

Septembre

1945

★
Maurice Guedj

COURRIER DE L'AIR



AUX ETATS-UNIS

S O M M A I R E

**Ce numero est dedie au Commandant Maurice Guedj
la plus etincelante figure de l'aviation française**



- Automne
par A. BOISSOUT
Editorial
par le Général LUGUET
Propos en L'Air
Courrier du Sud
Les C.F.P.N.A.
La Fete des Ailes
Pourquoi Pas?
par Yolande GILBERT
Vol de Nuit
par le Lt. J. ROUSSEAU
illustré par BOISSOUT
La Specialite de . . .
par l'Aspt. BAAR NASON
Les Traversees Aeriennes
de L'Atlantique
par le Comdt. BONAME
Bravo le Quinzieme!
Profils Connus
par DUFETEL
Nous les Cloches . . .
Le Coin Français de Gunter
Field
par J. LANGUILLAUME
La Visite du General
de Gaulle Aux U.S.A.
Poste Aeriennes
Les Groupes Lourds
au Combat
par le Comdt. MIRAS
Craig Field en Folie
par le Lt. LE GALL
La Ville Rouge
par G. VINCENDON
Du Haut D'un Chalit
par Jacques LALUT
illustré par BOISSOUT
Le General De Gaulle
à Selfridge
Reflexions Sur Une
Seance de Link Trainer
L'Humour Toujours
l'Humour . . .
Cieux D'Amérique
dans Mon Diary
par le C. C. ROLAND
Le "Courrier" Est
Demobilise
par le Cne. MORAND
Tours de Piste
Resonances

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



LE COURRIER DE L'AIR

ORGANE DES ELEVES
DE
L'AVIATION FRANCAISE
EN AMERIQUE

ILS GRANDIRONT AUX ETATS UNIS

"Par les Elèves
pour les Elèves"

No. 12

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

EDITORIAL

Anniversaire

Un an, c'est un âge pour une revue. Voici comment, il y a un an, ce mois-ci, naquit le "Courrier de l'Air."

* * *

C'était un des premiers jours de septembre 44, le Responsable et le Capitaine Morand se trouvant dans leur bureau commun, il fut décidé de créer immédiatement une revue "Pour les Elèves, Par les Elèves."

L'Aspirant Remondet, Grand Prix de Rome, travaillait à deux étages au-dessus. Dans un hôtel de la périphérie, le Lt. Colonel Mortier, ancien Président actif, actuel Président d'Honneur de la Société des Gens de Lettres, se débattait avec sa santé. Ils furent convoqués aussitôt.

Quelques instants plus tard, on expliquait à l'Aspirant Remondet ce qu'on attendait de lui: un choix de couvertures trois couleurs, cocarde essentielle, très vite, disons dans huit jours et n'en parlons plus.

Sur ces entrefaites le Lt. Colonel Mortier arrivait:

—Parfait! Parfait! je vois votre affaire. Des articles d'élèves en abondance. On pourra mettre une rubrique "Propos en l'Air," une autre "Activités de nos Unités." . . .

—"Poste aérienne." . . . "Ce même mois dans les airs," interrompait le Capitaine Morand.

—"Résonances" . . . "Le Prix" . . . "Tours de Piste" . . . ajoutait le Responsable.

—C'est plus qu'il n'en faut pour un bon numéro. Donnez-moi vite les articles des élèves. . . Aïe! Rien?

Ecrire, attendre des réponses . . . un mois? deux mois?

—Non, finissons en tout de suite. Le prochain numéro sera Septembre 44, "Guynemer." Pour les élèves ce sera un numéro d'appel. Ils répondront.

En attendant, on tapera tout le monde ici."

—Bon! Bon! ça ira quand même. Je commence tout de suite, pour paraître le 15. Au revoir! et le Lt. Colonel Mortier disparut.

—Je vais tout de même être un peu seul, dit le Capitaine Morand: toute la partie impression, les démarches, l'édition à partir du No. 2, toute la correspondance . . . avec mon travail normal. Et je ne connais rien à tout cela. Un secrétaire ne serait pas de trop."

Mlle. Méquet, volontaire féminin de l'Air, s'était engagée pour aller en France, spécialité "Liaison. Interprète" . . . La France, la Libération . . . Beaux rêves, et le galon de S/Lt qu'elle aurait sûrement décroché au concours. . .

Quand elle sortit du bureau, consentant à rester au "Courrier" comme secrétaire, sans que pour elle pas plus que pour quiconque, on ait songé à doré la pilule ni à faire des promesses, elle n'était pas très gaie. Le visage de quelqu'un qui vient de renoncer à de beaux rêves pour ce qui est accepté comme un devoir, un peu genre Maxwell, pool de redistribution. . . .

*

*

Huit jours plus tard, tout était prêt.

La couverture avait été choisie sur l'avis même de l'Aspirant Remondet. Comme on hésitait devant plusieurs maquettes présentant de très beaux dessins, Remondet consulté avait dit: "Une couverture c'est une enseigne, une expression d'idées. Je pense que maintenant, il faut éviter de présenter aux esprits des choses compliquées; il faut se réduire à l'essentiel, s'exprimer simplement. Je préférerais la couverture la plus simple."

Bref, il ne restait plus que l'impression.

—Ca colle très bien, dit le Col. Mortier. Nous sommes le 8, ça va pouvoir sortir le 15.

—Comment? le 15? s'écria le Capitaine Morand, le 15 de ce mois? . . .

Mais oui, voyons, 12 pages, quel imprimeur vous demandera plus de 5 à 6 jours ?

— Mais voici huit jours que Mademoiselle Méquet et moi cherchons un imprimeur qui ne s'exprime pas en semaines ! C'est terrible : papier, priorités. . . . Et chez celui que nous venons d'adopter, comme chez tous les autres, pas un mot de français. Il leur faudra tout composer sans comprendre . . . personne n'aime ça . . . et ça promet des corrections. . . . Le graveur aussi ! Tous, quand on parle d'une semaine croient que l'on plaisante !

Et dans ces conditions, on arriva quand même à sortir ce numéro, et les suivants, tant bien que mal.

En douze mois, douze numéros dont un double (Décembre 44-Janvier 45, à cause d'une grève).

On y arriva, grâce avant tout à quelqu'un qui se dépensa sans compter et dont le travail n'a été égalé que par la modestie, le Capitaine Morand.

Armé d'un double décimètre, d'un compas, de caches en carton qu'il s'était fabriquées, il a composé et mis en page tous ces numéros, c'est-à-dire qu'il a, pour tous les numéros, compté tous les mots, mesuré toutes les lignes et les colonnes, mis tous les dessins et photos à leur grandeur et à leur place. Avec quels tourments causés par les modifications demandées à la dernière heure : "Ca me démolit ma page. . . . Ca



me bouche mes blancs ! Tout est à recommencer !"

Il a battu le rappel des auteurs. Il s'est appliqué à faire de mieux en mieux. . . . Grâce à lui qui ne s'était jamais occupé d'un journal, le "Courrier de l'Air" est une revue qui, disons-le sans grandiloquence, honore la cocarde dont elle se pare.

Il a écrit aussi, beaucoup, soit de ces choses qu'on ne signe normalement pas, mais qui résument un travail ingrat et tiennent une bonne place, soit d'autres qu'on signe mais qu'il a préféré laisser anonymes par discrétion.

* * *

En cet anniversaire, tous nos remerciements vont aux collaborateurs, aux élèves, à leurs cadres.

Leur contribution a maintenu un excellent niveau. Ils peuvent être fiers de leur revue.

Beaucoup de noms seraient à citer. Mais ils sont déjà connus pour avoir paru, certains très souvent, en signatures, pour le plus grand plaisir de tous les lecteurs reconnaissants.

Seul le nom du Capitaine Morand n'a jamais encore été prononcé. C'est l'occasion ou jamais de l'écrire.

Qu'il se détache seul, aujourd'hui, et que ce soit avec ce petit bouquet d'éloges, un hommage à son mérite comme à sa modestie.

C. L.

LE COIN DU LECTEUR

M. André MAYET, de Valence-sur-Rhône, nous écrit :

Mon fils, depuis 6 mois aux Etats-Unis, m'a communiqué plusieurs numéros de votre très intéressante revue.

Vous demandez des "idées" et des "articles." A l'heure, où il apparaît que le problème de la paix sera probablement plus ardu à résoudre que celui de la guerre, je pense qu'il faut profiter de toutes les occasions pour rapprocher les peuples et obtenir ainsi d'eux une meilleure compréhension mutuelle. J'ai moi-même été, pendant la guerre de 14-18, détaché auprès de l'Armée américaine comme

★

La charmante WAVE, attachée à la Mission Navale Française de New-York, et grande amie de nos aviateurs, nous prie d'insérer ce petit entrefilet, en réponse à l'article "D.D." qui la concernait, paru dans notre précédent numéro.

D.D. a été très touchée par l'attention dont elle a été l'objet et a tenu à exprimer sa reconnaissance en langage gazier, comme il convenait :

A toi, gazier, écrivassier de si gentilles choses à mon sujet! . . .

Il ferait peut-être mieux dans le programme de paraître confuse, etc. . . . mais je suis trop femme pour avoir de la modestie dans un cas pareil et trop franche pour en

instructeur d'artillerie. Je connais donc assez bien les Américains. Ne pensez-vous pas qu'on pourrait prendre l'initiative de créer une association comprenant tous les interprètes et instructeurs américains, anglais, français, de 14-18 et de 39-45, ainsi que tous les Français qui ont eu la chance de séjourner aux U.S.A., de façon à obtenir un courant d'idées entre gens qui se sont fréquentés et peuvent se juger sans idées fausses ou préconçues.

Voilà, en effet, une excellente idée que nous proposons avec plaisir aux membres anciens et présents des C.F.P.N.A.

★

inventer. Je suis touchée, flattée, charmée et si heureuse que je crâne et biche de toutes mes forces. J'avais, je crois, envie de pleurer et de vous crier combien moi-même j'ai apprécié et apprécie encore et toujours l'amitié que vous me témoignez.

Je ne sais qui vous êtes. En vain, je rock ma brain pour trouver le gazier qui, actuellement, aux Etats-Unis, connaît le cher Poulet aux grandes fossettes, P'tit Frère Camby qui, by the way, va être Papa (bet que vous l'ignoriez), ce bon vieux Jules de Panier et Vladimir de la Fatma. En toute sincérité, je meurs de curiosité mais vous demande de ne pas dissiper le charme de cette surprise. Ne me le dites jamais. . . .

D. D. GAZIERE

PROPOS EN L'AIR

LE COMMANDANT MAURICE GUEDJ

Né à Sousse (Tunisie), Maurice GUEDJ, avocat, docteur en Droit, après avoir fait de nombreux voyages en Russie et en Allemagne, avait écrit un livre sur son passage à Berlin.

L'armistice le surprend au Maroc, sergent dans les zouaves—on n'avait pas voulu de lui dans l'aviation—Il passe en Angleterre en septembre 1940 et est incorporé au début d'octobre dans les F.A.F.L.

Après une période d'entraînement et un stage dans un squadron britannique, il est affecté dans une unité du "Coastal Command." Il participe, avec son escadrille de Beaufighter à une série d'opérations de la Norvège à Malte, recherchant et attaquant les convois ennemis.

Mais c'est le 17 mai 1943 qu'il exécute ce qu'il considère sa plus "grosse" mission : l'attaque au canon et à la mitrailleuse du croiseur "Prinz Eugen." Le navire de guerre ennemi est escorté par quatre torpilleurs de fort tonnage, ce qui représente une "flak" sérieuse.

Le rôle de "Maurice" consiste à faire un passage avec quatre autres appareils en attirant le feu de l'adversaire pour permettre aux "Beauforts-Torpilleurs" d'attaquer. Au premier passage, l'un des appareils est abattu, les trois autres touchés sérieusement. Guedj et son co-équipier, le Corse Sabatini, repartent à l'attaque. Ce dernier est abattu et Guedj revient seul faire son troisième passage. Cet exploit peu ordinaire lui vaut une proposition pour la D.F.C.

Il continue une série de "sweep" offensifs et de reconnaissances photo sur les côtes de Norvège et de Hollande. Puis son groupe est envoyé à Malte pour assurer la protection des convois. Guedj effectue de nombreuses attaques au sol contre les aérodromes ennemis particulièrement celui de Cagliari. Il détruit des avions allemands et italiens.

A chacune de ses sorties, il se distingue par son impétuosité et son mordant, n'hésitant jamais à foncer sur un adversaire qu'il déconcerte par son audace.

Il revient ensuite en opérations sur le Golfe de Gascogne et reçoit la D.S.O. après être rentré de mission, un jour, au ras des vagues, du Golfe de Biscaye où il avait abattu un Ju 88. Un des moteurs de son "Beaufighter" était stoppé et l'autre en feu. Il vola dans ces conditions pendant plus d'une heure, tout juste capable de se maintenir à la surface de l'eau et de passer, enfin, de justesse les falaises de la côte anglaise.

Voyant son tour d'opérations toucher à sa fin, il demande à continuer, prétendant qu'il n'est pas astreint au repos n'étant pas britannique.

Finalement il part en O.T.U. comme instructeur, en avril 1943, et revient en Août, cette fois sur "Mosquito." Avec

un cran inouï, il prend, au cours d'une mission photo, des vues du port de Cherbourg à moins de 300 mètres d'altitude, au milieu d'une "flak" des plus épaisse.

Son groupe subit de nombreuses pertes : 22 équipages en six semaines. Guedj est de toutes les patrouilles, opérant jusqu'à trois sorties par jour. Il reçoit une barre à sa D.F.C. Sa popularité

dans son squadron est extrême sans qu'il l'ait cherchée. Ses mécanos ont de l'adoration pour lui et se disputent pour porter son parachute. Son deuxième tour d'opérations touchant à sa fin, il obtient une extension de 100 heures. Il devait terminer le 15 janvier 1945.

En décembre 1944, il est nommé "Wing Commander" dans la R.A.F. et commande un "wing" de "Mosquitos." Et un jour, semblable à beaucoup d'autres, il partit attaquer un convoi sur les côtes de Norvège. Fonçant sur un navire, il réussit à l'endommager, mais le feu ennemi est serré. Son avion est touché, un moteur s'arrête. Il repart quand même à l'attaque sur un seul moteur et coule son adversaire. Un deuxième bateau se présente. Toujours sur un seul moteur, Guedj l'attaque et l'endommage.

Mais douze "Focke Wulf 190" se trouvaient dans les parages. Ils étaient trop quand même... Maurice Guedj ne rentra pas cette fois....

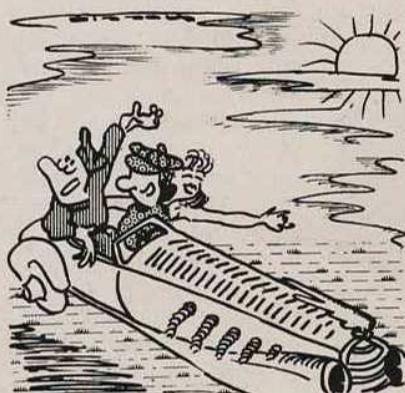
LA TOUR

APPALACHES du Sud

Un seul être vous manque et tout est dépeuplé."

Ne vous méprenez pas: ni soupir, ni attendrissement, car l'être cher qui m'inspire ces lignes n'est ni HELEN ni MARIE, mais un Géant . . . et ce Géant est une ville.

Il est aux U.S.A. un état oublié des Dieux. Le climat y est mauvais, les fruits y poussent mal, la campagne y est monotone . . . Mais l'Alabama



Et me voilà embarqué dans leur "plymouth" . . .

possède cependant un joyau: Birmingham. Cachée derrière les derniers contreforts des APPALACHES qui la dominent sans l'écraser, B'ham sort d'un seul coup de l'ombre épaisse lorsqu'on l'aborde de nuit par le col de Vulcain. Il me serait facile de vous en donner une description colorée en m'a aidant de "documents" que je trouverais dans le premier "dug" venu, mais ce n'est pas du point de vue géographique que je vous la présenterai, car B'ham est plus qu'une ville pittoresque, c'est un coin cher aux Français. Tous les membres des CFPNA l'ont aimé, s'ils l'ont connue, et s'ils n'ont pas eu cette chance, le regrettent.

Vulcain passé, la froide indifférence de Selma n'est plus qu'un mauvais souvenir. Nous arrivons, et déjà, à la station, vous ne rencontrez que sourires et signes amicaux. Mais c'est dans la 18ème rue, qui est un peu pour nous ce que la 42ème est aux New Yorkais, que les choses se précipitent (n'oubliez pas que c'est samedi soir). Interpellé, arrêté, je suis invité. "I'd better go first and get a room at the hotel" répliquai-je en

mon anglais douteux." De quoi, de quoi, dirent ils en américain, "vous êtes notre invité et il n'y aura pas plus de chambres d'hôtel que de soie naturelle" Et me voilà embarqué dans leur "Plymouth". Que diable allais-je faire dans cette voiture? Oh, brother . . . Je n'oublierai jamais ce week-end. J'ai été gâté comme un enfant de chez nous au sortir d'une typhoïde. Ils m'ont emmené dans la "boîte" la plus chic de la ville, m'ont gavé de poulet rôti à la française, et m'ont assigné la chambre la plus confortable de leur maison. Assigné n'est pas trop fort, car le petit poussin des C.F.P.N.A trouvait la transition trop brusque. Pensez donc, vendredi soir, dortoir de bois à odeur de résine, samedi, chambre privée d'un bleu reposant et lit à édredon . . .

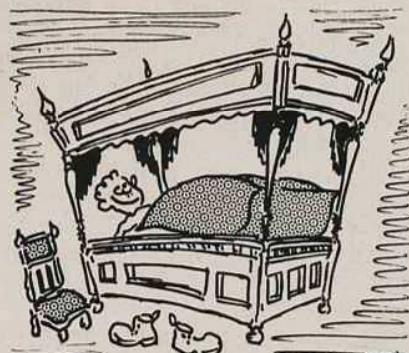
10 heures du matin, comme au cinéma, une petite négresse frappe à ma porte et me demande quelque chose dans sa langue. Après lui avoir fait répéter plusieurs fois, j'ai finalement compris que sa maîtresse désirait savoir si "Monsieur" (pas de sourire) désirait que le breakfast lui soit servi au lit. j'ai longtemps lutté contre cette tentation de déjeuner au creux du lit, confortablement calé entre deux coussins, puis j'ai refusé. Ce que faisait la servante pendant ce temps, vous l'avez deviné, elle s'étonnait. Oui, j'ai refusé et je demande aux "gaziers" qui ont connu Beni Mered et le C.I. de ne point crier au sacrilège ou à l'infamie.

Dîner à 1 heure, discussion familiale jusqu'à 4 heures. A ce moment mes hôtes pensèrent que l'élément féminin brillait par son absence. Coup de téléphone et, comme par l'effet d'une baguette magique, une voiture s'arrête, deux délicieuses jeunes filles en descendant et, avant que je sois revenu de ma surprise, m'appelent Bob. Franche et spontanée camaraderie des Américains. Je suis à nouveau "kidnappé". Soirée passée au club avec mes deux nouvelles amies qui me paraissent déjà "awfully" sympathiques. Cadre intime, lumières tamisées et musique dont la langueur me met en tête des idées défaitistes. Ne froncez pas les sourcils, ce n'est pas aussi grave que

vous l'imaginez: J'appelle défaitisme tout calcul ou action tendant directement ou indirectement à couper à la corvée de chambrée.

Après la pluie vient le beau temps, dit-on. Le contraire est parfois vrai et j'en ai la preuve quand il fallut repartir. Deux sandwiches pris au drug et ce fut le retour. Je revis mes amis, les remerciai, leur promis de revenir. Résultat: des regrets . . . A nouveau le pool l'horrible K. P., l'ennuyeux DIH, DAH, DAH. Tout cela m'exaspérait . . . Et pourtant, si B'ham a ses belles filles, Craig Field a ses tourtereaux: l'un y tâte au computeur, l'autre nous familiarise avec les U.S.A. et ses chansons. Je ne les nommerai pas, vous les avez reconnus.

Cette petite histoire, nombre de nos cadets l'ont vécue. J'espère qu'ils retrouveront ici un peu de ce paradis perdu, Birmingham, et qu'elle ne les remplira pas de nostalgie. Je m'en excuserais si je les attristais, car ce n'est pas là le but que je m'étais assigné. Que tous nos amis de Birmingham qui liront cette page, y voient



... chambre à part d'un bleu reposant, et lit à édredon . . .

l'expression de notre reconnaissance et un gage de notre amitié. J'ajouterais que, le jour du départ, sur le pont du navire, nous ne quitterons pas du regard les côtes américaines avant qu'elles n'aient disparu à l'horizon et si, à ce moment, nous ressentons un petit quelque chose au cœur, le fait de vous avoir quittés, chers amis américains, y sera pour beaucoup.

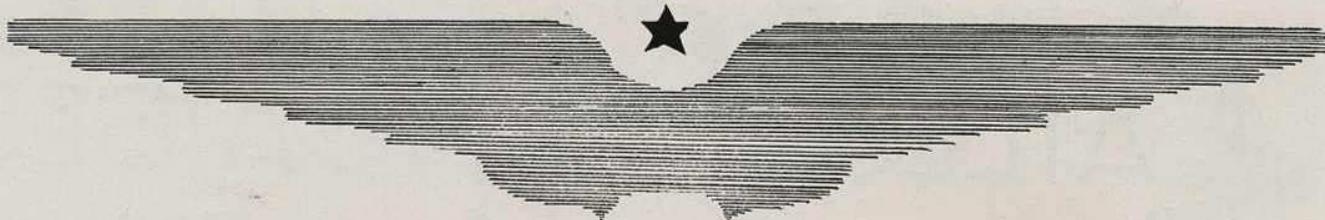
R.R.

17ème Détachement Bombing

LES C.F.P.N.A.

AILLES FRANCAISES EN AMERIQUE





Mardi soir, 11 septembre. Une foule élégante se presse à l'entrée du "Presidential Room", dans le hall de l'hôtel Statler de Washington. La brillante assistance est émaillée d'uniformes dont la note claire s'inscrit en demis-tous-dans la gramme chromatique des robes de soirée.

