié leur courrier urgent et secret. Nous transportons sur simple réquisition tout officier ou soldat des Forces Alliées et dans nos statistiques nous avons pu constater que depuis que les Etats-Unis sont en guerre, ils nous ont confié plusieurs centaines de passagers militaires, sans parler des Britanniques qui utilisent nos lignes depuis leur création.

Sous-Lieutenant X . . .

L'ACTIVITE DE NOS UNITES

Malgré le nombre réduit de nos appareils, nos unités ne chôment pas et l'on peut avec fierté constater le travail qu'elles accomplissent et qui fait l'admiration de nos Alliés.

Il est impossible—et il serait vain—de détailler, jour par jour, sortie par sortie, les actions de nos chasseurs et de nos bombardiers, les missions de reconnaissance photographique et d'observation sur les territoires ennemis ou en France occupée, de couvertures de ports et de côtes de protections d'avions, de poursuites d'appareils ennemis, de destruction de bateaux, de ponts, de gares, de voies ferrées, de matériel ferroviaire, de protection des convois, du sweeps de chasse en mer, de secours ou de décollages sur alertes.

En voici à la fois le total et le résumé qui ne tient pas compte des opérations effectuées par le régiment "Normandie" stationné en Russie.

En Mai, nos escadres ont effectué 4903 sorties et 6878 heures de vol non compris les unités en Grande-Bretagne. 3 appareils ennemis ont été abattus. Nous avons à déplorer la perte de deux officiers.

Le 24 Mai, le groupe "Bretagne" a commencé sa première mission en Italie. Il avait à bord de son avion

de tête le général d'Armée Aérienne Bouscat, Commandant Supérieur, qui avait tenu à prêcher d'exemple. Au cours de cette mission 9 avions furent touchés (la veille 14) au dessus de la vallée du Lire, en Italie et il y eut 2 blessés.

En juin, 8250 sorties et 11607 heures de vol (auxquelles il faut ajouter 5391 heures de vol par nos unités en Angleterre) 17 avions abattus, 12 endommagés, 7 bateaux coulés (plusieurs autres gravement atteints) destruction de 4 gares, 4 usines (6 autres endommagés) 10 ponts (30 endommagés) une centaine de wagons, 14 locomotives, une centaine de véhicules, 74 coupures de voies ferrées et 70 coupures de route. Six des nôtres sont portés disparus.

En Juillet: 5868 sorties et 10205 heures de vol (plus 2161 en Angleterre) 16 avions abattus, 12 probables, 3 bateaux coulés, destruction d'une gare, de 5 usines (plus une endommagée) de 11 ponts, de 80 wagons, de 4 dépôts d'essence, de nombreux véhicules dont plusieurs tanks, 76 coupures de voies ferrées, 2 batteries de D.C.A. et un nid de mitrailleuses réduites au silence. Dans les attaques des robots, nos chasseurs ont fait éclater à mer 7 bombes volantes.

De tels chiffres se passent de commentaires!

— V —

UNE PERFORMANCE DU GROUPE DE CHASSE "NORMANDIE".

Le "Pravda", du 7 août, dans un article d'un correspondant de ce journal sous le titre "Aviateurs du 'Normandie' au combat" écrit:

"Deux avions du groupe 'Normandie', sous le commandement de l'aspirant Challes avaient décollé pour couvrir nos troupes dans un secteur à l'Est de Suvalki. Peu après Challes aperçut neuf Junkers 87, à une altitude de 1500 mètres et faisant route à l'Est. Les pilotes du 'Normandie' se jetèrent sur l'ennemi.

La patrouille J.A.K. 9, par une manoeuvre habile et hardie, se place à la queue d'un des bombardiers allemands de la patrouille de gauche et l'attaque à une

distance de 50 à 100 mètres. Le Junker prit feu et piqua vers le sol.

Poursuivis par les attaques répétées de la J.A.K., les appareils ennemis se formèrent en cercle de défense et lâchant leurs bombes en désordre essayèrent d'attirer les chasseurs vers l'aérodrome de Suvalki. L'aspirant Challes et son co-équipier continuèrent leurs attaques. Deux autres Junkers flambant comme des torches piquèrent à leur tour vers le sol.

Ayant épuisé ses munitions, Challes dû arrêter le combat et retourner à sa base. Mais sa mission avait été remplie: les bombardiers allemands n'ont pas pu percer jusqu'à nos troupes".

— V —

LE PRIX

Sergent LAMIC Roger, radio-mitrailleur

tué en service aérien commandé le 10 Août 1944 à Barksdale Schreveport Louisiana.

2ème Chigaeff de Progofieff

Elève pilote tué en service aérien commandé le 15 Août, 1944 à Tuscaloosa, Alabama.

CE MEME MOIS . . . dans les Airs.

1917 : Guynemer tombait le 11

1939 : La Luftwaffe disloque la résistance polonaise.