C'est le "GALA DES AILES".

Au cours de cette fête de bienfaisance organisée par la Mission de l'Air au profit de l'American Relief for France, une jeune troupe d'amateurs doit présenter la charmante comédie en trois actes de Claude-André Puget, "Les jours Heureux." Le Society Orchestra du célèbre Army Air Forces Band, une des musiques militaires les plus réputées du monde, se fera entendre pendant les entr'actes.

Vu de la scène, le "Presidential Room" offre un spectacle magnifique. La salle des plus spacieuses, très moderne de lignes, est décorée avec goût: une véritable symphonie en gris et grenat.

A l'entrée, un piéton d'aviateurs rend les honneurs. Le Commandant Bénédictus, Officier supérieur-adjoint, assisté d'un capitaine, reçoit les invités de marque.

Le Général de Division Aérienne Luguet qui assume, avec l'Ambassadeur de France, M. Henri Bonnet, la Présidence d'Honneur de la fête, arrive l'un des premiers. L'Ambassadeur lui-même, retenu au dernier moment, par d'autres obligations n'a pu assister à la représentation mais notre toute gracieuse Ambassadrice, Mme. Bonnet, est venue rehausser de sa présence l'éclat de la soirée.

Le Général de Division Brossin de Saint-Didier, Chef de la Mission Militaire et l'Amiral Fénard, Chef de la Mission Navale, tous deux en voyage, se sont fait représenter par leur Chef d'Etat-Major. Parmi les sept cent cinquante ou huit cents personnes qui remplissent la salle on remarque plusieurs généraux américains, anglais, canadiens. Le corps diplomatique est brillamment représenté par LL. EE. M. l'Ambassadeur de Chine et Mme. Wei, M. l'Ambassadeur de Tchéco-Slovaquie et Mme. Hurban, M. le Ministre du Luxembourg et Mme. Le Gallais. Les Ambassades

du Brésil, de Hollande, les Légations de Suisse et du Canada ont délégué soit leur Conseiller, soit leur Premier Secrétaire. Le War Department est représenté par Le Major Bittembender et par le Captain Johnson et le Navy Department par le Lieutenant (Sr.g.) Warkala, USNR.

Après les hymnes nationaux et l'hommage rendu par le Général Luguet à nos amis américains, le rideau se lève.

* * *

La pièce interprétée avec talent par nos camarades cinéastes d'Astoria, Jean Magny, Roger Bestgen et J.P.

La fête des AILES

Lemoine et par trois jeunes filles de New-York, Melles. Diane de Castro, Helen Pelkin et Colette Karpo, remporta un franc succès. Le dialogue scintillant de l'œuvre de C.A. PUGET, mis en valeur par notre jeune troupe avec un art que beaucoup de professionnels expérimentés de la scène leur eussent envie, souleva l'enthousiasme du public qui ne ménagea pas ses applaudissements.

Jean Magny, par son brio et Mlle. Colette Karpo, au jeu très nuancé,



furent particulièrement remarqués. Mais le flegmatique Lemoine, l'ardent et juvénile Bestgen, la charmante et sentimentale Helen Pelkin et l'énigmatique Diane de Castro aussi discrètement passionnée que l'exigeait son rôle, furent tous excellents dans des interprétations parfois délicates. Il serait injuste, cependant, de mentionner les acteurs sans rendre hommage à deux artisans plus effacés, mais non moins importants, du succès de la pièce: Mlle. Lucie Dourif qui dirigea avec compétence et autorité les répétitions et la mise en scène et Mlle. Liliane Vasseur qui assuma la responsabilité de la décoration.

Le rideau baissé, Mme. Bonnet, le Général Luguet et M. Lacoste, premier Conseiller de l'Ambassade de France, montèrent sur le plateau pour féliciter les acteurs tandis qu'à quelques blocks du Statler, un bal organisé en l'honneur des officiers et sous-officiers aviateurs et du personnel des Missions civiles et militaires par Mme. Muller et Mme. Sharp, deux Françaises de grand cœur, terminait agréablement la "Fête des Ailes."

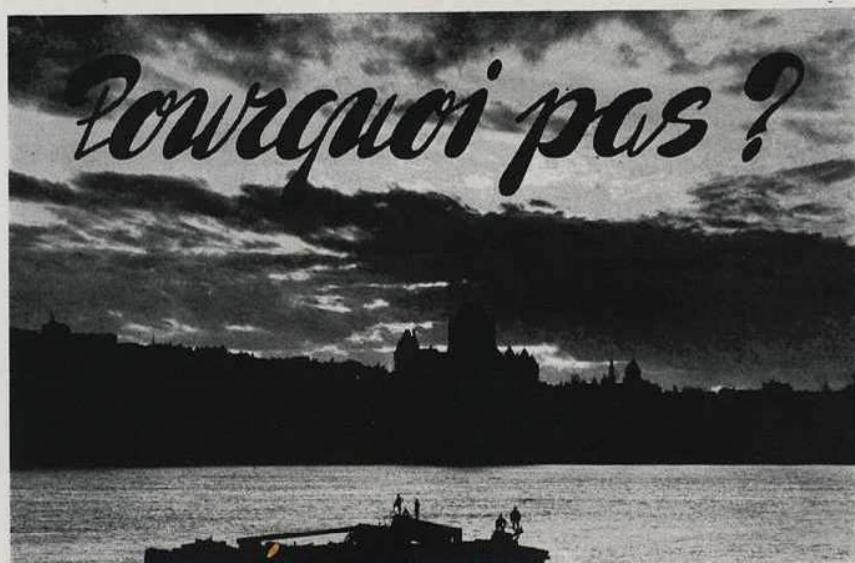
Empressons-nous d'ajouter que le bénéfice de la recette permit au Général Luguet d'adresser à "l'American Relief for France" un chèque de \$1000.—.

Mille dollars . . . Combien de paquets pour nos pauvres gosses de France cette somme ne représente-t-elle pas! L'initiative généreuse de nos aviateurs, comme l'expriment gentiment Mrs. Charles S. Dewey et Mrs. G. Yates Worthington dans leur lettre de remerciements, apportera, à l'orée de l'hiver, un adoucissement et une consolation dans leur détresse, à nombre de nos compatriotes:

" . . . Le chèque magnifique nous est parvenu et nous comptons nous en servir pour acheter des vêtements chauds qui sont continuellement demandés par les différentes œuvres en France. Votre geste généreux nous permettra de faire beaucoup d'heures pendant l'hiver qui sera dur.

Nous vous devons aussi d'avoir passé une charmante soirée dans un milieu français. . . ."

Le talent, et les efforts de notre petite troupe ne se seront pas dépensés en vain.



Pourquoi pas?

Est-il utile de rappeler une nouvelle fois tous les liens qui nous unissent à nos cousins du Canada et tout ce que représente à nos yeux le Pays de Québec? . . .

Notre revue a toujours rencontré la plus vive sympathie au Canada. Mlle. Gilbert, qui nous envoie ce papier, a été, en septembre 1944, la première abonnée du "COURRIER DE L'AIR." Nous ne pouvons que recommander à tous nos camarades de répondre à son invitation. Ceux qui auront la chance d'obtenir une permission—de Selfridge ou d'ailleurs—pourront s'adresser directement au Lt. Rousseau, 1505, rue de la Montagne, à Montréal, qui les mettra en contact avec des familles canadiennes.

*
* *

—Dis, mon vieux, ça t'intéresserait Québec?

—Diable, c'est bigrement loin. Avec le rayon d'action accordé pour la perm' . . . Quand même c'est un peu de chez nous qu'on retrouverait dans ce patelin.

Oui, petits-cousins de France ou d'Afrique du Nord, c'est un coin de chez-vous qui brille en terre canadienne. Tellement que vos yeux en seront éblouis et que vos coeurs en bondiront de joie.

La ville se dresse fièrement sur les bords du Saint-Laurent, au sommet d'un promontoire entouré d'une vieille muraille grise toute pareille, avec son épaisse carapace de lierre, aux remparts de Carcassonne. L'orgueilleux Château de Frontenac attire tout naturellement le regard. De ses terrasses, vous apercevrez, à vos pieds, le fleuve immense. Sur les quais pit-

toresques de son vieux port, flânen les bâdauds et sur ses flots d'azur s'inclinent gracieusement des voiles, petites taches immaculées. Sur l'autre rive, perchée sur la falaise, la ville de Lévis s'étire paresseusement; à l'Ouest, estompée par la distance, se devine l'île d'Orléans, si colorée, et sur 180 degrés d'horizon, la campagne verdoie à perte de vue.

Vous arrachant à la féerie du spectacle, vous vous glissez dans ces rues étroites et tortueuses qui ne seraient pas déplacées à Saint-Malo. De ci, de là, des grappes de fleurs égaient les noirs balcons, des enfants quémendant leur tartine aux fraises. Atmosphère provinciale qui vous semblera familière.

Une Canadienne

vous

invite . . .

illustre par BOISSOUT

Québec a mieux à vous offrir.

L'Université Laval, le Palais Cardinalice, le Séminaire, la Basilique attirent votre attention. Pas tant pour leur architecture que pour ce qu'ils révèlent soudain à vos yeux: la touchante fidélité des Canadiens à notre passé commun et leur respect des belles traditions françaises. La devise du Québec n'est-elle pas: "JE ME SOUVIENS"?

Continuez votre exploration. Vous aboutirez à la Porte Saint-Jean, et comme sous l'effet d'un coup de baguette magique, vous vous retrouverez en Normandie. Voici les vieilles tourelles gothiques, le bistro qui vous attire, le vendeur de journaux à l'allure familière.



Québec. Le Château Frontenac et la Terrasse Dufferin

Orientons-nous. Vers quel azimut nous diriger? A droite, car le paysage doit changer? En effet, mais ce n'est plus aussi poétique. Pour une fois, on descend une pente à petit train. La rue est bordée de l'inévitable chaîne de magasins, mais chaque boutique ayant son originalité, malgré tout, le Carré Jacques Cartier présente un cachet particulier. Saint-Roch et son chien semblent protéger le couvent et l'église Renaissance, tous deux égarés dans ce quartier commerçant.

Remontons, car la ville haute a décidément plus de charme. Hop, en "boîte à savon" pour la Grande Allée. L'édifice du Parlement blotti entre ses bosquets de fleurs mérite une halte. C'est une construction magnifique qui ne pêche que par certains détails.

Une enjambée et vous êtes à l'entrée des Plaines d'Abraham, le champ de bataille de 1759, où Montcalm tomba mortellement blessé et où se joua le sort du Canada. Nous sommes-là en pays de connaissance, car c'est la Pu-

celle qui nous accueille. Elle a l'air d'être bien chez elle, votre Jeanne d'Arc. Qu'y a-t'il au bout de ce point d'interrogation? Une jolie fille? Non, Messieurs, le Manège Militaire et la Citadelle. Ligne Maginot en miniature dont les pièges étonnent différem-

ment. Vous vous y heurtez sans cesse à de joyeux couples en pique-nique. Rien ne vaut une idylle sous les arbres pour oublier les tracas quotidiens.

Mais votre gorge est sèche. Allons voir si le vin est bon, les femmes brunes ou blondes, coquettes, charmantes ou un tantinet cruelles. N'en doutez pas, vous dénicerez tout cela à Québec. Plus encore si vous venez en perm' dans ces parages. Je n'en dirai pas d'avantage. Mettre la puce à l'oreille, exciter la curiosité sans la rassasier, c'est le meilleur moyen de vous décider à venir vous rendre compte par vous-mêmes.

Petits cousins lointains, venez vous retrouver dans les souvenirs du passé. Nos coeurs vous sont largement ouverts. La soupe aux choux turlute dans le chaudron, une bûche flambe joyeusement au creux du foyer, de ce foyer si semblable au vôtre qu'il en éclairera votre séjour en Amérique.

Amicale bienvenue à tous.

Yolande GILBERT
135 Avenue Belvedere
QUEBEC P.Q.



VOL DE NUIT

Par le Lt. J. ROUSSEAU

Illustré par BOISSOUT

Je viens d'atteindre ma zône. Je la "décris" à gauche. C'est la "regulation." C'est plus naturel et cela me semble plus facile. Mon chat tourne toujours à gauche, lui aussi, avant de se coucher sur sa chaise. Il doit y avoir une raison physiologique à cela. Je souris.

Dans cet air dense et immobile, je ressens, pour la première fois, l'étroite intimité qui unit le pilote et sa machine. Je me penche un peu, attiré par l'étrange spectacle du sol. L'avion docile s'incline aussitôt. Ma main droite, posée sur mon genou, avait pressé le manche inconsciemment.

Sous mon P.47 se déroule le plus merveilleux canevas lumineux qui se puisse concevoir. Toutes ces lumières qui scintillent paraissent ne reposer sur rien. Elles sont aussi innombrables que les étoiles mais pourtant combien différentes. Pas de constellations changeant au gré de l'imagination. Elles se pressent et s'alignent en un dessin régulier; elles s'ordonnent sur des rayons qui divergent du cœur de la ville en feu vers le gouffre ténébreux de la périphérie. Les rues transversales, avec plus de discrétion complètent la trame en pointillé qui se

noie dans des orgies de lumières: je cherche le nom de ces "plants" familiers. A l'instant où je survole les grandes avenues, ces artères semblent briller d'un éclat plus vif mais fugitif comme un suprême effort pour retenir l'attention. Woodward les surpasse toutes en intensité. Surpris je constate que, d'en haut, Woodward est tordue. Je suis vexé de l'avoir si souvent descendue sans m'en être rendu compte. Dans le lointain des phares à éclipse m'adressent des clins d'oeil.

Je tourne, je tourne toujours. . .

Loin du centre de la ville, les lumières se font plus rares et dessinent, en un dernier scintillement, les contours compliqués de la côte. Au-delà, de gros nuages, lourdes masses à la fois ternes et laquées, bloquent l'horizon vers le Nord. Derrière Port Huron, des ombres encore épaissees par le contraste de mes feux de bord, modèlent les nuées, en font ressembler les parties argentées à des lacs fantastiques.

Je vis dans un monde irréel.

Mon regard s'arrête sur les cadrons du tableau. L'immobilité, pourtant rassurante, des "index" m'inquiète. Je me secoue. O, merveille! L'avion

a des frissons qui se répercutent sur le tableau par une agitation désordonnée des aiguilles. Cela me rappelle le bon vieux temps des leçons de P.S.V. sous la capote. Cette puissance mystérieuse me grise. Je sais que je pourrais maîtriser ces indicateurs, du moins la plupart, car l'altimètre me paraît bien indocile. A côté, le vario l'encourage, mais avec du retard: c'est le "sad sack" du bord. . . . Le calme est revenu. Toutes les aiguilles s'endorment et je m'étonne de les voir reprendre leur place, exactement sous le trait vert. Belle démonstration de discipline militaire.

Pour les mieux observer, je replie mes jambes engourdis et je prends appui sur mes bras croisés. Non, décidément, je n'aime pas cette immobilité. Pour la même raison, je préfère le phono et la ronde du disque à l'impassibilité mystérieuse de la radio. C'est plus franc.

Il me faut à tout prix secouer ce calme angoissant. Je connecte mon masque à oxygène. Victoire! Un indicateur jaune se met à suivre le rythme lent de ma respiration. On dirait un crapaud qui bâille. Cela me choque. Ai-je l'air aussi bête? Je



mon chat tourne toujours sur la gauche, avant de se coucher.....

m'amuse à faire varier la cadence de l'instrument et inconsciemment, je fais: "Ouap." Le micro heureusement n'est pas branché.

Voici, tout-à-coup qu'un recoin noir du tableau de bord se met à donner signe de vie. C'est l'ampèremètre qui est saisi d'un tic nerveux. Retenant mon souffle, je me tâte le pouls. Ses pulsations ne coïncident pas avec celles du cadran. Il y a donc une vie différente de la mienne dans cette carlingue. Je ne ne sens plus seul et, comme protégé par cette présence invisible, je relâche mon attention. Je me laisse aller à rêver. Qu'il fait bon vivre. Dieu bénisse les inventeurs du ground school, du whiskey, de la P.T. et des Commandants d'Armes, voluptés terrestres dont le souvenir, décupe l'intense jouissance de mon évaison!

Le fracas du moteur m'arrive régulier et réconfortant. Soudain, il me semble que quelque chose ne va pas. Ah, je sais, la WAC de la tour de Romulus Field vient de se taire. . . . J'avais si étroitement associé sa voix agaçante à celle de mon moteur que j'en étais arrivé à les confondre.

Cette alerte excite mon imagination. Voyageons un peu dans le domaine des suppositions. Imaginons que la machine s'arrête vraiment. Je sauterai, un peu hébété. La fraîcheur de la nuit m'éveillerait dans ma course verticale entre deux ciels. Je m'inquiéterais de mon point d'atterrissement: de l'eau, un toit, une auto—il y a en a tellement à Detroit—? Mais ce serait si ridicule de se faire écraser. Non, mon imagination a plus de ressources.

Ca y est. Je tombe dans un grand rectangle de lumière, des manèges, des stands, une piscine. Veine, je vais me poser à Eastwood Park. Un vrai rêve de chasseur.

J'arrive en plein sur la piste de danse, heureusement vide entre deux jitterbugs. Je boule. Je croyais le "dancing floor" glissant; il est plutôt dur. Un attroupement. Grosse émotion. Des filles qui gesticulent, qui rient, qui crient. Je dis: "Hello, par habitude. Je suis un peu oppressé et pourtant j'ai oublié d'aspirer l'H. On reconnaît un "Frenchman."

—How long have you been in the States? me demande l'une.

—Were you in a plane? s'enquiert une seconde.

—How do you like America? hurle une troisième.

Je réponds: "Fine, wonderful" à tous les azimuts. On me tire le nez. Non, on m'arrache le masque que j'avais conservé. Curiosité déçue des filles.

Un gros homme fend l'air, furieux de ce contre-temps. Ce doit être le manager:



sous mon P-47 se déroule le plus merveilleux carnaval lumineux....

—What are you doing here? Where do you come from?

Je réponds: "From Paris" et je pense à Lindbergh. Ces chasseurs tout de même. . . .

Et puis, près de l'orchestre qui hésite à poursuivre son programme, le speaker s'essouffle à décrire cet intermède inattendu en un "flash" sensationnel, à des auditeurs incrédules qui se demandent pourquoi inventer de telles histoires pour simplement augmenter la consommation de Coca-Cola. On m'entraîne malgré moi, avec mon parachute, vers le micro où je dois dire quelques mots.

Par conscience professionnelle ou automatisme d'animal bien dressé par un an d'Amérique, je crie: "Hello Selfridge Field. This is Army two nine on the ground at Eastwood Park dancing. Pilote safe. Ship gone somewhere. Over."

J'essaye de boire du whiskey. L'

orchestre attaque "Sentimental Journey." Je vois arriver l'Officer Operation, suivi du Flight Surgeon. Je leur réponds: "Fine" à eux aussi et je sors de ma combinaison la form IA que j'ai déjà remplie et sur laquelle j'ai, en souriant, écrit: "Ship out, damages not yet known" et de mon air bénin, je demanderai si je dois marquer un atterrissage dans cette case là.

Ce sera mon plus beaucoup coup de cravate. . . .

Après tout, non, on n'abandonne pas le corps d'un camarade mort sans en retirer la plaque d'identité. . . . On donnera la forme I A à la maintenance, à la famille.

Et je rêve, je rêve. . . .

C'est facile, la nuit, tout seul en avion.

Mais, je suis tiré brutalement de mon songe par ma propre voix: "Allo Selfridge tower. This is Army two nine. Over." Il faut que j'atterrisse. La réalité, enfin, reprend ses droits. Elle ressemble, cependant, tellement à mon rêve. . . . Je revois le jeu des aiguilles; je plonge vers un quadrilatère de lumières, mais elles sont pâles et le rectangle qu'elles encadrent est tout en longueur. J'approche de la piste, dans le noir, à plus de deux cents miles à l'heure. Le ciment se confond désagréablement avec l'herbe en bordure de l'aire d'atterrissement. Je ne sais trop pourquoi, je tire sur le manche. Je ne saurai jamais pourquoi, mais ce geste je l'ai fait à l'instant précis qu'il fallait.

Les jalons de la piste coulent de plus en plus rapidement sous les ailes. Aveugle et assourdi, mes sens sont pourtant tendus, prêts à l'action. Le manche devient mou, mon corps plus léger. L'avion, l'espace d'un éclair, semble flotter dans le vide, puis il s'



près de l'orchestre qui hésite à poursuivre son programme.....

enfonce, s'enfonce. . . . C'est comme dans l'ascenseur, en plus désagréable. Subitement, j'ai l'impression qu'un mauvais plaisant a élevé les feux de piste à plusieurs mètres au dessus du sol. Enfin, après une éternité, le choc du train me rend conscience de ma densité.

A terre, l'avion roule drôlement, comme un crabe ivre, dérivant, il me semble, de gauche et de droite ou

bien alors c'est l'aire cimentée qui s'est rétrécie. Mais non, elle est toujours aussi large. . . . Ne suis-je donc pas encore entièrement sorti de mon rêve?



Le vol est terminé. Mon P-47, le plus lourd et le plus puissant chasseur du monde reste là, complètement aveugle et idiot; il attend la minuscule "jeep" qui le guidera jusqu'au parking. Belle leçon d'humilité.

. . . Et j'ai honte comme un gros cachalot. . . .

Sous-Lieut. Jean ROUSSEAU
Selfridge Field, Michigan



MITRAILLEURS

et mécaniciens que c'est à Tyndall que vous allez vous retrouver après votre "graduation" dans votre spécialité.

Vous êtes déjà suffisamment bien informés sur l'existence que mènent nos mitrailleurs en Floride. Vous avez reçu des lettres de vos camarades et vous avez lu l'"ESCOPEPTE," notre revue qui, grâce à l'inlassable activité de ses rédacteurs avait grandi au point de faire une concurrence sérieuse au "COURRIER." Cependant, il y a peut-être encore quelques détails, quelques traditions qu'il est bon de vous signaler.