1940 : La R.A.F. remporte sur la Luftwaffe la victoire dans la bataille d'Angleterre, décidant ainsi du cours de la guerre et changeant le sort du monde.

Les éléments des Forces Aériennes Françaises Libres représentaient l'Armée de l'Air et la France dans cette bataille.

LES SOUS-OFFICIERS

DU PERSONNEL NAVIGANT PEUVENT ETRE PROMUS AU GRADE DE SOUS-LIEUTENANT A TITRE TEMPORAIRE

Peuvent donc être désormais promus au grade de sous-lieutenant à titre temporaire les sous-officiers du personnel navigant ayant quatre années de service, possédant deux ans de grade et justifiant de l'une ou l'autre—je dis bien l'une ou l'autre—des conditions ci-après.

Pour Les Pilotes De Chasse

Une citation à l'ordre de l'Armée Aérienne, le brevet de chef de patrouille, 40 missions de chasse d'armée ou 100 heures de vol de guerre ou 80 missions de surveillance ou 300 heures de vol dûment vérifiées sur monoplace de guerre.

Pour Les Pilotes De Reconnaissance ou de Bombardement

Une citation à l'ordre de l'Armée Aérienne, le brevet de Commandant d'avion, 500 heures de vol ou 20 missions de guerre en territoire ennemi. Mêmes conditions pour les RADIOS, BOMBARDIERS, MITRAILLEURS et MECANICIENS navigants—sauf pour la citation à l'ordre de l'Armée Aérienne remplacée par une citation donnant droit au port de la Croix de Guerre.

Les Pilotes De Transports

Devront réunir l'une ou l'autre des conditions prévues pour les pilotes de chasse ou de bombardement ou, à défaut, 1.000 heures de vol.

Quant aux MONITEURS-PILOTES qui fournissent un si bel effort dans nos écoles, il suffira pour eux de répondre à l'une des conditions prévues pour les pilotes ou d'avoir satisfait aux épreuves de sortie d'un stage de moniteur aux écoles de SALON ou de BLIDA.

Des instructions en ce sens ont été envoyées aux Commandants d'unités qui ont été invités à établir les dossiers de propositions et à les acheminer avant le 31 Juillet, la décision de nomination appartenant au Commissaire à l'Air.

Les premières nominations seront signées le 15 août en ce qui concerne les Unités les plus durement engagées. Les autres suivront dans les délais les plus brefs.

Pour terminer, le Commissaire à l'Air demande aux sous-officiers qui bénéficieront des nominations envisagées, non seulement de mériter cette accession au grade d'Officier, par leur valeur technique, par leurs titres de guerre, par leur ardeur au combat, mais

encore par un effort permanent tendant à se perfectionner tant dans le domaine de la formation culturelle que dans celui de l'instruction militaire. *"Apprendre, toujours apprendre"*, telle est la devise dont ils doivent s'inspirer. Ils se prépareront ainsi pour les centres de perfectionnement qui seront créés ultérieurement à leur usage.

Continuez, sous-officiers aujourd'hui, officiers demain, à faire preuve de vaillance. Votre effort est reconnu et récompensé. Notre Aviation élève ses meilleurs combattants.

Notre effort commun crée pas à pas une Aviation dont nous avons le droit d'être fiers; nous avons aussi le devoir de bien la servir.

A l'image des Francs-Tireurs et Partisans qui sur le sol de France luttent avec tant d'héroïsme contre l'envahisseur, les aviateurs français apportent leur précieux tribut à la lutte pour la libération de la Patrie.

Dans un Ordre du Jour du 8 Avril, M. Fernand GRENIER, Commissaire à l'Air déclarait:

"La valeur au combat, l'esprit de décision et de sacrifice seront les éléments essentiels qui fixeront la place de chacun et la seule base d'avancement: au plus capable, au plus ardent, face à l'ennemi ou dans l'action contre l'ennemi, le commandement!"

Cette conception de priorité aux combattants dicte la ligne de conduite du Commissaire à l'Air.

Elle vient de prendre corps dans le décret du 27 juin 1944 portant nomination au grade de sous-lieutenant à titre temporaire des sous-officiers du personnel navigant ayant fait leurs preuves dans la bataille aérienne.

Des sous-officiers—adjudants ou sergents—de valeur professionnelle confirmée, ayant à leur actif de nombreuses missions de guerre vont être les bénéficiaires de ce décret.

En effet, le décret du 27 Juin supprime l'infériorité de grade qui régnait à terre sur les aérodromes ou dans les mess alors qu'elle disparaissait dans le ciel au moment du combat, au sein d'une patrouille de chasse, d'un groupe de bombardement ou d'un groupe de reconnaissance.

D'autre part, notre personnel navigant est appelé à entrer en contact avec les équipages alliés, qui eux, possèdent en règle générale le grade d'officiers. Il est nécessaire que les sous-officiers de notre Armée de l'Air ne se trouvent pas placés en position d'infériorité par rapport à leurs camarades alliés, d'autant plus qu'ils assument des fonctions identiques avec un égal courage.

Telles sont les raisons qui ont conduit le Commissariat à l'Air à envisager la possibilité de donner satisfaction aux sous-officiers intéressés. Une étude approfondie a été nécessaire. Ses conclusions viennent d'être homologuées par le Gouvernement.

RESONANCES

A TOUS LES FRANCAIS

(Declaration 18 Juin 1940)

"La France a perdu une bataille!

Mais la France n'a pas perdu la guerre!

Des gouvernements de rencontre ont pu capitulé, cédant à la panique, oubliant l'honneur, livrant le pays à la servitude. Cependant, rien n'est perdu!

Rien n'est perdu, parce que cette guerre est une guerre mondiale. Dans l'univers libre, des forces immenses n'ont pas encore donné. Un jour, ces forces écraseront l'ennemi. Il faut que la France, ce jour là, soit présente à la victoire. Alors, elle retrouvera sa liberté et sa grandeur. Tel est mon but, mon seul but!

Voilà pourquoi je convie tous les Français, où qu'ils se trouvent, à s'unir à moi dans l'action, dans le sacrifice et dans l'espérance.

Notre patrie est en péril de mort.

Luttons tous pour la sauver!"

VIVE LA FRANCE!

GENERAL DE GAULLE

Quartier Général

4, Carton Gardens

London, S.W.I.

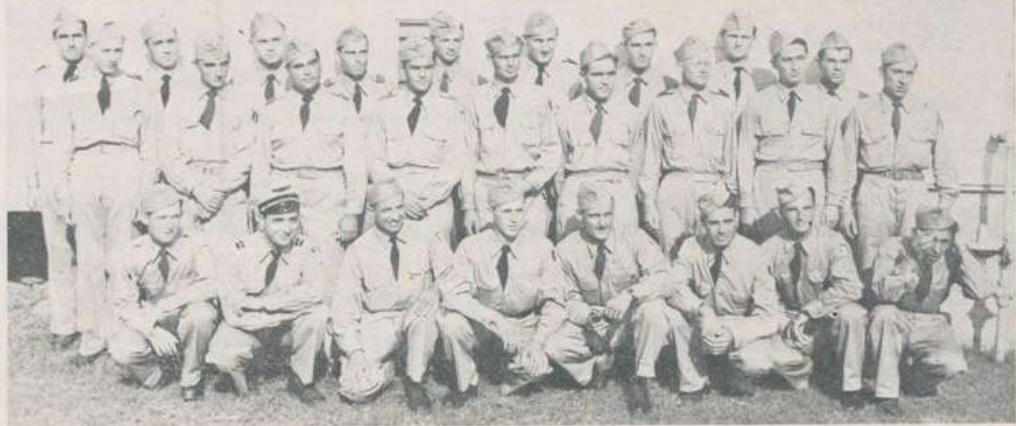
"Never in the field of human conflict was so much owed by so many to so few."

WINSTON CHURCHILL

House of Commons

August 20, 1940

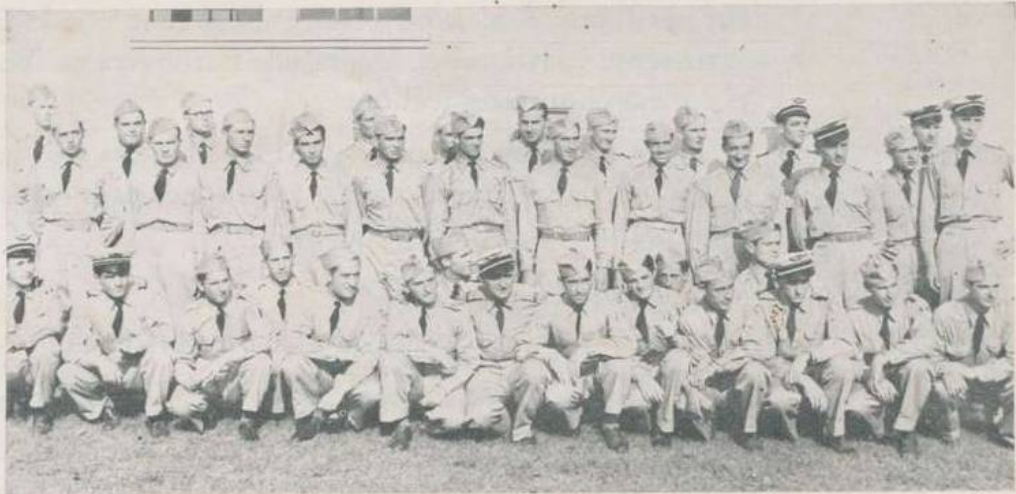
★
KEESLER FIELD
★



★
**REMISE
DES
BREVETS**
★



★
CRAIG FIELD
★



★
TUSCALOOSA
★