Je ne vous parlerai pas des cours, ni des engins un tantinet bruyants que l'on trouve sur les "ranges." Je laisse ce soin aux techniciens. "Bleu" dans la maison, je me contenterai de vous décrire mes impressions d'arrivée.

Eh bien, croyez-moi, le contact a vraiment été sympa. Dès votre débarquement ici, vous êtes pris par l'atmosphère et vous vous trouvez immédiatement "on the beam," selon l'expression favorite de notre Commanding Officer.

Le "beam," pour ma part, je n'ai pas cherché à en connaître la nature exacte; c'est le rayon des radios. Mais si cela ne s'explique pas, cela se sent. On est sur le "beam" comme par enchantement.

Après vingt-quatre heures, quelquefois plus, de voyage, le nouvel arrivé est un peu ahuri. Mais les "anciens" sont là pour secouer sa léthargie. A peine descendu du camion qui vous arrête devant le Pool français, vous êtes accueilli, qui dis je assailli. Déjà les groupes se forment, on se re-

trouve, on revoit les vieux copains de Craig, d'Orangeburg, de Maxwell et d'ailleurs. On se serre la main, on s'interpelle, on se donne des tapes amicales. C'est un brouhaha indescriptible.

Mais à force de parler . . . c'est un euphémisme, vous le devinez . . . les gorges se dessèchent et chacun éprouve l'impérieux besoin de se rafraîchir le gosier. Novice, vous vous apprêtez à insérer un "nickel" dans la machine à Cokes. Heureusement, les anciens veillent. Ils vous entraînent avec un sourire entendu vers le "BAR DU SUD" où vous attend le pinard. Du vrai. Du pinard frappé quelle aubaine! Et les rasades succèdent aux arrosages, tandis que le diapason des conversations monte de plusieurs crans.

Hélas, les plaisirs ne sont jamais éternels et il s'agit de prendre un repos bien gagné. Là encore les anciens prévenants ont eu le geste. Dans la chambrière, nous trouvons les lits tout faits. Il n'y a plus qu'à se glisser voluptueusement dans les draps blancs.

Le lendemain, c'est la présentation au Commandant d'Armes. En vitesse, nous préparons nos effets, un dernier coup de peigne, un ultime regard au miroir et nous voilà prêts à subir l'inspection. Mon détachement avait eu la chance d'arriver 15 jours avant le début des cours, ce qui nous a valu la bonne fortune de nous voir octroyer une permission inattendue de 10 jours. Après la visite médicale, "check up" complet, dents et tout, nous avons reçu les piqûres de rappel et, libres, coeurs joyeux, les poches bien garnies (les camarades sont toujours là en cas d'

TYNDALL FIELD, Floride . . . est la première base américaine qui ait reçu des Français à l'entraînement. C'est aussi l'école de "flexible gunnery" la plus importante des Etats-Unis.

Située sur le Golfe du Mexique, à quelques miles de Panama City, Tyndall porte le nom d'un héros américain, le Lieutenant Tyndall, tué en service aérien commandé. C'est une base sympathique, aussi ai-je demandé à un "cadet," l'élève-mitrailleur PATEAU, de vous confier ses impressions d'arrivée, car vous pourriez croire, si je le faisais moi-même, que j'essaie de vous exposer le point de vue trop subjectif et intéressé du Commandant d'Armes.

Je passe la plume à l'élève PATEAU:

Mes chers camarades,

Vous savez tous, radios, armuriers

emergency), nous sommes partis à l'aventure. Et croyez-moi, elles n'ont pas manqué.

De cette perm', nous avons rapporté une foule de merveilleux souvenirs. Nous n'étions pourtant pas tristes de rentrer car à Tyndall, les distractions ne sont pas rares. En été, la plage et la mer, qui ne sont qu'à deux cents mètres de nos "barracks," remportent tous les suffrages. Le sable est d'une douceur et d'une finesse extraordinaires. L'eau est une merveille, d'une limpidité et d'une fraîcheur exquises. A deux cents yards au large, deux pontons ont été aménagés avec tremplins pour permettre aux as de se livrer à leurs acrobaties aquatiques.

De gracieuses ondines partagent nos plaisirs nautiques et . . . si vous savez nager . . . et . . . si vous avez un peu de chance, vous risquez de gagner les faveurs d'une charmante sirène.

Avis toutefois aux amateurs de peau hâlée. Le soleil de Floride est terriblement cuisant. Il est recommandé aux gens à l'épiderme délicat de ne pas s'exposer trop longtemps. Les girls aiment les boys au corps de bronze . . . mais n'apprécient que médiocrement le rouge homard échaudé.

Après un bon bain, vous sentirez la nécessité de vous restaurer. Qu'à cela ne tienne. Vous aurez le choix entre le "BAR DU SUD" et le "JARDIN D'ETE," dernière innovation de notre Commandant d'Armes, où à l'ombre du feuillage, vous pourrez dévorer des sandwichs à la mortadelle ou à la confiture d'orange et si votre appétit n'est pas calmé, vous aurez encore à votre disposition tout un régime de bananes. Pour faire descendre le tout, une bière bien fraîche ou un petit blanc bien glacé seront tout indiqués. Que peut-on vous souhaiter de plus?

Avant de terminer, je dois encore



De gracieuses ondines partagent nos plaisirs nautiques et alors . . .

vous parler d'une aimable tradition: l'arrosage offert aux "anciens" par les "bleus," quelques jours après l'arrivée de ces derniers. Vous garderez d'ailleurs un excellent souvenir de ce dégagement. Après l'allocution de bienvenue, le Commandant d'Armes, selon l'usage, passera la parole . . . disons plutôt, la voix . . . aux chanteurs, car, entre Français, n'est-ce pas, tout se termine par des chansons. Vous passerez là avec vos camarades une agréable soirée. Pour la première fois, radios, mécaniciens et armuriers se confondront et apprendront à se connaître et au cours de ces quelques heures de franche gaieté se forgeront des amitiés nouvelles.

Vous, qui viendrez bientôt à Tyndall, vous serez transportés comme nous l'avons été par la chaleur de l'accueil qui nous a été réservé et l'atmosphère sympathique qui règne ici.



Le "BAR DU SUD" où vous attend le pinard: DU VRAI . . .

Aujourd'hui, nous, les "bleus" nous sommes enthousiasmés par cette réception. Demain, nous aurons, à notre tour, gagné le titre d'"ancien" et soyez assurés que nous mettrons tout en oeuvre pour vous recevoir dans la meilleure des traditions de Tyndall Field.

PATEAU

Après l'exposé de votre camarade Pateau, je vais vous donner un bref aperçu de l'entraînement que reçoivent les élèves-mitrailleurs à Tyndall Field.

Durée du stage: 7 semaines.

PREMIERE SEMAINE (Preschool):

Tirs à la carabine et au pistolet; séjours dans la chambre à pressions; usage et entretien du parachute et des engins de sauvetage; présentation de films techniques et vol d'orientation sur B.24. etc. etc.,

DEUXIEME ET TROISIEME SEMAINES



Une aimable tradition: L'arrosage des "anciens" par les "bleus" . . .

MAINES (Groun School):

L'interphone;

La mitrailleuse (démontage, fonctionnement, enrayages, etc.)

Les viseurs métalliques, optiques, théorie du tir aérien

La tourelle Martin (fonctionnement et utilisation; chargement et décharge, vérification et entretien du dôme, enrayage, manœuvre de la tourelle, etc.)

Nota—Les cours sur la tourelle Martin sont remplacés par des cours de transmission pour les radios.

QUATRIEME ET CINQUIEME SEMAINES (Tirs)

Tir aux pigeons fixe, sur tourelles et sur jeeps; entretien des mitrailleuses, entraînement au saut en parachute; contrôle de rafales sur cible fixe et cible mobile; tir sur écran; tir à la mitrailleuses à terre à différentes distances, etc.

SIXIEME ET SEPTIEME SEMAINES (VOLS)

Vols sur B.24; tirs réels sur cibles en mer—tirs à la mitrailleuse photo; tirs avec balles en plastique sur P.63; manœuvre de la tourelle; vérification des tirs-photo; Jam Handy; Waller Trainer; entraînement d'équipage, etc.

C'est très simple n'est-ce pas? . . . Et puis . . .

Au bout des sept semaines "LES AILES," celles que vous attendiez depuis de nombreux mois et qui sont le fruit de vos efforts et de votre persévérance.

Elèves-mitrailleurs, gardez le souvenir. TYNDALL vous attend et vous dit:

A BIEN TOT

Aspt. B. N.

LES TRAVERSES AERIENNES DE L'ATLANTIQUE

A l'heure où les liaisons aériennes transatlantiques reviennent à l'ordre du jour, le "Courrier" a demandé au Commandant BONAME, qui fut ingénieur en chef de la Compagnie Air-France Transatlantique de 1937 à 1941, de nous parler des réalisations de la France dans ce domaine, avant la guerre.

De tous les Français, passionnés pour l'établissement des premiers services aériens commerciaux transatlantiques, Louis BLERIOT fut le plus enthousiaste.

Dès 1927, ce constructeur avait décidé de consacrer l'essentiel de son effort industriel à la liaison aérienne France-Amérique du Nord. Avec la collaboration de la maison "Hispano-Suiza," il se mit dès cette date à préparer la réalisation de deux machines; d'abord un postal trans-atlantique de 8 tonnes à 4 moteurs de 225 c.v., puis un appareil marin de 25 tonnes et de 2800 c.v. dont les maquettes présentées à l'époque ont encore aujourd'hui l'allure de certains hydravions modernes.

Pourquoi de tels projets dont la réalisation aurait été d'un intérêt capital pour l'avenir de notre position sur l'Atlantique Nord n'ont-ils jamais vu le jour? Vraisemblablement par suite d'une impossibilité d'entente entre le Ministère de l'Air et le constructeur sur les conditions du marché, et l'intérêt jusqu'à un certain point exagéré accordé aux projets similaires destinés à l'Atlantique Sud. L'un d'eux en particulier, l'hydravion "Blériot" quadrimoteur "Santos-Dumont," devenu plus tard un des préférés de cette ligne, devait prouver,—puisque immédiatement dérivé des modèles conçus pour l'Atlantique Nord,—que son auteur avait vu juste.

La présentation de ces projets néanmoins avait attiré l'attention des milieux intéressés sur l'actualité du problème et certains constructeurs français et étrangers allaient réaliser des formules très voisines. Dans notre industrie, il en résulta surtout trois types d'hydravions, quadrimoteurs de 20 tonnes environ: le Blériot déjà nommé, un Léo et un Latécoère, qui, transformé, devait atteindre 40 tonnes

et devenir le "Lieutenant de Vaisseau Paris"; auxquels s'ajouta l'avion trimoteur de Couzinet, "L'Arc-en-ciel," lancé pour l'Atlantique Sud.

Mais le Ministère de l'Air chercha à

Transatlantique pour préparer les traversées régulières, un programme plus audacieux, conduisant à des hydravions de 70 tonnes, à six moteurs de 1800 c.v. fut élaboré. Ce que l'on



Un des 5 DC 3 achetés par la France pour équiper ses ...

résoudre le problème, dès le début, sous sa forme la plus définitive et la plus satisfaisante, celle de la traversée sans escale. Cette attitude conduisit à attendre que la technique ait suffisamment progressé pour fournir un appareil capable de transporter, avec toute la sécurité désirée, et aux termes mêmes du programme, une charge d'eau moins 1000 kg. sur un parcours sans escale de 6,000 km. heure, c'est-à-dire un multimoteur de gros tonnage ayant au moins 10,000 km. de rayon d'action par vent nul. C'est en 1935 seulement qu'un tel programme fut l'objet d'un premier concours, et que deux projets d'hydravions de 40 tonnes hexamoteurs furent retenus: un Latécoère dont la construction fut arrêtée par la suite, et le Potez-Cams 161 qui, sans la guerre, aurait figuré dès 1941 comme un brillant concurrent du "Clipper" américain.

En 1937, après la constitution de la Compagnie Air-France Transatlantique, groupant les intérêts de l'Etat, d'Air-France et de la Cie. Générale

sait des essais de ces derniers appareils, dont les deux premiers devaient entrer en service en 1942, a révélé des performances au moins égales à celle de l'hydravion de même classe américain, le fameux "Mars," utilisé pour les services transpacifiques.

Grâce à l'affinement aérodynamique de ces hydravions, le Latécoère 631 et le Sud-Est-200, leur rayon d'action d'environ 12,000 km. par vent nul, allait permettre à leur commandant de bord de choisir à chaque départ, indépendamment de toute considération d'escale, la route du moment la plus favorable pour assurer la liaison directe avec le maximum de sécurité, de confort et de régularité.

Sans la guerre, les deux premiers, mis en chantier dès 1939, seraient certainement entrés en service au début de 1942; un autre de chaque type, commandé par la suite, auraient donc constitué en 1943, avec l'hydravion de 40 tonnes, une flotte moderne de cinq unités. Grâce aux performances élevées de ces machines, au soin extraordinaire apporté à la perfection de

leur équipement, à la disposition et la décoration de leur aménagement, il est certain si l'on en juge par comparaison avec les projets similaires qui ont vu le jour depuis, dans l'aéronautique étrangère, que la France aurait retrouvé sur la route aérienne de l'Atlantique Nord, la position de premier plan qu'elle s'y était faite avec un Ile-de-France et un Normandie, sur la voie maritime.

Les traversées d'essai qui consistaient essentiellement à reconnaître et équiper les bases, à éprouver les systèmes de communications radio et météorologiques, les dispositions de sé-

dans les Landes.

A la même époque, la liaison ultrarapide et par grandes étapes accomplie par Codos entre Paris et Buenos-Aires, sur l'avion quadrimoteur Farman "Laurent Guerrero," mettait en évidence les services que pourrait rendre à brève échance ce type d'appareil sur l'Atlantique Nord. Trois avions similaires, furent équipés par les soins de la Compagnie pour voler à haute altitude et être ravitaillés en vol par le système utilisé pour les hydravions anglais de l'Atlantique. Les essais concluants effectués sur le premier au cours de 1939 permettaient



... lignes continentales et qui ont déjà rejoint Paris par la voie des airs.

curité avec les navires, à éprouver l'équipement des appareils, furent entreprises à l'aide de deux hydravions hexamoteurs Latécoère de 40 tonnes: "Lieutenant de Vaisseau Paris" et "Ville de Saint Pierre," les seules machines de l'aviation française qui pouvaient alors convenir à ce genre de travail. Et encore, ces appareils dont la conception remontait à 1930 durent-ils subir de nombreuses modifications. Le premier fut à pied d'œuvre qu'en 1938 et le second en 1939. Après les transformations qui avaient considérablement amélioré leurs performances, grâce à leur taille, leur robustesse et la sécurité offerte par le nombre et l'accessibilité des moteurs en vol, ces véritables bateaux volants accomplirent au cours des belles saisons de 1938 et 1939 une série de huit traversées très réussies. L'une d'elles, notamment, fut accomplie sans escale, en juillet 1939, de New York à la base aménagée sur le lac de Biscarrosse,

de compter, qu'une fois leur construction terminée, ces trois unités permettraient en attendant la flotte d'avenir, d'instituer des services postaux très rapides par l'Irlande et Terre-Neuve. La guerre en disposa autrement, ces appareils furent bien à pied d'œuvre fin 1939 et début 1940, mais pour accomplir d'importantes missions de patrouillage en mer et quelques missions de bombardement sur différents centres de communication et industriels de l'Allemagne.

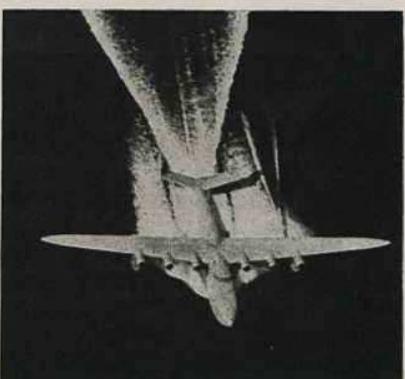
La Compagnie "Air-France Transatlantique," au cours des traversées d'étude, avait néanmoins reconnu à fond toutes les escales étrangères; avec l'aide du Ministère de l'Air, elle avait magnifiquement équipé la grande base de Biscarrosse, érigé à Bordeaux un terrain à deux-piste d'envol cimentées sur 1,200 mètres de longueur, installé en divers points de la côte française et à St. Pierre et Miquelon plusieurs postes gonio et radiophares, organisé avec l'O.N.M. et

les services similaires étrangers tout un système de veille et de protection météorologique, arrêté enfin avec la Cie Générale Transatlantique, le dispositif de sécurité et de sauvetage auquel pourraient éventuellement contribuer les navires. Un bateau spécial: le "Carimare" avait même été mis par cette Cie à la disposition de l'O.N.M. pour effectuer en pleine mer pendant la saison des traversées, des sondages météorologiques à très haute altitude et centraliser au profit de la navigation aérienne les observations et prévisions émises par les bateaux en mer. Unique en son genre, ce bateau qui au cours des deux campagnes de 1938 et 1939, stationna à peu près à égale distance de Terre-Neuve, des Açores et des Bermudes, dans une région précisément peu fréquentée par la navigation maritime, fut aussi d'un précieux secours aux premiers services aériens des autres nations.

En plus de l'abondante documentation et de l'expérience technique ainsi acquises, des accords de coopération passés avec les sociétés d'exploitation étrangères, la compagnie avait aussi formé, sous la maîtrise de deux remarquables pilotes au brillant passé: le regretté Guillaumet pour les hydravions, et Codos pour les avions, les équipages et le noyau de personnel technique nécessaires à l'utilisation des appareils.

Tels sont, avant la guerre, les efforts méritoires et les belles réalisations de l'Aviation française dans le domaine des liaisons de l'Atlantique Nord. Tant par ces accomplissements que par les atouts dont elle dispose dans le domaine des traversées aériennes transatlantiques, nul doute que la France ne retrouve rapidement la place à laquelle elle prétendait.

Commandant Boname



Le nouvel hydravion transatlantique. Laté 631 en hydroplanage sur le lac de Biscarrosse.

Bravo, le Quinzième!...

Le 20 septembre 1945, à Frederick (Oklahoma), 29 pilotes ont été brevetés premiers pilotes de B26.

Cette "graduation" venant après tant d'autres, ne mériterait pas d'être mentionnée si elle n'établissait un record avec ses 29 brevetés sur 31 candidats. Cette proportion n'avait jamais été atteinte par aucun détachement pilote des C.F.P.N.A. ni par aucune classe américaine "within the Command". Il est à noter que le quinzième détachement s'était déjà distingué tout au long de son entraînement, à Orangeburg, à Gunter aussi bien qu'à Turner par son pourcentage d'élimination extrêmement faible. De l'avis d'un grand nombre de moniteurs, ce "team" fameux aura été la classe la plus "outstanding" qui soit jamais passée dans le "Command".

C'est un fait, le quinzième a battu tous les records. . .

Au cours de la cérémonie de gradu-

formance de ses poussins, le Lt. PERRIER ne manqua pas de mentionner que ce succès était dû en grande partie à l'intelligente coopération des autorités américaines et à la perfection des méthodes d'instruction:

"Les magnifiques résultats obtenus par le deuxième détachement français gradué à Frederick doivent être attribués pour beaucoup, en toute équité, à la qualité exceptionnelle de l'entraînement, à l'esprit de coopération et à la bonne volonté qui, dès le premier jour, ont animé le personnel américain. Vingt-neuf élèves sur trente-et-un ont été brevetés premiers pilotes. Cette performance constitue un record jamais battu sur cette base, ni dans aucune des écoles du Command."

Je suis heureux de pouvoir adresser à tous ceux qui y ont participé mes remerciements les plus chaleureux . . ."

"*Flying Department*" ou la "*Ground School*," ont apporté le soin le plus attentif au déroulement du programme d'instruction. Rien cependant, n'eut pu être accompli sans la coopération des pilotes, sans leur magnifique conduite et sans leur exceptionnel sens du devoir".

Le Lieutenant PERRIER, en rendant hommage à l'entraînement américain s'est modestement abstenu de mentionner la part qui revient, dans ce succès, aux moniteurs français.

C'est, cependant, grâce à l'activité du Commandant l'Armes lui-même, aux efforts et au dévouement des Sous-Lieutenants MEYER (qui totalise plus de 1500 heures comme instructeur sur B.26), WAVELET, ESCANDE, des Aspirants DARRET, BRUNET, TANTI et LAGIER (ce dernier qui vient de se tuer en service aérien avec son élève) et de l'Adjudant-Chef FRANCOIS, instructeur de Ground School, que, pour tous les détachements, à Frederick, le pourcentage d'élimination a pu être considérablement abaissé. Il est donc juste d'associer leurs noms à la magnifique performance du QUINZIÈME.

Nos camarades ont brillamment soutenu, à Frederick, l'honneur de nos cocardes. Les lauriers qu'ils viennent de moissonner rehaussent le prestige de nos ailes en Amérique.

Ils ont bien mérité des C.F.P.N.A. Un triple ban pour le QUINZIÈME-BOMBING. . .



ation, le Lieutenant PERRIER, Commandant d'Armes a remis l'insigne des C.F.P.N.A au Colonel IMLAY et à son Etat-Major: Lt. Colonel B.E. Carmack; Major J.T. Scepansky; Capitaines H.B. BELL et C.H. MITZE; et Lieutenants W.J. KURZAWA, D.E. McCULLOUGH, G.T. WITHAM, J.G. BERKELEY, D.A. LATIMER, Jr. JONES et R.D. WITHERUP.

En soulignant l'extraordinaire per-

Le Colonel IMLAY, prenant à son tour la parole, répondit:

"Les moniteurs et les Chefs de service ne peuvent revendiquer pour eux seuls le mérite d'un tel succès car si les élèves n'avaient pas fourni une somme considérable de travail ni fait preuve, tout au long de l'entraînement de cette tenace volonté de réussir, nos efforts eussent été vains. Il est exact que tous nos services, que ce soit le

CI-CONTRE:

1. Lt. Stronstorff, Gunter; 2. Cdt. Bouyer, Selfridge; 3. Cne. Hébrard;
4. Lt. Dragon, Chef du 10ème. Bombing;
5. Lt. Briand;
6. Lt. Harvey, Craig;
7. Lt. Mignot, 10ème. Chasse;
8. Lt. Delaporte, Craig;
9. Lt. Noettinger;
10. Cne. Serralta;
11. Lt. Bell, Craig;
12. Cne. Wood, Craig;
13. Cne. Nickerson.

PROFILS CONNUS



Nous les cloches.

Lowry sommeille tranquillement. Bercé par le ronronnement des moteurs de la tourelle Martin, notre petit groupe se laisse aller à une douce rêverie. Avec une peu d'imagination, il pourrait se croire voguant sur les flots tranquilles de la Méditerranée.

Nous sommes là, paisibles—sans histoire comme les peuples heureux—, le regard vaguement fixé sur les ailes qui émergent à peine de la brume nocturne. . . . Les ailes, notre ambition.

N'allez surtout pas croire que cette bénédiction tienne à un manque d'énergie. La P.T. et le Chef Raffin vous démontreraient le contraire. Non, nous maintenons simplement nos forces en réserve pour une meilleure occasion.

L'esprit vagabond, nous en venons fatigusement, au cours de nos méditations, à reviser notre condition de "reclassés." Depuis quelques temps, en effet, un remous, que dis-je, une tornade s'est abattue sur Lowry Field. La Méditerranée aussi a ses tempêtes.

La cause, me demanderez-vous? Inimaginable. Quelqu'un a laissé tomber un pavé de forte taille dans la mare. Un jugement . . . un peu hâtif a été porté sur les mitrailleurs: "A Lowry, ce sont des cloches."

Jamais cloche n'a retenti aussi bruyamment sous l'outrage.

Des "cloches." Mais après tout, pourquoi tellement s'émouvoir?

Au vieux temps du C.P.P.N., malgré l'absence de confort et les difficultés de toutes sortes (et je n'insiste pas), les "cloches" que nous sommes sonnaient allègrement le chant de l'espérance. Elles brillaient un peu aux coutures de leur uniforme bleu, mais elles étaient fières et avaient de l'ambition. Et lorsque les coups du sort tombaient, si la déception trop vive les rendaient muettes pour un temps, elles gardaient leur enthousiasme et leur ardeur entretenue par un Commandement qui avait su inspirer confiance à ses troupes.

Enfin, on est parti. . . . Les routes qui d'abord avaient divergé, se sont rapprochées, puis croisées. Mais le destin, cette roue qui ne peut se mouvoir sans écraser quelqu'un, avait bien changé les situations.

Éliminés. . . . L'espoir s'est-il donc évanoui? Non, pas pour longtemps. L'espérance est toujours là qui fait briller la flamme dans nos coeurs.

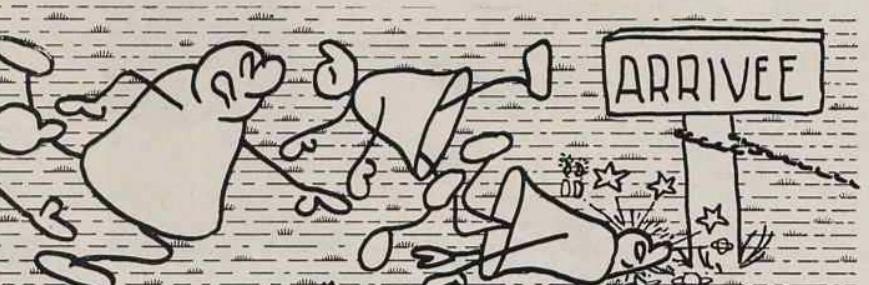
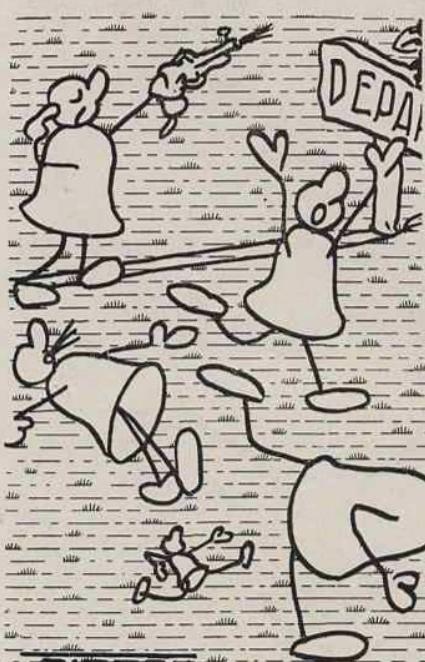
Chaque métier a ses inconvénients. Le nôtre, celui que nous venons d'accepter avec courage et bonne volonté, n'en est pas exempt. En l'accomplissant, nous n'aurons droit qu'à un pâle reflet de la gloire éblouissante.



sante échue à d'autres plus heureux et nous ne pourrons guère prétendre à des félicités plus enivrantes que la satisfaction du devoir bien rempli. Mais les mitrailleurs aussi ont leur fierté. Ne sommes-nous pas, dans l'équipage, le principal élément combattant? Les serres du faucon? Sommes-nous des cloches parce qu'au lieu d'être la façade, nous sommes les piliers de la maison? . . .

Certes, j'en conviens, la voix des cloches est parfois empreinte de mélancolie et de tristesse. Les cloches sonnent le glas de la mort et de la défaite. Mais elles annoncent aussi la joie, le bonheur et la victoire. A toute volée, ce sont elles qui apprennent aux nations la nouvelle du triomphe de leurs armes et qui font vibrer les peuples à l'unisson de leur carillon. Et si, dans ce concert, se glissent des fausses notes c'est le chef d'orchestre qu'il faut blamer.

La cloche se tait quelquefois. . . . Elle va à Rome dit-on. Mais elle en revient à Pâques, à tire-d'aile, pour



A Tyndall, les cloches, c'est fou ce qu'elles peuvent faire détonner dans les concours.

tinter avec ses soeurs et annoncer joyeusement la Résurrection.

Les cloches sont fiers. Elles aiment la liberté—ne sont-elles pas toujours haut perchées?—et s'enferment volontiers dans leur tour d'ivoire. En somme, il faut les comprendre pour les apprécier et à tout bien considérer, il vaut mieux, comme dit l'autre, être cloche que bourdon.

Nous, les cloches, nous sommes les amies de tout le monde. Les jeunes filles nous aiment car nous sonnons

allégrement le jour de leurs noces. Aux bonnes vieilles, nous annonçons l'heure de la prière; aux paysans, l'angélus; aux familles réjouies, le baptême de l'enfançon. Et les gosses nous croquent avec délices aux Rameaux.

A Tyndall, les cloches, c'est fou ce qu'elles peuvent "faire d'étincelles" dans les concours. Jetez un coup d'œil sur les résultats et vous serez surpris de voir avec quel succès elles défendent l'honneur de nos cocardes dans

ces épreuves avec nos camarades américains et chinois.

Et ce n'est plus de la musique. . . .

Bien sûr, nous aurions pu être des éperviers. Nous ne sommes que des "cloches," mais des cloches conscientes de leur utilité, des cloches joyeuses et enthousiastes et, le jour où nous décrocherons, nous aussi, les ailes tant convoitées, en nous voyant passer haut dans le ciel, vous murmurerez: "Les voilà mes chères cloches."

Un râleur



Le 2 septembre, après deux ans d'activité, Gunter Field, qui a vu passer près de 2000 Français, a fermé ses portes.

GUNTER! . . . Gunter était une base semblable à toutes les autres et c'est pourtant celle qui a laissé le meilleur souvenir, la seule qui ait reçu, parfois, la visite d'anciens. La raison de cette popularité? Tout simplement le "coin français" qui y fonctionnait.

Gunter a eu la chance de posséder, dès ses débuts, une femme intelligente et dévouée dont le sourire accueillant restera dans la mémoire de tous ceux d'entre nous qui ont eu l'occasion d'y séjourner. A Gunter, Mlle. Barthès s'étant rendue compte de l'isolement des Français décida d'y rémédier. Et ceci est une longue et touchante histoire: 20 mois de lutte contre l'inertie des bureaux, contre la mauvaise volonté des uns, la mesquinerie des autres; 20 mois de persévérance et d'abnégation qui ont abouti à la création de ce foyer français tel qu'on le voyait dernièrement.

A l'origine, aucune organisation n'avait été prévue pour nos "students."

Mlle. Barthès, alors affectée à la "War Room," eut l'idée de réserver un coin de cette salle à l'affichage de communiqués qu'elle traduisait elle-même en français. Ce fut le premier pas. Les cadets, en venant lire les nouvelles, firent connaissance avec leur bienfaitrice et peu à peu en arrivèrent à lui confier leurs petits ennuis. Certains élèves auraient bien voulu envoyer des colis à leurs parents, en A.F.N., mais n'avaient ni le temps, ni une connaissance suffisante de la langue anglaise pour effectuer les achats. Tout naturellement, Mlle. Barthès s'en chargea. Chacun voulant envoyer son colis, ce ne fut pas une entreprise de tout repos. Mais plus les commandes lui parvenaient nombreuses et plus Mlle. Barthès rayonnait de plaisir, car, disait-elle: "Cela les force à dépenser leur argent d'une façon utile et, pendant qu'ils confectionnent ces paquets, ils se sentent moins éloignés de leurs familles.

Puis des relations postales régulières s'établirent avec la France libérée. Ce fut une nouvelle occasion pour notre bonne fée d'intervenir. Elle envoya des messages à Wash-

LE COIN FRANCAIS de GUNTER FIELD

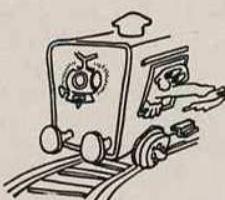


ington, à Genève ou au Vatican et, grâce à son activité, de nombreux cadets purent reprendre contact avec les leurs. Beaucoup se seraient laissés rebuter par cette tâche ingrate. Mais la patience et le dévouement de notre grande amie étaient inépuisables. Que ne fit-elle pas pour nous rendre le séjour à Gunter plus agréable? Elle réussit à trouver parmi ses amis (ils sont innombrables et cela n'a rien d'étonnant) des hôtes pour les cadets convalescents ou plus simplement pour ceux qui désiraient passer une soirée dans une famille. C'est ainsi qu'elle organisa des "parties" au Jefferson



ou à Huntington College, cette intarissable réserve de "girl friends." Elle fit tant et si bien que la "War Room" devint rapidement trop petite pour les 50 cadets qui s'y pressaient chaque soir. Grâce à l'intervention du Capitaine Peney, dont l'amitié pour les Français avait déjà aplani beaucoup de difficultés, un local nous fut affecté, la salle "Jeanne d'Arc." Oh! ce n'était qu'une salle bien exigüe, mais arrangée avec goût. Chacun pouvait y trouver un livre, un fruit, une tasse de café; ce fut vite le rendez-vous de tous nos compatriotes qui venaient y faire des colis, demander un conseil, solliciter un service ou simplement y rendre visite à Mlle. Barthès et respirer un peu d'air français. Les autorités américaines reconnaissant enfin l'utilité de l'oeuvre de notre protectrice, lui confieront la

direction du "Service Social Français," ce qui lui permit de se consacrer entièrement à nous. Et le "Coin Français" ne tarda pas à s'agrandir. A la fermeture de Gunter, il comprenait 3 pièces: salle de lecture, salle de jeux, salle de colis. La salle Jeanne d'Arc fut rebaptisée "Salle Saint-Exupéry," mais l'esprit ne changea



Le Sergent LITTLEFIELD (ex Mlle. Méquet) que nous avons le plaisir de voir réapparaître, de temps à autre, en civil, nous a quittés le 15 septembre.

Mrs. Littlefield était une charmante et précieuse collaboratrice: la cheville ouvrière de l'équipe du "Courrier." Sa démobilisation a creusé, dans nos bureaux, un vide qui n'a pas été comblé et son départ a été vivement regretté par tout le personnel de la Mission.

Mrs. Littlefield va se retirer prochainement en Californie. Nous lui souhaitons, dans sa nouvelle existence, tout le succès et toute la chance qu'elle mérite.

Le Lieutenant J. HABERT, depuis le 1er Juin adjoint au Capitaine Morand, éditeur du "Courrier," a cessé ses fonctions le 22 septembre.

Le Lt. Habert était arrivé aux

U.S.A. en avril dernier, à la tête du 23ème détachement. Les relations qu'il se créa avant d'être affecté à la Mission, au cours de son stage à Gunter Field, et les excellents rapports qu'il maintint avec ses camarades du 23ème, furent une source précieuse d'articles pour notre revue.

Empressons-nous d'ajouter que le Lt. Habert, avant de faire partie de notre "staff," collaborait déjà au "Courrier." C'est ainsi que son premier papier parut dans notre édition d'avril et bien peu de numéros sortirent par la suite sans qu'y figurât la signature de notre camarade. Rapelons qu'un de ses derniers articles, "Lettre à un Eliminé" fut particulièrement remarqué.

Le Lieutenant Habert, démobilisé, occupe maintenant un poste important au Lycée Français de New-York. Ses brillantes qualités, nous n'en doutons pas, lui permettront de remplir ses nouvelles fonctions avec compétence et distinction.

Le Lieutenant LE GALL est venu, entre deux stages, apporter une collaboration bénévole au "Courrier." Notre sympathique camarade, le Phi-

pas et jusqu'au dernier jour de Gunter, le "coin français" resta comme un reflet de chez nous.

Mlle. Barthès a accompli jusqu'au bout l'admirable tâche qu'elle s'était assignée. Il est impossible de dénombrer tous les services qu'elle nous a rendus, toujours avec ce sourire indulgent qui ne la quittait jamais. Tant de dévouement et de bonté, alliés à tant de délicatesse ne s'oublieront pas facilement. Les quelques 2000 cadets qui ont connu Mlle. Barthès et qui, à un degré quelconque, ont tous été ses obligés, emporteront de l'Amérique qu'elle leur a appris à aimer un réconfortant souvenir.

Que la plus admirable des femmes et la plus courageuse des Françaises soit assurée de l'infinie reconnaissance de ses "petits."

J. LANGUILLAUME

lippe de Commines du 17ème, n'est pas un inconnu de nos lecteurs qui ont pu apprécier ses spirituelles chroniques. Le lieutenant LE GALL est reparti; cette fois-ci en direction d' Ellington Field (Texas), l'Ecole des Navigateurs.

Merci et bonne chance, LE GALL. Nous garderons le meilleur souvenir de votre passage au "Courrier."

PROMOTIONS

Ont été promus:

Au grade de colonel:

Le Lt. Colonel MURTIN, Chef d'Etat Major de la Mission de l'Air;

Au grade de Commandant:

Le Capitaine BONAME, Chef de la Section des Transports Aériens à la Mission de L'Air;

Au grade de sous-lieutenant:

L'Adjudant - Chef FAUCONNET, Adjoint au Chef du Personnel de la Mission;

L'Adjudant-Chef PELLERIN, ancien Chef de Bureau Instruction des C.F.P.N.A., à Washington. Le sous-lieutenant PELLERIN est rentré en France récemment.

Le "COURRIER DE L'AIR" est heureux de présenter ses félicitations aux nouveaux promus.





Le voyage du Général de Gaulle aux U.S.A.

Des deux côtés de l'Atlantique, alors que l'écho du dernier coup de canon de la guerre venait à peine de s'éteindre, nos compatriotes ont suivi avec un intérêt soutenu les différentes étapes de la visite du Général de Gaulle aux Etats-Unis. Et tous ont espéré que ce déplacement du Chef de l'Etat serait un pas décisif vers le règlement, devenu de plus en plus souhaitable, de ces questions de politique étrangère et de relations financières et commerciales entre les deux pays si importantes pour l'avenir de l'avenir de la France.

En fait, les entretiens se sont déroulés dans un climat des plus favorables.

Bien avant l'arrivée du Général, la presse de New-York et de Washington était pleine d'éditoriaux et d'articles extrêmement sympathiques pour le gouvernement français.

C'est dans cette atmosphère de curiosité et de sympathie que le Général débarqua de son quadrimoteur "York Avro," le 22 Août, à 3 heures, au National Airport de Washington.

Le Chef du Gouvernement Provisoire était accompagné par M. Bidault, Ministre des Affaires Etrangères, par le Général Juin, Chef d'Etat-Major Général, par M. Palewsky, Directeur du Cabinet Civil, par l'Amiral Ortoli, Directeur du Cabinet militaire, et par le Commandant de Lévis-Mirepoix, Directeur-Adjoint, par M. Hervé-Alphand, Directeur Général des Affaires Economiques, par M. Burin des Roziers, Chargé de Mission et par M. Dennery, Directeur des Affaires d'Amérique au Quai d'Orsay.

A sa descente d'avion, le Général de Gaulle a été salué par de hautes

personnalités américaines et françaises: M. Byrnes, Secrétaire d'Etat, M. Jefferson Caffery, Ambassadeur des Etats-Unis en France, M. H. Bonnet, Ambassadeur de France aux Etats-Unis, assisté de M. Lacoste, premier Conseiller de l'Ambassade, et par les Chefs des Missions militaires, le Général de Division Aérienne Luquet, le Général de Division Brossin de Saint-Didier et l'Amiral Fénard.

Un détachement d'aviateurs français rendait les honneurs.

Une des premières pensées du Général de Gaulle, en posant le pied sur le sol américain, fut d'exprimer la reconnaissance de la France:

"Sans vous, peuple américain," dit-il "guidé, par vos grands présidents, Roosevelt et Truman, l'avenir de l'Europe n'eut été qu'une intolérable servitude.

C'eût été la fin de la liberté et la victoire n'eut pu récompenser nos efforts.

Nous devons maintenant réorganiser le monde selon les principes pour lesquels nous avons combattu. C'est une tâche immense dont la part la plus importante a été réservée aux Etats-Unis. C'est le devoir de la France d'unir ses efforts aux vôtres dans un esprit de confiance et d'amitié."

Puis, le Chef du Gouvernement

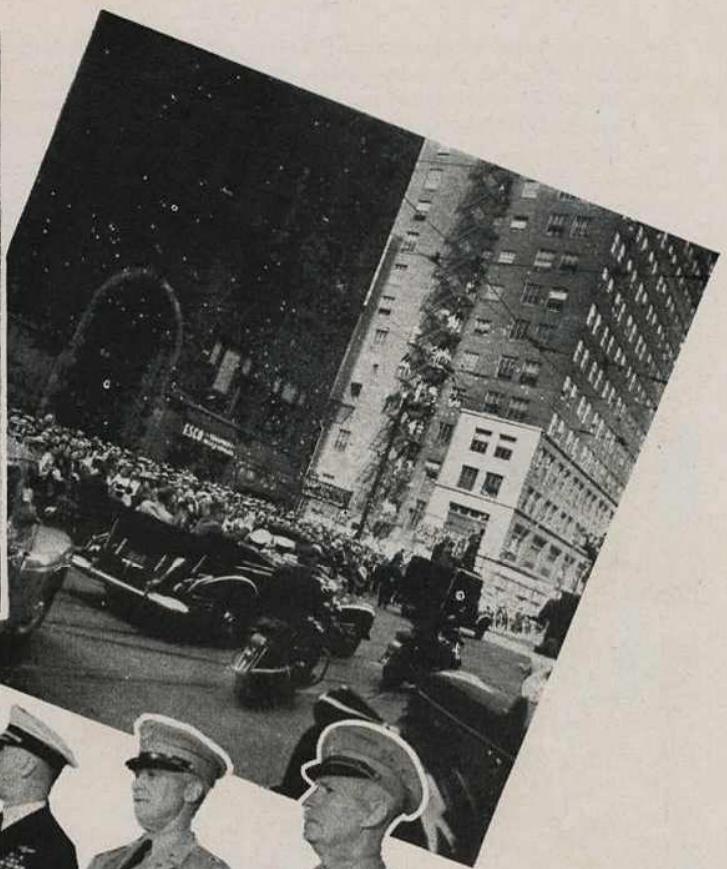
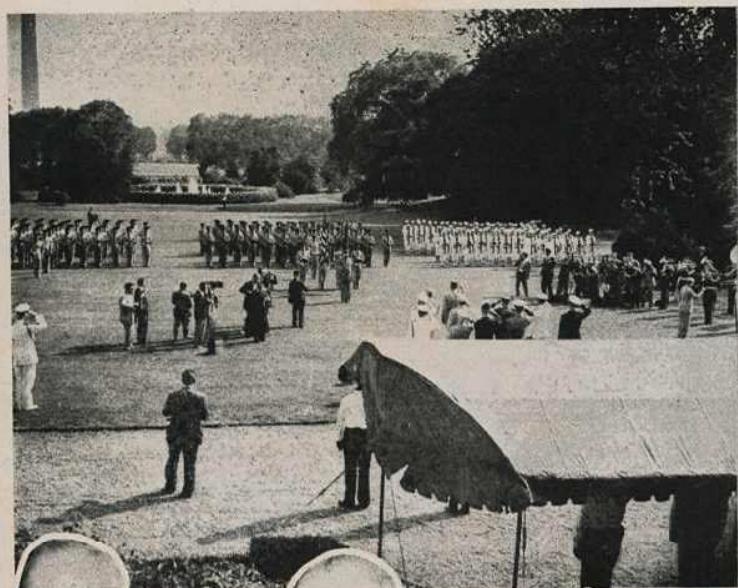
Le Général de Gaulle, avec M. Jefferson Caffery, aux commandes du C.54 qui lui



a été offert par

le Président Truman.





français déclara qu'il apportait à l'Amérique le salut de notre pays et termina son improvisation par le cri de: "VIVE L'AMERIQUE."

Ce discours du Général, en anglais et radio-diffusé, fut abondamment reproduit par la presse avec des commentaires extrêmement favorables.

Quelques instants plus tard, le Général rencontrait le Président et Mrs. Truman, à la White House, au cours d'une entrevue des plus cordiales. La Blair House, résidence des hôtes de



marque, avait été préparée pour le recevoir. Mais selon la tradition, le Général passa la première nuit à la White House, honneur réservé aux Chefs d'Etat étrangers.

Le lendemain matin, une des premières occupations du Général de Gaulle fut de se rendre à Arlington Cemetery pour y déposer, en compagnie du Général Young, une couronne de fleurs sur la tombe du Soldat Inconnu.

Le soir, à 8 heures, il était l'hôte d'honneur d'un dîner offert par M. Byrnes, à l'Hotel Mayflower.

Le 25 Août, le Chef de l'Etat tenait une conférence de presse de plus d'une heure, au cours de laquelle il exposa le point de vue français, en précisant notamment: qu'en excluant toute idée d'annexion, le contrôle français actuel devrait se prolonger sur la rive gauche du Rhin; que le charbon de la Ruhr était devenu une question inter-aliée qui devait être traitée en tenant compte de l'intérêt général; que ce bassin houiller devait être affecté à la reconstruction des pays d'Europe; que l'avenir allemand dépendait des Allemands eux-mêmes et de ce que serait la coopération internationale; que le rétablissement de la souveraineté française en Indo-Chine était pour la France une question capitale; que

Double page centrale—1ère rangée de photos; de gauche à droite:

A New-York, le cortège défile dans Broadway; Le Général passe en revue les cadets de West Point; Réception dans les jardins de la White House; Dans les rues de Chicago, la foule acclame le Général.

Deuxième rangée:

Le Président Truman épingle la plaque de Chief Commander sur la poitrine du Général et remet la cravate de Commander à M. Bidault; A l' Ambassade de France, le Général de Gaulle donne l'accolade au Général Marshall qu'il vient de faire Grand'Officier de la Légion d'Honneur.

Troisième rangée:

Le Général et M. Byrnes, Secrétaire d'Etat; A Hyde Park, le Général est reçu par Mrs. Roosevelt.

Page 22—De haut en bas:

Le Général à l'Hôtel de Ville de New-York avec M. La Guardia; A la réception de l' Ambassade; en compagnie du Général, on reconnaît sur la photo, M. H. Bonnet, Ambassadeur de France, M. Bidault, l' Ambassadeur de Chine et Mme. Wei; A Chicago, le Général est reçu par M. Kelly, Maire de la grande cité américaine.



pour reconstruire et moderniser l'industrie française, un plan plus étendu d'aide américaine était nécessaire.

Le même jour, accompagné de M. Bidault et de M. Bonnet, le Général se rendait à la White House. Le Président lui épingle la plaque de Chief Commander of the Legion of Merit sous sa croix de Lorraine. M. Truman

remettait ensuite la cravate de Commander à M. Bidault.

Voici le texte de la citation portant attribution de la plaque de Chief Commander au Général de Gaulle:

Le Général de Gaulle, Président du Gouvernement Provisoire de la République Française et Commandant en Chef des Forces Armées de la

France, a accompli des services distingués en maintenant l'effort de son pays dans la lutte contre l'ennemi commun en Europe.

Du chaos qui suivit le déchaînement militaire des pays agresseurs, il se dressa pour garder vivante la flamme de la liberté parmi ses concitoyens, pour les railler à la cause de la liberté, pour unir leurs forces à la puissance grandissante des Nations Unies. Au moment de la victoire, il retourna sur son sol pour y reconstruire sur des principes fermes la nation dédiée de nouveau à la liberté, à l'égalité et à la fraternité.

Après la remise de ces décorations, le Général offrit au Président Truman un portrait de Benjamin Franklin, par Duplessis, ainsi qu'une médaille de bronze qui lui avait été envoyée par la population de la Ville de Metz.

A 17 h. 30, dans la bibliothèque de l'Ambassade de France, le Chef de l'Etat remettait la Grand-Croix de la Légion d'Honneur à l'Amiral Leahy, Chef d'Etat-Major du Président; au Général Marshall, Chef de l'Etat-Major de l'Armée américaine; à l'Amiral King, Commandant en Chef de la Flotte; au Général Arnold, Commandant en Chef de l'Armée de l'Air et élevait le Général Somerwell, Chef des Services de l'Armée, à la dignité de Grand Officier. Le Général de Gaulle remettait également au Général Marshal la Croix de Guerre à titre posthume pour son gendre, Allen Brown, mort en Italie avec les Armées françaises.

Le soir, il offrait à l'Ambassade un dîner auquel assistaient de nombreuses personnalités, notamment, M. Byrnes, Secrétaire d'Etat, Caffery, Ambassadeur des U.S.A. en France; Clark, Secrétaire d'Etat à la Justice; Forrestal, Secrétaire d'Etat à la Marine, Ickes, Secrétaire d'Etat à l'Intérieur; Schwellenbach, Secrétaire d'Etat au Travail; l'Amiral Leahy; le Général Vaughan, Attaché Militaire du Président, le Juge Clark; le Général Somerwell; le Général Robert Young; le Vice-Amiral Conway; MM. Barkley et Vandenberg, Sénateurs, M. Sol Bloom, député; le Général Juin; le Général Luguet, le Général Brossin de Saint-Didier, l'Amiral Fénard; MM. Jean Monnet et James Dunn, etc.

A l'issue du dîner, le Général de Gaulle en portant un toast en l'hon-

neur de ses invités américains, déclarait:

Je tiens à saluer particulièrement M. Byrnes et les grands chefs américains présents. Habituellement, il est difficile de joindre l'utile à l'agréable. J'espère que ma visite sera utile et je sais, ce soir, combien elle a été agréable.

Le samedi, après une visite à l'Ecole Navale d'Annapolis où il reçut une accueillie enthousiaste, le Chef du Gouvernement français donnait une réception à l'Ambassade; avant la ré-



ception, il se rendait à la White House pour offrir à Mrs. et Miss Truman les présents qu'il avait amenés de France à leur intention: un poudrier et une montre en or incrustés de pierres précieuses.

La réception de l'après-midi battit tous les records. Pendant deux heures, le Général de Gaulle, debout, serrait la main de ses trois mille invités. Tel fut l'empressement des heureux possesseurs du précieux carton à se rendre à cette invitation, que les "guests" qui comptaient dans leurs rangs tout le corps diplomatique, le Congrès, les hauts fonctionnaires, les chefs militaires américains et l'élite de la société de Washington formèrent à l'entrée de l'Ambassade une double file qui s'étendit par moment jusqu'à Kalorama Road.

Le soir, avant de recevoir la colonie française, le Général de Gaulle remettait, dans une atmosphère plus intime, à l'Amiral Fénard, la plaque de Grand-Officier de la Légion d'Honneur et la cravate de Commandeur au Général Luguet et au Général Brossin de Saint-Didier.

Le dimanche matin, 26 Août, le

Général quittait Washington par avion pour accomplir un pèlerinage sur la tombe du Président Roosevelt, à Hyde Park. Après avoir déposé une gerbe de fleurs et s'être recueilli sur la tombe du grand disparu, il s'entretenait quelques instants avec Mme. Roosevelt.

Non loin, de Hyde Park, à West Point, le Général visitait une heure plus tard l'Académie Militaire, le Saint-Cyr américain. A la fin du déjeuner le Président du Gouvernement Français leva son verre en l'honneur des anciens élèves de l'Ecole et déclara:

Je pense particulièrement à ceux qui sont morts en combattant, non seulement pour leur pays, mais se sont sacrifiés pour défendre la cause de la liberté qui nous est commune.

Après avoir quitté West Point le cortège du Général s'est rendu à New-York. Un spectacle étonnant s'est déroulé pour les occupants des 16 voitures. Tout le long de la route, des autos étaient arrêtées sur les bas-côtés et des groupes nombreux étaient massés agitant des drapeaux en criant: "VIVE LA FRANCE."

Mais c'est à New-York que le défilé prit vraiment l'allure d'une marche triomphale. La foule, sur le parcours urbain, long de 8 kilomètres, applaudissait et le service d'ordre n'arrivait à contenir son enthousiasme qu'à grand peine.

Le Général, debout dans la voiture, répondait des deux bras aux acclamations des new-yorkais. Lorsqu'il pénétra dans la 57ème rue, des confettis et des morceaux de papier plurent de toutes les fenêtres des gratte-ciel.

A 16 h. 45, au Waldorf-Astoria, le Général recevait les représentants des 30 associations françaises. Le soir, au cours d'un dîner, offert par le Chef de l'Etat français, M. Morris, Président du Conseil Municipal déclarait:

Sans la résistance française notre victoire eut été retardée.

Je pense qu'on sait à Washington que la reconstruction de la France est aussi importante pour la paix que le fut sa libération dans la guerre.

Le lundi 27, le Général accompagné de M. La Guardia, Maire de New-York, visitait l'aéroport d'Idlewild. A l'aller comme au retour, une foule enthousiaste se pressait sur son pas-

sage, entravant parfois la marche des voitures.

A l'issue de la réception à l'Hôtel de Ville, le Général était fait citoyen d'honneur de la ville de New-York, tandis que M. La Guardia était élevé à la dignité de Grand Officier de la Légion d'Honneur.

Après un déjeuner de 2.000 couverts organisé par France Forever au Waldorf-Astoria, le Général se dirigea finalement vers l'aéroport pour se rendre, à bord du magnifique C.54 offert par le President Truman, à Selfridge Field (Michigan).

Dans Fifth Avenue et Broadway, d'après les renseignements fournis par la police, plus de deux millions de personnes se seraient portées sur le passage du cortège.

A Selfridge, le Général de Gaulle accompagné de M. Bidault, du Général Luguet, Commandant les Eléments Air aux U.S.A. et du Général américain Haines, a été salué à sa descente d'avion par le Col. Bradford Shaw, Commandant la Base et par le Comdt. Bouyer, Commandant le détachement français. Après une courte cérémonie, il passa les aviateurs français en revue et leur adressa quelques paroles émouvantes. Cette visite fait l'objet d'un article spécial, écrit par un élève,

auquel nous prions nos lecteurs de se reporter.

A Chicago, où il est arrivé à 21 heures, une foule nombreuse attendait le Général sur l'aérodrome. Comme à New-York, du terrain à l'hôtel, ce ne fut qu'acclamations et bravos.

Le soir un grand banquet était offert en son honneur par M. Kelly, Maire de Chicago, et M. Dwight Green, Gouverneur de l'Illinois. Le Général y prononça son discours le plus significatif de tout son séjour aux Etats-Unis.

Le 29 Août, avant de s'envoler pour Ottawa, le Général s'est rendu à l'Hôtel de Ville de Chicago. Une foule record, délivrant d'enthousiasme brisa les barricades de police, acclamant le cortège. Dans les rues étroites qui environnent l'Hôtel de Ville, 100.000 personnes s'écrasaient devant l'estrade officielle. Le Maire présenta un à un ses hôtes français, déchaînant à chaque présentation une tempête d'applaudissements. Quand Mme. Bonnet se leva, ce furent des hurlements de joie. Pendant deux heures, de toutes

les fenêtres jusqu'au trentième étage des gratte-ciel de Chicago, on lança des confetti et on acclama la France en la personne du Général de Gaulle.

Enfin le Général quittait les Etats-Unis en direction d'Ottawa où il effectua un bref séjour avant de regagner la France, via Terre-Neuve.

La conclusion ce voyage, le Général de Gaulle l'a formulée lui-même au cours de son discours de Chicago:

Dans les conversations que le Président du Gouvernement Provisoire de la République Française et le Ministre des Affaires Etrangères viennent d'avoir avec le Président Truman et les membres du Gouvernement des Etats-Unis, je puis dire que la plus haute compréhension des problèmes se posant au monde et notamment à la France est apparue dans les vues des hommes éminents qui ont la charge de diriger l'Amérique vers son destin.

Si j'ajoute que des milliers de voix du peuple américain que nous avons entendues nous ont révélé combien profonde et vivante demeure la vieille amitié de nos deux pays et si je constate enfin que l'amitié est, en somme, la meilleure inspiratrice de la coopération, vous comprendrez que j'emporte de ma visite en votre pays victorieux la plus solide confiance dans l'avenir.



Poste Aérienne



MUTATIONS

Les lieuts. LE GOC M.J.L. au G.T. 1-15 "Touraine"; LE GUEN A.J.A., au C.R.A.P. 204, Paris; les sous-lieuts. BAR A.E.A., DOMPNIER F. MATHIOT A. à la 34ème. Escadre Bompt.; NOETTINGER Jacques, a l'Ecole de Transformation, Cognac; Le Lieut. SEGUY J. au Groupement Ecoles d'A.F.N. (E.M.); le Cdt. de LOUSTAL au G.B. 1/32 "Bourgogne," le Cne. d'IRUMBERRY DE SALABERRY au G.C. 3/3 "Ardennes"; les Lieuts. BARON P.R. au G.R. 2/33 "Savoie"; de BENOIST à l'Ecole de pilotage de La Rochelle; CHABOT J.P. au G.C. 1/4 "Navarre"; les sous-Lieuts. CAMPOCASSO, au G.C. 1/3

"Corse"; CARRIER J.E. au G.C. 2/6 "Roussillon"; FERRANDO H. et FERRANDO P. au G.C. "Travail"; MESNARD C.M.J. au G.C. "Saintonge"; MOUGENOT au G.C. "Provence"; QUINEL au G.C. "Nice" 2/7; SAINT-CRICK M.P. au G.R. 2/33 "Savoie"; SERVAN-SCHREIBER au G.C. "NAVARRE"; THION M.H. au G.C. 1/5 "Champagne."

Josephine BAKER, rédactrice de 1ère classe (assimilée à sous-lieutenant), dans les Formation Féminines de l'Air, a été affectée au Ministère de l'Air, Bataillon de l'Air.117.

CITATIONS

A l'ordre de l'Aviation de Chasse.

Sgts. BILLOT Georges, LACASSIE Jean; Aspt. MECHINEAU Michel; S/Lt Le BAUD du 1er détachement Sgt. Chef DEMETZ Jean, TOURNE Jacques; Aspt. SZKOLNIK Claude du 2ème détachement—S/Lts. CHANOINE Pierre, LEJEUNE Lucien, du 3ème détachement—Sgt. LACAMPAGNE Marcel; Aspt. BARDOU Franck du 4ème détachement.

A l'ordre de l'Aviation de Bombardement.

Sgt. Chef BERENGUER Miguel du 1er détachement—Sgts. LARRICART Jean, SIMON Jean du 2ème détachement—FALANDRY Lucien, MANZANO Robert; C/C MORMEDE André, 2ème cl. SALVARELLI Lucien du 3ème détachement—Sgt. BOUCHARD Roger; Aspt. DERYCKE Roger, Sgt. SERRE Roger du 4ème détachement—Sgt. Chef CHAILLUX Georges; Sgt. GOURLET Jacques, du 5ème détachement.

A l'ordre de la Division Aérienne.

S/Lt PINET Marcel; Aspt. PERIN Maurice, S/Lt. COLLIN Gilles, Aspt. COUTEAU Maurice, Adjt. ROLLAND Léon Sgts. BAUDOUIN André, BOUCHARD Ferdinand; Aspt. LUTTRINGER Georges; Sgts. DOMINETTI, MANUGUERRA Sébastien, RAUTUREAU Joseph, EYMER André du 1er détachement—Aspt. d'ONCIEU de CHAFFARON Bruno, CARTON Jean; Sgt. Chef FAU-

LES GROUPES LOURDS FRANÇAIS AU COMBAT.

D'éminents leaders de l'Armée allemande, tels Goering et von Rundstedt, ont reconnu dans le bombardement stratégique allié, l'élément essentiel de la défaite du Reich. Après la victoire en Europe, les équipages de bombardiers lourds ont été autorisés, à titre de récompense à survoler à basse altitude ces cités, autrefois puissantes, dont les centaines de cheminées crachaient jour et nuit les flammes et la fumée, dont les entrepôts et les ateliers forgeaient, en bourdonnant comme des ruches d'enfer, l'épée de Siegfried. Elles s'appelaient Cologne, Essen, Dortmund, Mannheim. Elles ont disparu. Dans le paysage lunaire qui les a remplacées, les usines ne sont plus signalées que par des carcasses de mâchefer encombrées de tôles tordues. Les maisons, le long des rues désertes, ont été vidées par le feu de leur substance, privées de leurs toits et ces villes immenses d'où ne monte plus le moindre filet de fumée, ressemblent, vues d'un ciel enfin pur, à d'immenses gâteaux de cire, aux alvéoles nettoyées de leur miel.

* * *

Pendant que les "Flying Fortresses," spécialisées dans les expéditions de jour, s'emparaient grâce à leur puissant armement et à la protection des chasseurs à long rayon d'action, de la maîtrise de l'air, les bombardiers lourds anglais restaient fidèles à leurs raids nocturnes mis patiemment au point depuis 1940.

C'est dans le cadre du Bomber Command britannique que les équipages français ont joué leur rôle. Deux groupes, le "GUYNEMER" ancien 2/23 autrefois basé à Toulouse et le "TUNISIE" G.B. 1/25 ont eu l'honneur de participer à cette formidable entreprise de destruction.

Ces deux unités avaient déjà opéré en Tunisie, après novembre 1942, et leur intervention de nuit avait démontré que le vieux Leo-45 n'était pas si démodé qu'on aurait pu le croire après ses quatre années de services. Ses performances—sa vitesse et son tonnage de bombes emporté, par exemple—auraient fort bien pu se comparer à celles d'avions alliés plus modernes. Signalons le fait en passant, en rendant hommage à nos ingénieurs de 1939 que l'on a toujours eu tendance à trop critiquer.

Vers le milieu de l'année 1943, les deux groupes, renforcés de nombreux équipages prélevés sur le personnel du 1/62 (A.O.F.) et du 1/32 (Agadir) ou recrutés dans d'autres unités d'A.F.N., furent transportés en Angleterre pour y subir leur training. Mé lange hétérogène d'officiers et de sous-officiers d'active et de réservistes, parfois frisant la limite d'âge, mais tous gens d'expérience, les pilotes, navigateurs, bombardiers, mitrailleurs et radios étaient unis par une volonté et un espoir communs: faire la guerre et le plus vite possible. Il leur fallut tout de même subir neuf mois de préparation.

Au cours de ce fastidieux entraînement, ils connurent les pistes isolées dans les boués d'automne et les bois d'Angleterre, les "runways" enneigées d'Ecosse, les jours d'hiver si courts dans le Nord et les nuits interminables lorsque l'équipage volant au-dessus

des nuages n'avait pour compagnes que les étoiles familières et les aurores boréales.

Enfin, en mai 1944, les groupes reçurent leurs "Halifax" et abandonnèrent sans regret les "Oxford" et les "Wellington." Avec les nouveaux appareils arrivèrent les mécaniciens, la plupart des adjudants, fin prêts eux aussi, et le 1er. juin, il y avait à Elrington (Yorkshire) une "French Station" complète, véritable petite enclave française au milieu des vertes prairies de la campagne anglaise. Cette indépendance si rarement accordée fut fort appréciée et acceptée par nos camarades comme une marque d'estime méritée par le long effort d'un dur entraînement.

Erlington Station et ses baraquements dispersés à l'orée des bois, ses "perimeter bracks" et ses trois "runways" ne s'effaceront jamais du souvenir des bombardiers lourds. Nous y avons tant de fois décollé, traînant péniblement nos lourdes charges, tant de fois anxieusement guetté le retour de camarades chers qui tardaient trop à rentrer. . . .

De temps à autre des renforts, des jeunes, arrivaient du Canada. Ils eurent le plaisir de terminer la guerre quand déjà les anciens avaient quitté la tâche, leur tour d'opérations terminé. Mais tous, vieux et jeunes, ont fait leur devoir avec cran et bonne humeur et gardent la fierté des aventures vécues.

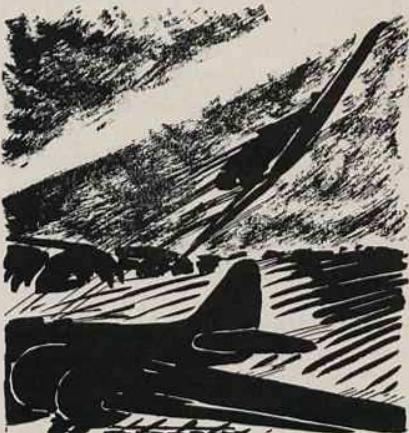
Le "Halifax" est un bon avion, inférieur peut-être au "Lancaster." Ses quatre moteurs, robustes et sûrs, emportent crânement leurs 5 à 6 tonnes de bombes à des altitudes de 20.000 pieds et des vitesses de 170 miles au badin. Ces performances ont toujours beaucoup étonné nos camarades amé-

ricains que nous visitions parfois au retour de missions difficiles. C'est que nos avions conçus pour le travail de nuit n'étaient que faiblement armés.

Le métier n'était pas de tout repos.

Le Yorkshire a un climat détestable. Il y pleut continuellement et si par chance, il nous arrivait de décoller par beau temps,—nos missions duraient de cinq à huit heures—au retour il était bien rare de ne pas trouver le temps bouché. Généralement, la brume ou les nuages bas, la pluie et le brouillard s'ajoutaient à la nuit pour compliquer la tâche du pilote et du négociateur. . . . Les journaux et même les actualités cinématographiques ont révélé au public l'application d'un système ingénieux, le "fog dispersal apparatus," dispositif qui nous était destiné mais que nous eûmes rarement l'occasion d'utiliser. Lorsque les conditions atmosphériques étaient vraiment impossibles, on nous envoyait sur un terrain dit "accueillant, c'est-à-dire sur une piste que le pilote pourrait trouver après une descente de 10.000 à 1000 pieds au travers des nuages. La plupart du temps, nous ne pouvions compter que sur la P.S.V. et sur le "radar." Mais il y a des dangers dont on ne peut se garder que par une attention soutenue en se fiant à sa bonne étoile.

Nous partions parfois à 1000 avions pour aller battre des objectifs dont le survol durait vingt minutes. Tous ces appareils suivaient le même itinéraire. Cela créait une densité effrayante de 50 avions à la minute sur la trajectoire, un par seconde ou à peu près. L'équipage, enveloppé dans la nuit épaisse, vivait aux aguets, dans une perpétuelle anxiété. Les collisions



... les chasseurs ennemis suivent parfois les bombardiers jusqu'au terrain.



... nous avons tant de fois guetté anxiusement le retour de camarades chers.

étaient fréquentes et toujours fatales pour les malheureuses victimes. Une grande lueur jaune, une explosion et c'était fini.

Les obus de la D.C.A. salaient notre arrivée en territoire ennemi. Les éclatements rouges ensanglantaient le ciel. Une féerie, une vraie fête de lumière dont l'intensité allait en croissant au fur et à mesure que l'on se rapprochait des "targets." Au-dessus de la Rhur, ce feu d'artifice mortel paraissait interminable, il pouvait bien durer vingt bonnes minutes. Dans cette fantasmagorie de couleurs, les bombes éclairantes qui descendaient lentement par centaines créaient une zone de pénombre dans laquelle les avions marqueurs se glissaient pour encadrer les objectifs de feux de Bengale jaunes, rouges et verts. A l'artillerie, aux projecteurs, s'ajoutaient les fusées et les bombes volantes spéciales qui venaient s'insinuer dans les rangs des avions amis. Parfois les tuyaux d'orgue des projecteurs se concentraient sur un "pigeon," formant un cône lumineux du plus merveilleux effet, au sommet duquel le malheureux avion, cible facile pour la "flak" et la chasse ennemie, brillait comme une perle.

Nous ne restions pas inactifs, gibier passif. Nos bombes pleuvaient sur la ville, sur les usines. Celles de nos camarades, et c'était une sensation désagréable, ne passaient pas loin quelquefois de notre appareil tandis qu'au sol une vague de flammes s'étendait comme une inondation, vaste tapis éblouissant trouvé par les explosions.

*
*
*

Mission remplie, nous rentrons. Mais les chasseurs de nuit sont là qui

nous attendent à la sortie. Ils jalonnent notre route de bombes éclairantes. Guidés par leurs radios, leurs radars et leur vue perçante, ils foncent dans notre sillage, tirent à bout portant. Heureusement notre équipage veille, l'ennemi est découvert. Le feu de nos mitrailleuses et d'habiles évolutions rendent l'attaque plus difficile. Nous semons l'adversaire, mais pas un moment nous ne relâchons notre attention. Nous savons que les chasseurs ennemis suivent parfois les bombardiers jusqu'au terrain dans l'espérance de faire un carton facile sur les grosses machines tous feux dehors en train de se poser.

Les aviateurs qui ont vécu ces heures inoubliables en conçoivent une légitime fierté. Ils ont risqué mille fois leur vie, mais ils s'estiment amplement payés de leurs peines par les joies pures du vol de nuit, par les émotions rares qu'ils ont ressenties et par la satisfaction du devoir accompli.

Depuis le 3 juin 1944 (avant-veille du D-Day) jusqu'à la capitulation, ils ont sillonné les ciels de France et d'Allemagne; ils ont bombardé Kiel, la Ruhr, Magdebourg, la Rhénanie et la Saxe. Ils ont effectué 10.000 heures de vol et lâché 10.000 tonnes de bombes. Mais ces magnifiques résultats, que de nombreuses citations sont venus récompenser, ont été durement achetés. Des quarante-huit équipages composant les deux groupes, trente-six ont été descendus au-dessus de l'Allemagne ou ont été portés disparus. Deux cents de nos camarades ne sont pas revenus. Ils se sont à jamais évanois dans la nuit, mais leur souvenir et leurs noms resteront gravés dans nos coeurs.



... et leur intervention de nuit avait démontré que le vieux Leo-45.....

Commandant Miras
Illustré par Boissout

CRAIG FIELD EN FOLIE

Oh, rassurez-vous . . . Notre cher Craig Field n'est pas à feu et à sang, notre "Paradis du Sud" n'a pas été touché par les effets mystérieux d'une lointaine radioactivité . . . Non, la folie qui sévit actuellement à Craig est d'un type assez bénin, c'est en quelque sorte, une épidémie de sourires, une manie de la plaisanterie, qui sévissent aussi bien, d'ailleurs, chez les moniteurs américains que chez les élèves français.

Et tout cela crée à Craig une ambiance sympathique où il fait bon vivre, où il fait bon voler . . . où il est presque doux d'être éliminé, puisque cela se fait . . . avec le sourire . . .

Craig en folie . . . Vous qui avez connu le Craig du POOL, le Craig de la Quarantaine, le Craig de l'hiver dernier; . . . Vous qui avez connu le Craig du F.R.C. . . . Vous tous qui avez connu le Craig des mauvais jours, le Craig des éliminés et des éliminations, vous ne me croyez pas. Laissez-vous convaincre, écoutez moi.

Ce que je vais vous dire n'est pas un plaidoyer avec 36 "attendus" qui prouveraient de façon éclatante l'exactitude de mes affirmations. Mais je veux vous mettre dans cette douce atmosphère en vous contant des petites histoires. Et, si vous le voulez bien, commençons par ceux qui, à Craig, tiennent le haut du pavé . . . j'ai nommé les élèves . . .

A tout seigneur, tout honneur . . . Voici les rois actuels de Craig, les PILOTES du 17ème chasse (Il est bien entendu que nous sommes aux environs du 15 septembre) . . . Donc les Rois du moment règnent dans les Cieux de Craig, derrière les 2000CV de leur locomotive . . . je veux dire de leur P. 47.

Il est évident que, après l'élimination des 5 meilleurs d'entre eux en "Advanced", les résultats n'ont pas été aussi brillants qu'un chef de détachement ambitieux l'aurait voulu. Mais cela a justement permis à cette "Campagne du sourire" dont je parlais tout à l'heure, de prendre un magnifique essor.

Il est certain que pour "vouler" un P.47, la technique à suivre n'est pas la même que celle que l'on peut appliquer à d'autres avions. Une locomotive ne se conduit pas comme un A.T.6, que diable. Il y faut quelque fantaisie. . . . Et pour comble de malheur, la fantaisie n'étant



pas tolérée en "advanced," les quelques rares spécimens qui en possédaient quelques brins avaient été éliminés avant les Ailes . . . Mais ne rouvront pas des plaies anciennes et mal refermées.

Ainsi, quand la 1ère section du 17ème Chasse se présenta un matin au T.T.U. elle ne comprenait que d'excellents éléments. On décida donc de prendre quelques risques . . . Deux d'entre eux furent éliminés en "place arrière d'A.T.6," leur totale absence de fantaisie n'ayant pas plu . . . Les autres. On leur donna une chance . . . et un P.47. . . .

. . . Figurez vous qu'ils ont osé cravater en rentrant . . . sous prétexte, sans doute qu'ils l'avaient posé . . . Mais plus tard, nous connûmes la VERITE. . .

Oui, ils avaient posé le P.47 . . . mais à quel prix . . . Ils l'avaient posé avec la même délicatesse que celle du porteur qui se débarasse, dans un wagon, de ces colis fragiles, "HAUT", "BAS." NE PAS REN-VERSER" . . . Certains, jugeant sans doute que leur atterrissage eut été trop doux, s'y reprirent à 4 fois avant de . . . mettre le "Tarpin" sur le sol avec assez de force pour qu'il y reste . . . Aucune fantaisie, je vous dis.

Mais on ne peut juger sur un seul vol . . . On leur donna donc une autre chance . . . Et le lundi ils recommencèrent . . . à montrer un manque total de fantaisie . . . l'un, jugeant un atterrissage pas à son goût et, peut-être aussi, parce qu'il craignait que la tour ne l'ait pas aimé, remit la gomme . . . et, dans un élan magnifique, fonça sur le témoin gênant de ses exploits; la tour réussit (Malheureusement) à se dérober à cette attaque frontale et, le lendemain, le vaillant pilote, pour avoir fait preuve de jugement une fois dans sa vie, fut éliminé . . . Un autre . . . Mais à quoi bon. . . .

Pendant ce temps, la 2ème section, se promenait en Floride. Mais un "hurricane", s'y promenait en même temps qu'elle . . . si bien qu'après un séjour de trois jours dans ces pays dits "enchanteurs" ces messieurs revinrent à Craig. . . . Toujours ce manque de fantaisie. . . . Pourquoi revenir à Craig qu'ils venaient de quitter . . . et pourquoi aller en Floride, pays surfeut par excellence. . . .

Mais tout cela, c'est l'affaire du 17ème chasse et Craig-Field n'est pas le 17ème chasse. Il est vrai que, derrière lui, il ne reste que le menu fretin des "Pas pilotes." Un 18ème qui dort, qui traîne une vie misérable entre le lit et la "Ready-Room". Un 19ème qui cherche, sans y parvenir, d'ailleurs, à imiter son "Upper-Classe" dans ses méthodes d'emploi de la P.T. et du "Ground-School" . . . Voyez . . . toujours cette même crainte, je dirais presque morbide, de la fantaisie de la création . . . Toujours cette manie d'imiter les prédecesseurs . . . sans jamais y parvenir, du reste. . . .

Mais me direz vous, il n'y a pas que les élèves à Craig . . . Il y a l'importante phalange administrative qui, étant administration, doit faire montre de plus de fantaisie que la moyenne des élèves. . . .

Oui, bien sûr . . . et peut-être est-ce à cause de cette fantaisie qui y règne, que l'on a permis l'accès du P.47 à . . . Mais laissez-moi vous raconter l'histoire. . . .

Depuis le matin, tout le bureau était en fièvre. . . . Déjà l'un voulait téléphoner aux services de secours, l'autre cherchait fébrilement le numéro des services de piste. . . .

Poste Aérienne

(Suite)

VILLE Raymond; Sgt. RAQUIN Joseph, HUGOT Paul, PILLORE Marcel, TRANCHANT Lucien S/Chef BOCOGNANO Jean, Hannion Jean, PARIS René, du 2ème détachement—S/Lts. CRAUSAZ Gilbert, Ferrando Jean, Aspt. DACQUIN Jean, Sgt. BARATIN André, FAUDRY Alfred; S/C DOEGLE Marc; Aspts. BERNET Jean, LEBOEUF Pierre, MOUTIN André; Sgt. MAGAND Claude; S/Lt MELINE Jean; Aspt. de THOREY Jacques; S/Chef DUBOS Jean, Sgts. MORLON Jacques, RICHARD Camille du 3ème détachement—PICHAVANT Pierre; S/Lt PUJOL André; Aspts. ISOUX Georges, MANGEANT Louis, MASSIANI Paul; C/C KLING

Il est entré dans son bureau, très calmement, innocemment même . . . Rien en Lui ne pouvait déceler le Héros. . . .

Le Lieutenant N. . . . chef du Xème détachement était là. . . .

"Comment faites-vous N. . . ., pour atterrir le P.47. . . .

Tout le monde connaît l'esprit et la facilité de compréhension du Lieutenant N. . . . (Vous qui en doutez encore, lisez donc le "COURRIER" d'Août pour vous en convaincre . . .) Le Lieutenant N. . . . sentit tout de suite le piège et s'exclama:

"Vous avez fait du P.47, mon Capitaine! . . ."

Je vous laisse imaginer les doux moments qui suivirent: Pour N. . . . c'était la possibilité de cravater un "Bleu" en l'accablant (le mot n'est vraiment pas trop dur, j'ai assisté à l'entretien) en l'accablant de son expérience d'ANCIEN . . .

Quant à notre Commandant d'Ar-



mes, IL exposa simplement, sans cravate, ses premières impressions. . . .

Mais plus tard . . . Lorsque le Commandant d'Armes de Craig Field ira rendre visite à des collègues moins fortunés, foin du lent et désuet A.T.6 . . . C'est en P.47 qu'il se rendra dans ces bases où le Commandant d'Armes n'a, à sa disposition, qu'une place de passager sur A.T.10, voire même sur P.T.17. . . .

Et ce B.25, quel jouet d'enfant . . . On ne peut comparer un char à boeufs à une puissante locomotive. . . .

IL pourra même (4 most censurés . . .) à (I mot censuré . . .). C'est tout dire. . . .

Ce qui précède a déjà paru, sans nom d'auteur, dans le "Journal de marche de Craig-Field" et a été reproduit ici, avec l'aimable permission de son auteur anonyme, et l'autorisation de ses éditeurs.

Les modifications qui ont pu être apportées, ont été faites par l'auteur lui-même, avec l'autorisation de cet auteur.

N.D.L.R. On annonce officiellement que le Commandant d'Armes de Craig Field est passé de locomotive sur Micheline; Il vient être lâché sur P.51.

Jacques; Lt. TREGUER Paul; S/Lt DUPOUX Alcide; Aspt. MARCHAL Joseph, MORVAN Jean; Sgts. GOURBAL Noel, LECOMTE Jean, MONVOISIN Emmanuel, PRADAYROL Raymond, ROBERT André, SANTIAGO Antoine, VARACHAUD André du 4ème détachement—Aspt. AUVRAI Charles; S/Chef MALVESY Henri, HIRIART Jean, LAGRANGE Robert; Sgt. BARBERIS Aimé, BRITTE Raymond, CORON Jean, CARRIDO François; S/Chef GIRAUDON Emmanuel, RABOUSKI Javier; Sgts. DEFAYE Roland, LECA Paul, MELLO-RELLA Joseph, du 5ème détachement—S/Lt. DESBOS Guy; Sgt. BARRIERE Antoine, du 6ème détachement—S/Lt. BIT CLAUDE.

A l'ordre de la Brigade Aérienne.

S/Chef DAMIENS Ernest; S/Lt. BERGEVIN Claude; Sgt. ALLEMAN André; Lt. CHANET Jean; S/Lt. CLEMENCET René, Aspt. BLAN-

CO Paul; C/C DANDRIEU Charles; St. LECUYER Lucien; Adt. Jo-BART Gaston; Sgts. BAUD René, BOUDRINGHIN Charles, STEVENIN Jacques; S/Lt. BLANCHET André, PITION Jean, MAUFRAS Roger; Sgts. DENIS Joanny, LLOBREGAT Lucien, du 1er détachement—Sgts. DUBOLOY Luce, PONCET Jean; S/Lt. NOIROT Jacques; S/Chef FREUND René, C/Chef MAS Georges, du 2ème détachement—Aspts. COUVERCHEL Jean, DUCHANGE André, CHARDENOT Guy, du 3ème détachement—C/Chef CLARIS Yvon, Cap. LECUE Robert; Sgt. DUBUT Jacques; S/Lt. ARNOULD Auguste, FLANDIN Rémi, ROUAN Francis; Sgt. MARQUES Dominique; S/Lt. FERLIE Jacques; S/Lt RICOU Robert; Aspt. FAUVEL Raoul, GRAMUSSET Henri, STUDER Alfred, du 4ème détachement—Sgt. PEREZ Fernand, du 6ème détachement—





Perouges—*Vieilles Maisons*

Témoignages F.F.I

La Ville Rouge

par - G. VINCENDON

.... Je me permets d'adresser ces quelques lignes au "COURRIER DE L'AIR."

Je les dédie, comme un hommage, aux Chefs des Mouvements Unis de la région grenobloise, tombés victimes de la répression nazie et milicienne en novembre et décembre 1943."

G. V.

DAUPHINE 1943.

Depuis juin et l'unification des mouvements de résistance, les Boches et les miliciens sont partout aux aguets. L'armée invisible s'organise, s'arme et lutte. Tous ses membres pensent que l'heure H est proche. Il faut entretenir un climat favorable à l'insurrection.

Dans l'Isère, la Résistance étend sa toile d'araignée sur tout le département. Dans chaque village, dans chaque administration, dans chaque usine, les "Gars de la Résistance" sont présents. Les équipes de sabotage et en particulier celles de Grenoble commandées par Vallier sont très actives. Des coups de main retentissants comme ceux de l'Office du S.T.O., de l'usine Nord-Est, de la poudrière de Pont-de-Claix, de l'Hôtel Moderne, se succèdent sans interruption. Grenoble, en novembre, est virtuellement en état de siège avec couvre-feu de 22 heures à 5 heures du matin.

Dans la capitale des Alpes—la "Ville rouge," comme l'appellent les journaux de Paris—, les P.C. de l'A.S. et des M.U. sont disséminés. Marceau, un des chefs départementaux, a son bureau rue de Palanka. Marceau est le pseudonyme du Dr. Valois de Tullins, un résistant de la première heure dont la tête est mise à prix par la Gestapo depuis six mois. Avec lui les groupes francs ne chôment pas.

Venant de Romans, vers la mi-novembre, je rencontre, rue de Palanka,

Marceau, André et Vittel. Une chambre sombre donnant sur une rue paisible, une atmosphère de conspiration. Les volets sont clos. Un poste récepteur parachuté de Londres nous permet de recevoir les messages d'Outre-Manche. De petits postes émetteurs, vite repérés, hélas—nous maintiennent en contact avec l'Angleterre. Grâce à ces auxiliaires précieux les "Stars," les "Colt," le plastique, la gélignite, l'amonal arriveront par "containers" et armeront d'autres groupes. C'est de ce petit bureau que



... je rencontre, rue de Palanka, Marceau, André et Vittel.....

partent les ordres aux différents secteurs.

Le 11 novembre, une manifestation spontanée s'est déroulée devant le monument des Diables Bleus. Les S.S. encerclant les manifestants ont arrêté six cents personnes et les ont dirigées vers Compiègne. Compiègne!... Siniestre étape sur le chemin de Buchenwald.

Marceau et Vauban ont envoyé un

ultimatum à la Kommandantur exigeant que ces otages saisis sans discrimination soient immédiatement relâchés. Sans quoi . . .

Deux jours après, le Parc d'Artillerie du Polygone sautait avec deux cents tonnes de munitions entreposées là par les Allemands. La centrale électrique était sérieusement touchée. Les S.S. croyant à un soulèvement des Grenoblois, mené par le Maquis du Vercors tuaient vingt-sept personnes dans les rues avoisinant L'Isère. Et les jours suivants les coups de main se multipliaient, souvent exécutés en plein jour par les équipes de Vallier, de Jean et de Chicago. Des policiers, envoyés spécialement par Laval et ces "Messieurs aux imperméables gris" de la Gestapo subissaient échecs sur échecs. Aucune arrestation de notre côté. C'était le calme précédent l'orage. . .

Le 26 novembre, je me trouvais dans les environs de Roybon avec Chambard, lui aussi traqué par la Gestapo. Deux jours auparavant, Evreux, Thivoli (le Commandant Jayer), chef de l'A.S. s'y étaient réunis chez de braves paysans après avoir "brûlé" un barrage de police. Des décisions importantes avaient été prises et l'optimisme régnait.

L'aube du 27 se levait sur une journée qui devait être tragique.

Une de ces pluies fines et pénétrantes qui glacent jusqu'aux os tombait sur les Chambarand. A bicyclette, j'avais rapidement dévalé les pentes des collines qui s'étagent au-dessus de Vinay et de la vallée de l'Isère. L'après-midi, j'arrivais à Tullins, chez le chef de secteur, Comminges. J'y appris, par sa femme éploquée, l'assassinat du beau-frère de Comminges, le Dr. Carrier, de Saint-Marcellin,

exécuté par les miliciens, à l'heure du repas sous les yeux horrifiés de Mme. Carrier et de son bébé. A Grenoble, la "série rouge" avait commencé. Le "Petit Dauphinois" donnait une liste d'une douzaine de noms où figuraient les Docteurs Girard et Butterlin, le journaliste Paris (Vittel). Aux dires du journal, ces crimes qui avaient "plongé dans le deuil d' excellentes familles dauphinoises" avaient été commis par des terroristes. Oui, mais quels "terroristes"? La Gestapo et les tueurs de Darnand.

Dans la soirée, fonçant sur Grenoble, j'apprenais par le chef du 4ème bureau comment Paris avait été exécuté au Cheval de Voreppe, après d'affreuses tortures et comment on avait retrouvé le corps horriblement mutilé du Dr. Valois, près du Palais de Justice. L'ennemi avait frappé à la tête, mais les chefs de l'Armée Secrète avaient échappé à la tuerie et rejoignent le Vercors, cette forteresse naturelle.

De terribles représailles vengèrent la mort de nos héros.

Cinq jours de calme. La vigilance



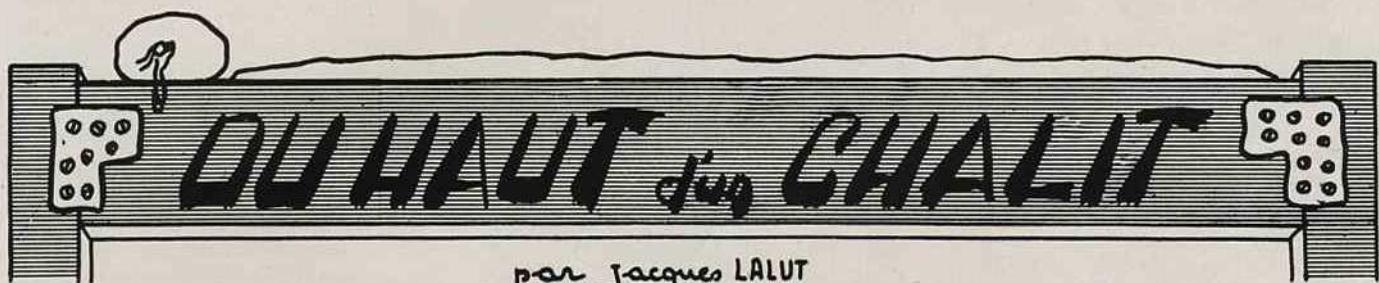
L'entrepôt de munitions de la caserne de Bonne, venait de sauter....

des S.S. se relâchait. Les Allemands cessèrent de patrouiller les rues, la mitrailleuse sous le bras. Ils pensaient, sans doute, en avoir fini avec la Résistance. Mais, le 2 décembre, à huit heures du matin, une explosion sourde, répercutee par les échos de la vallée, ébranlait la ville. L'entrepôt de munitions de la caserne de Bonne, occupée par les nazis, venait de sauter. Trois cents Boches restèrent dans les décombres. A dix heures, nouvelle déflagration. Cette fois, c'étaient les dépôts de grenades qui explosaient.

La population, muette, regarda passer les camions de la Croix-Rouge allemande se dirigeant vers la Tronche avec les blessés. La Kommandantur n'usa pas de représailles, mais la Gestapo doubla ses effectifs.

La lutte secrète, sournoise et sans merci, continuait. . .

E.A.R. Gabriel VINCENDON
Midland, Texas



Ce matin le ciel est gris et incertain. Le contraire m'eut étonné car depuis bientôt une semaine il pleut par intermittence mais avec une régularité décourageante. Ce qui n'empêche pas le service de piste de laver consciencieusement les avions dix minutes avant chaque averse. O! douceur du ciel de Caroline du Sud . . .

Nous sommes trois malheureux, dont un éliminé de la semaine dernière, à tourner comme des enragés dans la chambrée. Vais-je enfin me décider et profiter de ces loisirs forcés pour mettre mon courrier à jour?

Non, décidément les idées ne viennent pas. Je me surprends à rêvasser pendant que, par bribes, me parviennent aux oreilles les éternelles histoires, toujours les mêmes, que raconte mon voisin de lit, un intarissable bavard.

Oh! ces Provençaux. C'est d'ailleurs curieux ce mélange d' accents dans un espace aussi réduit. Plus j'écoute mon interlocuteur et plus il

me semble qu'il parle "parisien" et moi "marseillais". Ce qu'il y a de certain c'est que ni lui ni moi nous n'arriverons à nous exprimer correctement en anglais.

Je préfère décidément mon lit à cette chaise indifférente. Je sais bien qu'il est interdit de se coucher avec des chaussures et de fumer sur le susdit lit, mais qui le verra?

Sur le point de sombrer dans les profondeurs voluptueuses du sommeil, j'aperçois la voiture de mon moniteur qui s'arrête juste en face de la fenêtre, comme chaque matin. Mon moniteur . . . Quelle énigme! Je me demande si je finirai jamais par le comprendre. Quel âge peut-il bien avoir? Tout ce que je sais, c'est qu'il a un petit garçon de quatre ans. Cela, j'en suis sûr, car il m'a affirmé que son fils piloterait mieux que moi s'il le mettait à ma place.

Cet instructeur est un humoriste. La dernière fois que je suis rentré au "parking", il est venu examiner le

train et m'a dit que c'était un "very good airplane".

—Yes, Sir, ai-je répondu.

Moi, je ne suis pas contrariant et je dis toujours oui. Cela d'ailleurs a failli me jouer un vilain tour, car au début je n'étais pas très calé en anglais et il m'avait demandé si je croyais qu'il était "crazy" de le regarder ainsi dans la glace avec des yeux ronds, après chaque manoeuvre.

Evidemment n'ayant rien compris, j'ai répondu: "Yes, Sir", avec mon plus gracieux sourire, comme on me l'avait enseigné. Il n'a pas eu l'air content et cela m'a valu immédiatement un tonneau déclanché et un piqué à mort suivi d'une ressource à m'en vider les yeux. J'ai trouvé ça au poil et j'ai fait bravo en criant: "Encore". Sec, il m'a ramené "at home". Non, décidément, je n'arriverai jamais à comprendre les Américains. Mais tout de même, je le trouve épataant et je crois que c'est le plus chic de mes moniteurs. Mais B.

... m'affirme que le sien est beaucoup mieux. Sur ces entrefaites Y. ... arrive de son pas traînant et se mêle de trancher la question. Ca y



..... interdit de se coucher avec des chaussures et de fumer sur le said lit...

est, voilà que ça recommence. . . .

B. . . . qui en a assez de chercher la différence entre le cap vrai et le cap magnétique, ferme son cahier, en affirmant que tout bien pesé, il préfère encore le Cap Corse, et me propose un "rodeo cafard".

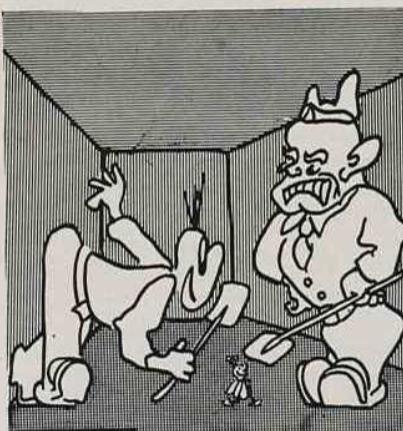
Voilà en deux mots en quoi consiste ce noble sport. Il se joue à deux, chaque participant armé d'un tue-mouches. Avec des ruses de Sioux sur le sentier de la guerre, il s'agit d'ouvrir les placards et d'escagasser (ça y est, je recommence à parler marseillais) les bestioles planquées dans le dentifrice ou les chaussettes. Autrefois, c'était plus intéressant; on jouait par équipes, mais maintenant, nous ne sommes plus que trois. Au bout de dix minutes, j'ai compris. . . . B. . . . est de toute évidence plus fort que

moi. Je le laisse s'exercer tout seul.

Ce soir il y a quartier libre. Que vais-je faire? Cadet Club? Au fait, pourquoi pas? Peut-être y retrouverai-je cette grande blonde qui, au bout de dix secondes de conversation, m'avait fait raconter ma vie au rythme d'un slow lancinant. Puis elle m'a demandé si j'aurai des regrets en quittant ce charmant pays. Oui, lui ai-je galamment répondu, "surtout après y avoir rencontré d'aussi jolis yeux." Ce qui m'a valu avec le traditionnel "Thank you" une mèche de ses cheveux dorés en plein dans l'oeil droit.

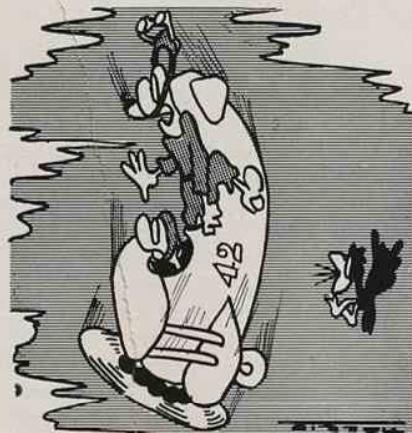
Je laisse maintenant errer mon regard dans la chambrière, sur les objets familiers, muets témoins de mes espoirs de ces deux derniers mois. J'aperçois mes lunettes, mes chères lunettes incassables. Que de souvenirs! . . .

A côté de mes livres, ces pauvres livres jaunis que je traîne depuis Paris, la "pin-up girl" de Y. . . ., au



se joue à deux, armés, chacun d'un tue-mouches, et avec des ruses de Sioux.

sourire standard, semble décourager mes espoirs de ciel bleu pour ce matin et m'inviter à la contemplation d'un



Il n'a pas eu l'air content et cela m'a valu immédiatement un piquet à mort...

tableau de "recognition" cloué sur le mur d'en face.

Eh bien! je crois que c'est définitivement dans le lac pour ce matin et ce qui me reste de mieux à faire est de replier ma combinaison au carré (rayon supérieur à droite, au-dessus des serviettes). C'est si peu de chose et cela fait tant plaisir à l'adjudant.

—Ah! misérable, J'aurai ta peau.

Ce n'est que B. . . . qui s'acharne sur sa trentième victime, un petit cafard tout maigrelet qui tette encore sa mère.

Très loin, de timides pans de ciel bleu déclenchent une offensive par infiltration contre les cumulo-nimbus. Qui sait? Avec un peu de chance, cet après-midi, ou demain, peut-être. . . .

Jacques LALUT
XXXI Détachement

Histoires Vecues

La joie—de partir seul—and de ne plus entendre "gueuler" le moniteur—qui est Français—and qui gueule tellement, peut-être, pour ne pas laisser découvrir son cœur d'or. Premier décollage. Tout va bien. Il est étonné (et un peu inquiet) de ne rien entendre dans l'interphone. D'ailleurs, il est branché sur "Radio". Première approche. Il est trop long et remet la gomme—and—voilà la voix du moniteur qui attend à la tour de contrôle. Oh, une voix contenue, d'abord (Il ne faut pas l'effrayer) "Allons, relevez le train d'atterrissage" — 30 secondes s'écoulent, rien ne bouge. "Alors, ce train?" Pas plus de succès. Et voilà

un rugissement, un hurlement, qui fait trembler l'avion lui-même "Et les roues." Voulez-vous que je monte là-haut pour vous les faire relever — ?" "Non — Non — "Ouf — soupirent-ils ensemble.

Et lui, là-haut, pense déjà aux procédures qu'il lui faudra copier 50 fois.

*
* *

Au cours d'un vol aux "Instruments"—sous la capote—quelle leçon de patience! Quelle guerre des nerfs! Et le moniteur, devant, est si exigeant. Altitude, vitesse, cap, badin, gyro, vario. Que de cadrans, que d'aiguilles! Une demi-heure — passe encore. Mais une heure, une heure de

ce travail. Les yeux s'agrandissent et s'hypnotisent — une sueur froide perle au frond — les mains se crispent sur le manche et la manette des gaz. C'est trop. Et l'Autre qui crie, qui hurle maintenant "Vous êtes dans l'Armée française, et je suis Lieutenant. Je vous ordonne d'obéir ou vous aurez HUIT jours. Oui, Vous les aurez — ." Et voilà l'atterrissage. Enfin. Alors, il demande timidement "Les aurai-je, mon Lieutenant?" "Certainement, ballot, vous les aurez, vos AILES."

Et il les a maintenant, grâce à lui, dont il se rappelle gaiement les crises de fureur.

Racontées par K. DOUR

Le Général de Gaulle à Selfridge



Ce ne sont que les impressions d'un soldat, impressions personnelles mais certainement éprouvées par la plupart des élèves français qui ont eu la chance d'assister à la cérémonie organisée à Selfridge en l'honneur du Général de Gaulle.

Nous sommes alignés sur la grande aire cimentée, devant le pavillon de commandement, un quart d'heure en avance sur l'heure prévue . . . et nous attendons. Patiemment(?) . . . Ce que de pareils moments peuvent être longs et ennuyeux. . . . Nous sommes tous las, éreintés par les astiquages minutieux, abrutis par la manœuvre à pied, par la répétition de la "parade" et par cette attente immobile, au garde-à-vous, en plein soleil. . . . Les nerfs sont crispés. . . . Pourvu qu'il ne tarde pas trop. . . . Pourvu qu'il ne soit pas trop long. . . . Non, à sept heures apparaît un quadrimoteur et un mot chuchoté, "Le voilà" détend chacun de nous comme par enchantement. . . . Il arrive rapidement. Que cet avion qui se profile maintenant sur un fond nuageux mauve et amarante, dans la gloire du soleil couchant, est superbe. Quel émouvant tableau. . . . A peine avons nous le temps de reprendre conscience que le C54 roule déjà. . . . Et les ordres fusent. . . . Les autorités civiles et mil-

itaires s'empressent à la porte du quadrimoteur.

Elle s'ouvre enfin cette porte. . . . Une forme se baisse pour la franchir. . . . Un képi. . . . Un uniforme français. . . . C'est le Général de Gaulle. . . . Une émotion indéfinissable nous étreint soudain, tandis que le canon semble rythmer les palpitations de nos coeurs. . . .

Bref échange de salutations, puis c'est le salut aux drapeaux tandis que résonne les hymnes nationaux. Qu'elle est belle, notre Marseillaise et qu'il est beau notre étendard qui flotte fièrement devant celui qui l'a toujours tenu si haut. . . . Oh! . . . Pourrait-on deviner toutes les pensées, tous les souvenirs qui affluent à l'esprit de ces hommes figés au garde-à-vous, tous les sentiments qui emplissent leur cœur en cet instant pathétique . . . toutes les images qui se présentent à leurs yeux. Le petit soldat en est incapable . . . mais il sait, lui, il sent que ce serrement de gorge qu'il s'efforce de maîtriser, que ce crispement de sa face, que ce picotement des paupières et ces larmes prêtes à jaillir qu'il voudrait garder secrètes, il sait que c'est son cœur qui déborde. . . .

Et voici la revue. . . . Le Général passe devant ces hommes, immobiles comme des statues. Seul leur regard

vit, un regard où se reflète une âme pleine d'espérance et d'ardeur, de jeunesse et de force et de volonté . . . et aussi le plaisir d'avoir avec eux le Chef.

Des ordres à nouveau . . . mais en français cette fois . . . et les sections du détachement se regroupent en colonnes serrés. . . . Qu'y a-t-il? Le Général de GAULLE s'avance vers nous, seul. Il s'arrête tout près. . . . Va-t-il nous parler? Non, pas encore. . . . Il lève ses deux grands bras et fait un geste. . . . Un geste qui n'a rien d'un commandement militaire . . . un geste qui ressemble à celui d'un patriarche ou d'un père . . . à celui d'un apôtre "Allons, venez à moi. . . . Approchez-vous disent ces mains. . . . Et tous ont vu Il est si grand-Il tous ont compris. . . . Mais il y a une seconde d'hésitation. . . . Est-ce vrai? . . . Est-ce possible? Mais oui, et en même temps tous se précipitent pour avoir la meilleure place. . . . Et Lui au milieu, sourit, oh bien légèrement. . . . Comme il a l'air fatigué. . . . Comme Il a blanchi. . . . Mais il sourit pourtant, avec tant de douceur. Est-ce notre enthousiasme qui l'a surpris? Ou est-ce pour mieux dissimuler au fond de ses yeux clairs et profonds toutes les misères, toutes les meurtrissures qu'il a subies avec la



Les trois photos du haut. A gauche, le Général adresse la parole aux élèves; au centre, on reconnaît le Général de Gaulle, le Colonel Bradford Shaw, le Général Luguet, le Général Haines, le Général Juin et le Commandant Bouyer; à droite, le Général de Gaulle félicite le Colonel Bradford Shaw, Commandant la Base de Selfridge. Photos du bas de la page: à gauche, le Général et le Colonel B. Shaw pendant l'exécution des hymnes nationaux; à droite, le Général de Gaulle passe les élèves en revue.

France, pour la France. . . . Et maintenant dans un silence religieux Il parle. . . . Il nous parle: "Mes amis. . . Vous reverrez bientôt la France. . . Vous la trouverez changée. . . Nous avons travaillé, mais il nous faudra beaucoup travailler encore. . . Et nous comptons sur vous, sur tous les bons Français. . . "Et ces mots à peine perceptibles pour les plus éloignés d'entre nous, ces mots prononcés lentement, doucement, mais avec énergie, par une voix inoubliable nous pénètrent entièrement . . . et lorsqu'il

dit, simplement "Au revoir", je suis sûr que chacun de nous a renouvelé, avec ferveur, le serment de se consacrer, comme Lui, à l'accomplissement de ce devoir sacré de travail pour reconstruire quelle que soit notre situation prochaine, civile ou militaire, quels que soient les lieux ou circonstances.

Puis c'est le défilé. Nous marchons tous d'un pas alerte et assuré. . . Nous pouvons encore, en passant, jeter un dernier coup d'œil vers Celui qui déjà repart. Là-bas, chez nous, il nous

attendra. Il ne faut pas qu'il soit déçu lorsque nous y retournerons aussi. Elle doit pouvoir être fière de nous, notre France, comme Elle l'est de tous ses enfants remplis de bonne volonté.

Sur Selfridge le calme descend à nouveau . . . comme pour enchaîner en nos êtres ces souvenirs que nous ne pourrons oublier.

SELFRIFFE, 1 29 Août 1945

K. DOUR

Poste Aérienne



NOUVELLES DES ANCIENS

On nous apprend la mort accidentelle sur B.26 au cours d'une mission d'évacuation, du lieutenant BIT, négociateur, breveté de Selman.

On nous annonce aussi la mort du sergent-mécanicien Leopold Groche qui s'est tué sur B.26 le 22 Août à Treuil-sur-Seine et celle (non confirmée) du Sergent Kerjean.

La presse française de septembre et d'octobre a mentionné une véritable série noire qui se serait abattue sur les équipages stationnés à Saint-Dizier. Sept B.26 (dont un au moins du G.B. "Maroc") se seraient écrasés au sol.

Le 30 septembre, un de ces B.26, appartenant au G.B. "Gascogne" volant à très faible altitude accrocha la cime des arbres d'une plantation de peupliers, près d'Eclaron (Hte. Marne), percuta dans un champ et explosa. Les occupants, un officier et onze sous-officiers furent carbonisés. En voici les noms: s'lieut. NEYS, aspt. DERYCKE, sergt-chef ONIMUS, sergt-chef LUGREZI, sergents TROUILLET, RAJON, DUFOUR, MANIABAL, ZUCCHARELLI, CANNEDU, DANIGO et BERTRAND.

L'avion, parti de l'Afrique du Nord, avait fait escale à Dijon et devait atterrir sur l'aérodrome de Robinson.



Le port de Bordeaux, peu éprouvé, reprend peu à peu son activité d'avant-guerre. Les Allemands avaient sabordé une vingtaine de navires dans la Passe de la Grange. Pour dégager le chenal, il fallut découper les épaves au chalumeau. 200.000 tonnes de marchandises ont déjà pu être débarquées (arachides, cacao, café, céréales, sucre, tabac).

En 1938, Bordeaux recevait mensuellement 400.000 tonnes, pétrole excepté. Ce grand port pourra très prochainement dépasser le trafic normal.



Les Allemands se seraient emparé en France, pendant l'occupation de 76000 tonnes de laine, 50000 tonnes de coton, 38000 tonnes de lin, 75000 tonnes de chiffons de récupération, 500000 tonnes de viande, 46500 tonnes de conserves, 3300 tonnes de volailles, 52000 tonnes de beurre sans compter les margarines et graisses, 33000 tonnes de fromage, 600.000 tonnes de pommes de terre, 322000 tonnes de légumes frais, 300.000 tonnes de fruits secs sans compter les conserves de légumes et de fruits, 40600 tonnes de chocolat et cacao, 180.000 tonnes de sucre, 74000 tonnes de confitures, 150.000.000 d'œufs, 425.000 hectolitres de lait, 636.000 hectolitres de champagne, 7.338.200 hectolitres de vin.

Dans l'acte d'accusation dressé contre les criminels de guerre figurent la liste des arrestations et la description du traitement infligé à nos nationaux: sur 228.000 déportés politiques et raciaux français, 28000 seulement ont survécu. De nombreux Français furent torturés et fusillés, beaucoup comme otages; sur 9.975.000 bâtiments existant en France en 1939, 1.785.000 ont été endommagés, 441.000 détruits. Villages délibérément détruits: 344 dont 62 complètement.

L'économie française a été pillée, 964813 personnes ont été déportées pour le travail forcé en Allemagne et 737.000 ont été astreinte au travail forcé pour l'ennemi en France; enfin les Alsaciens et Lorrains ont été en-

rôlés contre leur gré dans l'armée allemande.

Afin de stimuler l'intérêt des jeunes étudiants pour l'étude de la géographie et leur faire mieux saisir l'importance que doit revêtir l'aviation pour le développement des relations internationales, M. Charles Tillon, Ministre de l'Air, offre un voyage de 3.000 kms. en avion à l'élève de chaque académie ayant montré les meilleures aptitudes en géographie au cours de la prochaine année scolaire.

Le plus grand hydravion du monde, le Laté-631 "Lionel de Marmier," hexamoteur de 63 tonnes, dont nous avons parlé dans notre précédent numéro, a réussi la traversée de l'Atlantique Sud, sans escale, de Port Etienne (Mauritanie) à Rio de Janeiro (Brésil), à la vitesse record de 310 Kms-heure. Le voyage au-dessus de l'océan s'est effectué dans des conditions de confort remarquables (50 passagers couchés).

Mais l'hydravion qui avait repris son vol en direction de Montevideo dut se poser sur un lac, à quelques kilomètres au nord de la capitale uruguayenne, à la suite d'une panne d'hélice. L'amerrissage se fit sans difficultés avec deux moteurs coupés du même côté.

Le "Lionel de Marmier" repartait par ses propres moyens quelques jours plus tard pour Montevideo pour y subir les réparations nécessaires.

Rappelons que cet appareil, de 7200 CV peut enlever 100 passagers sur des parcours de moins de 2000 Kms. et 50 passagers, plus 10 hommes d'équipage, pour la traversée de l'Atlantique sans escale. Au mois d'Août, cet hydravion, au cours de ses vols d'essai, s'était rendu de Biscarosso à Dakar, à la moyenne horaire de 320 Kms. A cette occasion un banquet de 40 couverts avait été servi à bord.

Réflexions sur une Séance de "Link trainer"

L'élève-pilote a généralement l'occasion d'expérimenter cet engin pour la première fois en "Primary". Un beau jour on lui annonce qu'il doit aller au "link" et ce mot éveille en lui l'idée d'un bel appareil où il va pouvoir enfin voler aux instruments, comme sur les "vrais". Après s'être introduit, non sans difficultés, dans la confortable caisse, il écoute d'une oreille attentive les explications vagues d'un moniteur compétent qui essaie de lui démontrer que ce bizarre



appareil réagit comme un avion normal. Il s'aperçoit d'ailleurs très rapidement de l'"exactitude" de ces explications techniques lorsque, à l'expérience, en poussant désespérément sur le manche, l'aiguille de l'altimètre s'obstine dans sa course ascendante tandis que celle du variomètre prend la direction contraire.

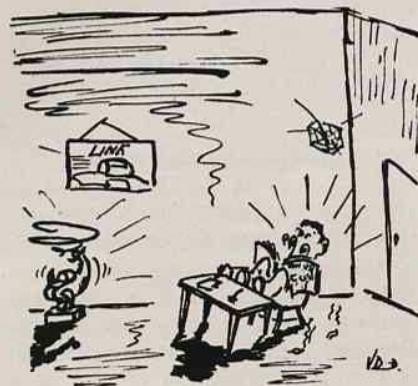
Mais c'est dans la solitude ténébreuse de la capote que l'élève-pilote commence à éprouver, dans leur plénitude, les voluptés subtiles et les satisfactions secrètes du P.S.V.

Ecouteant distraitemment un moniteur attentionné lui dicter une série de manœuvres, notre néophyte, fort de ses expériences antérieures, entend se persuader qu'il est aussi facile de piloter aux instruments qu'aux fesses. Au début, naturellement, certains petits détails choquent son es-

prit terre-à-terre qui n'a pas encore su s'élever vers les Sublimes Hauteurs. . . . Cette idée, par exemple, de décoller à quelques 500 pieds sous terre.

Et il pilote, le malheureux! . . . Ses yeux hagards suivent sur vingt cadres des aiguilles affolées qui s'obstinent à divaguer dans le mauvais sens. Enfin, l'horizon artificiel prouve au pilote que son appareil est horizontal, que sa vitesse est constante et son cap invariable . . . Las! . . . Il s'aperçoit, à ce moment, que son altimètre indique une altitude négative. Vite . . . mon jugement. . . . Et empoignant la manette et le manche, il amorce une ressource figurée pendant que sa vitesse, sournoisement, se réduit dans des proportions plus qu'alarmantes. Notre malheureux pilote tirant la langue, suant, soufflant, tremblant, en un mot "relax," mais nullement découragé, a réussi à atteindre l'altitude prescrite; il constate alors que son appareil se déplace à une allure (fictive, bien entendu) qui l'amènerait à la perte de vitesse si à cet instant précis, le "Link" n'avait la judicieuse idée de se mettre en vrille.

Courageusement, le "student" prend son parti d'une situation désespérée et retrouvant ses vieilles réactions de pilote, pousse du pied, pousse du



manche, sans stopper pour cela la chute simulée. Et le supplice ne cesse qu'avec l'intervention du moniteur qui, ouvrant la porte, hurle: "Don't you see you are in a spin" et arrête la vrille. Puis, reprenant son micro, il fait "remettre ça" à l'élève écoeuré.

Manche, altimètre, vario, compas, vitesse, altitude, gaz. . . . Les aiguilles dansent devant les yeux affolés du malheureux "cadet" qui regarde grêlotter les "index" en face de chiffres de plus en plus flous. Finalement fasciné par tant de poésie, il glisse

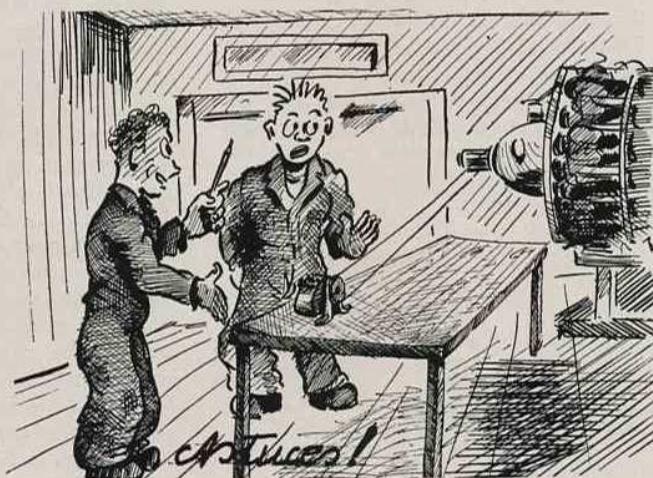
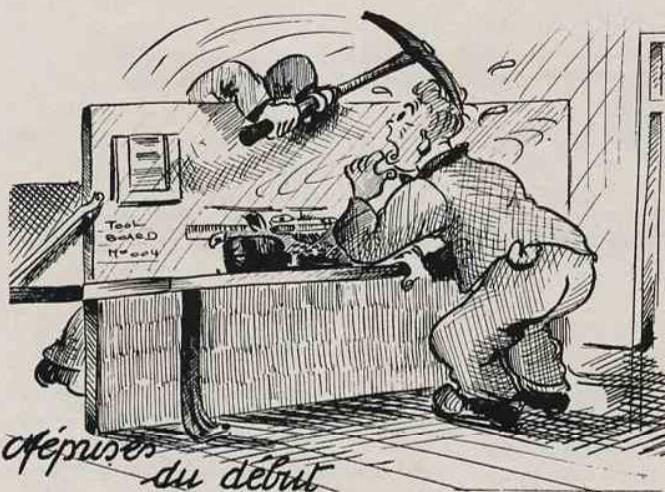


doucement dans le sommeil, bercé par le ronronnement du moteur électrique. . . . Il s'endort jusqu'au moment où l'instructeur furieux vient le tirer de son rêve et arrêter le dix-huitième tour d'une vrille dont les dix-sept premiers étaient passés inaperçus du dit moniteur trop absorbé dans la lecture de ses "comics."

S'extrayant péniblement de sa caisse, abruti, l'œil morne, le Cadet s'en va, titubant, tandis qu'un jovial "See you to-morrow" de l'instructeur fait passer en son échine des frissons d'angoisse.

V. D. Août 1945.

L'humour...



... toujours l'humour

A Keesler, par Gomis

NOUVELLES DE FRANCE (Suite)



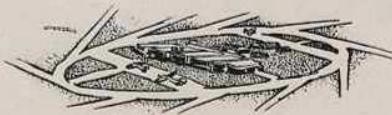
Les chemins de fer français ont déjà remis en service 2500 Kms. de voies ferrées et réélevé 2.000.000 de mètres carrés de bâtiments. Il y aura d'ici la fin de l'année 7.800 locomotives à vapeur en service sur 17.000 en temps normal, alors que 2900 restaient utilisables à la libération. La S.N.C.F. attend 700 locomotives du

type 141 "Liberation" en construction aux U.S.A. sur plans français, et aussi des machines allemandes en compensation des 3.500 locomotives emportées par les Allemands. Il y aura, en service, à la fin de l'année, 270.000 wagons.

Le programme d'électrification interrompu par la guerre sera repris. La ligne Paris-Marseille constituera la pièce essentielle des 2.000 kilomètres à électrifier, portant ainsi à 5.565 Kms. le réseau électrique. La ligne Paris-Lyon comportera des innovations techniques importantes, notam-

ment la section de 140 Kms. de St-Florentin à Dijon, à commande centralisée du trafic et signalisation des deux voies permettant de renverser à volonté le sens de la circulation. On ira de Paris à Lyon en 4 heures 30 en attendant la mise en service d'un matériel ultra-rapide à 200 Kms. à l'heure, actuellement à l'étude.

D'ores et déjà des services Lyon-Paris, Bordeaux-Paris, Paris-Irun et un auto-rail Lyon-Strasbourg et retour ont des vitesses commerciales qui se rapprochent de celles réalisées en 1939.



L'AERODROME D'ORLY

Voici quelques nouvelles précisions sur l'aérogare d'Orly dont le "Courrier de l'Air" d'Août a annoncé l'aménagement.

Le Conseil des Ministres a approuvé la construction de trois projets d'aéroports dans la région parisienne:

Le Bourget, à 7 Kms. de Paris;
Orly à 10 Kms.

Guyancourt à 20 Kms.

Il se trouve que ces trois emplacements sont à des distances convenables et à des altitudes remarquablement étagées: 40 mètres, 80 mètres et 120 mètres respectivement. Ainsi, les espaces aériens seront-ils indépendants et, lorsque le temps sera bouché à un étage, il sera vraisemblablement dégagé sur les autres.

Orly présentant quelques avantages particuliers a obtenu la priorité pour la construction. La dépense prévue, calculée à l'indice des prix du 1er. janvier 1945, sera de l'ordre de 5 milliards. Mille problèmes vont se poser pour la construction. Il faudra quotidiennement 500 wagons et plus de 200 camions pour le transport des matériaux.

Cet aérodrome sera pourvu d'un système de pistes tangentialles: dix

pistes qui feront entre elles un angle de 30°. Elles permettront un trafic de pointe de 200 à 300 mouvements, soit 2800 mouvements par jour. Le trafic maximum prévu pour l'aéroport de Idlewild, à New-York, le plus grand du monde, est de 2400 mouvements par jour.

Le système des pistes tangentialles augmente la sécurité; les pistes étant divergentes, les avions arrivant simultanément ne sont rapprochés qu'à l'atterrissement.

De plus, on aura ainsi à Idlewild et à Orly deux aérodromes analogues ce qui facilitera le travail des pilotes et attirera les lignes vers Paris.

L'accès vers la capitale se fera par:

La route: le tronçon de la route nationale No. 7 aboutira à l'aérogare par un passage souterrain;

Le fer: Un embranchement de la Grande Ceinture en liaison avec la gare d'Orsay. Par micheline. Durée du trajet: 20 minutes.

L'air: Une plate-forme pour taxis aériens, genre hélicoptère, sera aménagée derrière l'aérogare.

Orly, comprendra, à l'intention des voyageurs: une agence de tourisme, un bureau des P.T.T., un hall de boutiques, un restaurant et un hôtel.

Tandis que l'aéroport du Bourget, aux caractéristiques limitées, jouera à Paris le rôle dévolu à l'aérodrome La Guardia en ce qui concerne l'aéroport

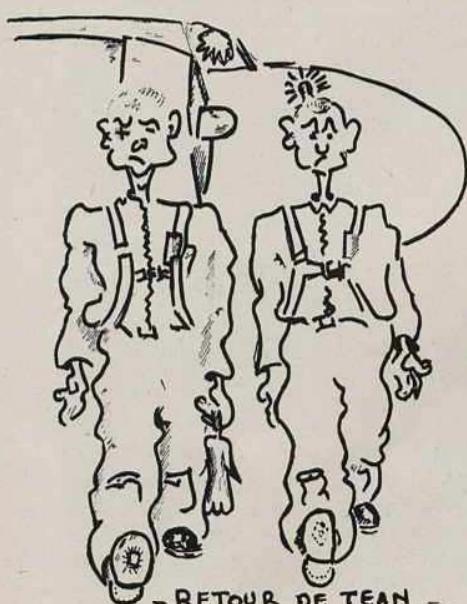
de New-York, Orly, jumeau d'Idlewild, fera de Paris, en moins de cinq ans, le lieu géométrique des relations aériennes internationales.



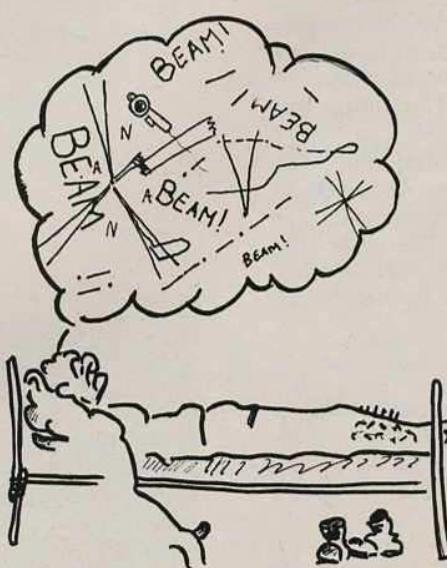
Du 23 au 29 septembre, la production de la houille a été de 804.000 contre 757.000 tonnes la semaine précédente. Le rendement du fond est passé de 872 à 897 kgs. L'amélioration est particulièrement sensible dans les bassins du Nord et du Pas-de-Calais, grâce à l'emploi des prisonniers de guerre qui ont accru les effectifs de 185.000.

La première péniche de charbon sarrois à destination de la France a franchi la frontière à l'écluse de Gudingen, le 19 octobre. L'extraction journalière du bassin de la Sarre atteint 20.000 tonnes soit la moitié du tonnage d'avant-guerre. Sa production en grande partie utilisée par les usines sarroises et notamment par la verrerie de St-Inglebert qui fabrique journallement 15.000 m² de verre à vitre attendu impatiemment par les sinistrés français.

... A Selfridge, par Soucier



- RETOUR DE TEAM -



LE CAUCHEMARD.



TERRAIN AUXILIARE

CIEUX D'AMERIQUE

dans mon diary

*Off we go into the wild blue yonder,
Climbing up into the sky.*

Lundi

Malgré les menaces d'un ciel qui se couvre de plus en plus, nous avons décollé pour un bombardement de nuit.

19 h. 47. . . . La route entre la base et les cibles est barrée par un front. Premier essai infructueux. . . . Dès que l'on entre dans la masse



des nuages, l'appareil est pris de secousses désordonnées et nous devons faire demi-tour. Pendant plus d'une heure nous avons cherché en vain le trou qui nous permettrait le passage.

Nous sommes dominés par un mur de cumulus gris sale, aux bords jaune crème; sa masse gigantesque se colore par moment de reflets violets et outremer qui vont mourir en des profondeurs noires où il ne ferait pas bon s'aventurer.

Mais le tableau change d'instant en instant. . . . Le ciel s'est maintenant empourpré de cette teinte cuivrée particulière aux orages, une teinte de mauvais augure qui produit une atmosphère trouble de malaise et prend au ventre comme une douleur physique.

Le violet du cumulus lui aussi a disparu. Les nuées paraissent maintenant vêtues de toute la gamme des verts; des draperies d'émeraudes se déroulent en volutes sur des dômes de malachite, estompant la masse nuageuse d'un vert sombre que vient aviver, par intermittence, la lueur crue et bleutée d'un éclair. . . .

Jeudi

Aujourd'hui, au bout de nos ailes, s'accrochaient deux longues traînées blanches de vapeur, semblables à des queues de comètes, Cirrus de plume dans un ciel mauve à force d'être trop bleu. . . .

Mercredi

Oscoda. La cible est cachée par un banc de cumulus à 4.000. . . . Dans l'attente d'une éclaircie, d'ailleurs improbable, nous descendons au niveau des nuages. Vus sous cet angle leur aspect

change; ce n'est plus le troupeau de petits flocons grisâtres, entre lesquels s'enchâssent des coins assombris du sol, tels qu'ils nous apparaissaient de 11.000 . . . C'est un océan d'une blancheur éclatante qui éblouit à vous en faire mal aux yeux, un névé immaculé que dominent, ici, des massifs isolés, là, des tours s'épanouissant en panaches ou en crêtes, plus loin, des assemblages monstrueux de moutons blancs à peine ombrés de violet, semblables à quelques gigantesques bêtes apocalyptiques endormies sur une plage après la fuite des eaux.

L'ombre de l'appareil court sur ce tapis d'une pureté virginal, grandissant ou se rétrécissant au gré des irrégularités du niveau nuageux mais toujours auréolé des sept couleurs de l'arc-en-ciel.

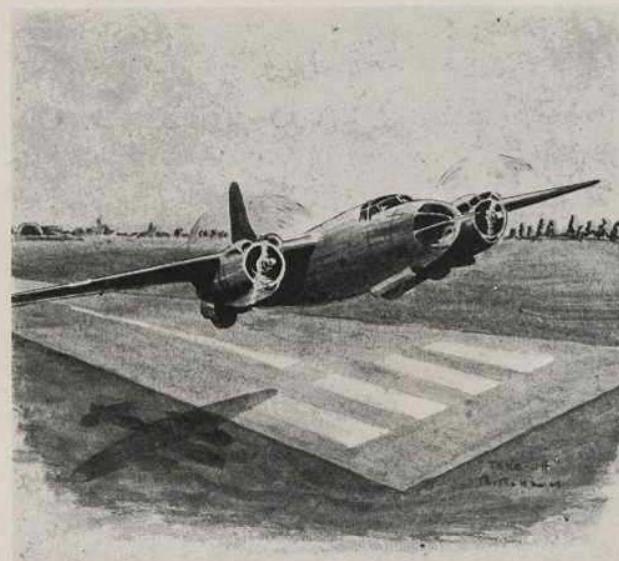
L'avion pique, se cabre et amorce, soudain, une chandelle devant une bizarre tour de Pise. Tandis que je perds à demi la respiration, écrasé contre la paroi de mon compartiment, le nez vitré s'irradie brusquement de mille feux qui viennent se jouer dans les myriades de petites fentes du plexiglass. . . .

Mardi

. . . . De ces couleurs à demi-irréelles, mauves et roses, comme l'on n'en rencontre qu'au Texas ou au Sahara. . . .

Samedi

Lorsque nous avons quitté le terrain, le sol était encore dans l'ombre. A 6.000, nous avons rencontré le soleil avec la joie un peu égoïste de pouvoir en profiter quelques minutes avant les petits insectes qui courrent, là tout en bas, sur le ruban de cette route encore voilée par des lambeaux argentés de brume matinale.



Mercredi

Mission instruments . . . Altitude 9.700, cap 282, 207 mph.

Le ciel est pâle. Un astre blasé déjà triste comme un soleil d'hiver, dispense une lumière avare et incisive comme la lame d'un scalpel, glacée comme un regard jeté, après une nuit d'insomnie, sur des décisions prises avec enthousiasme la veille.

Cette morne clarté que Phœbé projette comme un jugement sans indulgence sur les créatures, invite à la médiation, pénètre jusqu'au fond de l'âme. C'est une sensation déprimante qui me conduirait rapidement, j'en ai conscience, au dégoût des choses et de moi-même.

Envahi par une soudaine lassitude, je regarde, amorphe, ce rayon grisâtre qui vient mourir sur

ma table. Tout à l'heure, il tournera avec l'avion et disparaîtra, laissant la cabine dans une demi-obscurité. Et, soudain, dans cette pénombre agréable et rassurante, il me semble que le monde et moi-même sortons une nouvelle fois des limbes. . . .

Selfridge Field, Septembre 1945

Caporal-Chef ROLAND



"Armistice Day"

Le 11 Novembre, la Mission de l'Air a célébré l'anniversaire de l'Armistice en s'associant aux manifestations organisées par l'Ambassade de France et par les autorités américaines. Une délégation d'officiers et de sous-officiers aviateurs assista à la messe célébrée en l'Eglise française St. Mathieu tandis qu'un deuxième détachement se rendait à Arlington Cemetery pour y représenter la Mission à la cérémonie qui se déroula devant la tombe du Soldat Inconnu américain.

Dans les camps, l'"Armistice Day" a été marqué par les prises d'armes traditionnelles et par la lecture, sur le front des troupes, de l'Ordre du Jour No. 8 du Général de Division Aérienne LUGUET, Commandant les Eléments Air aux U.S.A. :

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

Le 11 novembre, comme les précédents, ramène notre pensée aux sacrifices consentis par la France pour le triomphe d'un idéal de Liberté, Egalité, Fraternité.

Aux morts de 14-18, évoqués par l'Arc de Triomphe, ajoutons ceux de 39-45 qu'honrera le monument du Mont Valérien où fusillait l'agresseur.

Soyons dignes d'eux. Soyons en fiers . . . et restons forts.

Cet anniversaire de 1945 sera le dernier à voir une partie de notre Armée de l'Air vivant en territoires alliés. La paix ramène chacun dans son pays. Gardons la reconnaissance de l'aide reçue.

N'oublions pas.

Dans le monde nouveau les compétitions doivent céder à la fraternité humaine. Restons unis.

**VIVE LA FRANCE! VIVENT LES ETATS-UNIS!
VIVENT LES NATIONS UNIES!**

Ch. LUGUET



Le "Courrier" est DEMOBILISE

Le "Courrier de l'Air" ne paraîtra plus.

Avec la fermeture de la plupart des écoles, la démobilisation et les départs massifs, sa dissolution était devenue une nécessité.

Cependant, ce n'est pas sans tristesse que nous avons pris connaissance de cette décision et, avant d'inscrire le mot "FINIS" au bas de cette quarantième page du douzième et ultime numéro, nous ne pouvons résister à la tentation de jeter un dernier regard sur le chemin parcouru.

Les débuts du "Courrier" furent difficiles.

La rédaction, souvent avec des moyens de fortune, eut à cœur de perfectionner sans cesse, mais vainement furent demeurés ses efforts sans l'aide généreuse et l'intérêt bienveillant que le Chef de la Mission de l'Air, créateur de notre revue, a toujours témoigné au "Courrier." Nous serons-t-il permis de rappeler qui il n'a jamais cessé, malgré ses nombreuses préoccupations et ses lourdes responsabilités, de suivre de très près l'évolution d'une œuvre qu'il avait conçue?

Le "Courrier" risqua ses premiers pas dans un sentier semé d'embûches. Il nous est agréable d'exprimer ici notre reconnaissance à ceux qui supprimèrent un à un les obstacles placés sur sa route: le Department of Justice qui permit sa libéralisation, en pleine guerre, l'édition et la diffusion aux Etats-Unis d'un magazine militaire français; le War Department, et plus particulièrement les officiers du Foreign Liaison Branch, qui nous accordèrent toutes les autorisations que nous sollicitâmes et M. Baubée, Attaché de Presse à l'Ambassade qui nous éclaira maintes fois de ses conseils.

Aux Commandants d'Armes, dont la bonne volonté et l'active coopération nous furent si précieuses, nous adressons de chaleureux remerciements. Mais c'est à nos camarades, à nos collaborateurs bénévoles, que va la meilleure part de notre gratitude, aux élèves, gradés ou non, qui firent du "Courrier" ce qu'il était devenu: une revue originale, jeune, vivante. Il nous sera difficile d'oublier les trois as de l'époque héroïque: Noetinger, Dufetel, Bourdens, maîtres du crayon et du stylo; les rédacteurs à la verve inépuisable: Bruneau, Rault-Maisonneuve, Oriot, Le Gall, Eychenne, Sagnier, Roland, Laurent, Novak—il y en eut beaucoup d'autres; les "cartoonists" Galtier, Allemang, Soucier, Gomis, Boissout (Boissout surtout qui devint par la suite notre dessinateur officiel) dont l'humour et la fantaisie mirent de la gaieté dans nos pages et, enfin, ceux qui promettaient tant et dont nous ne pouvons relire les articles sans un serrement de cœur, Thierry de Sevin, Comerçon, tombés en service aérien.

Le "Courrier" n'était pas une revue littéraire, ni un magazine à grand tirage. Il n'avait pas de prétention. Resserrer les liens de camaraderie entre les membres des C.F.P.N.A. en servant de trait d'union, diffuser dans les camps ces nouvelles qui y parviennent rarement, donner aux élèves un moyen d'expression et l'occasion d'exalter la fierté et l'amour de leur métier, c'était à peu près toute son ambition.

Mais si, dans les limites de ses modestes moyens, il a réussi à mettre en valeur le splendide effort de nos ailes en Amérique, s'il a pu, au cours de vingt, de trente articles d'impressions de vol ou d'école, révéler en de pathétiques confessions, le magnifique esprit qui anime nos jeunes gens, s'il a contribué, en relatant les glorieuses prouesses de nos aviateurs au combat, à soutenir le prestige de nos cocardes, le "Courrier" aura bien rempli sa mission. Il peut maintenant disparaître...

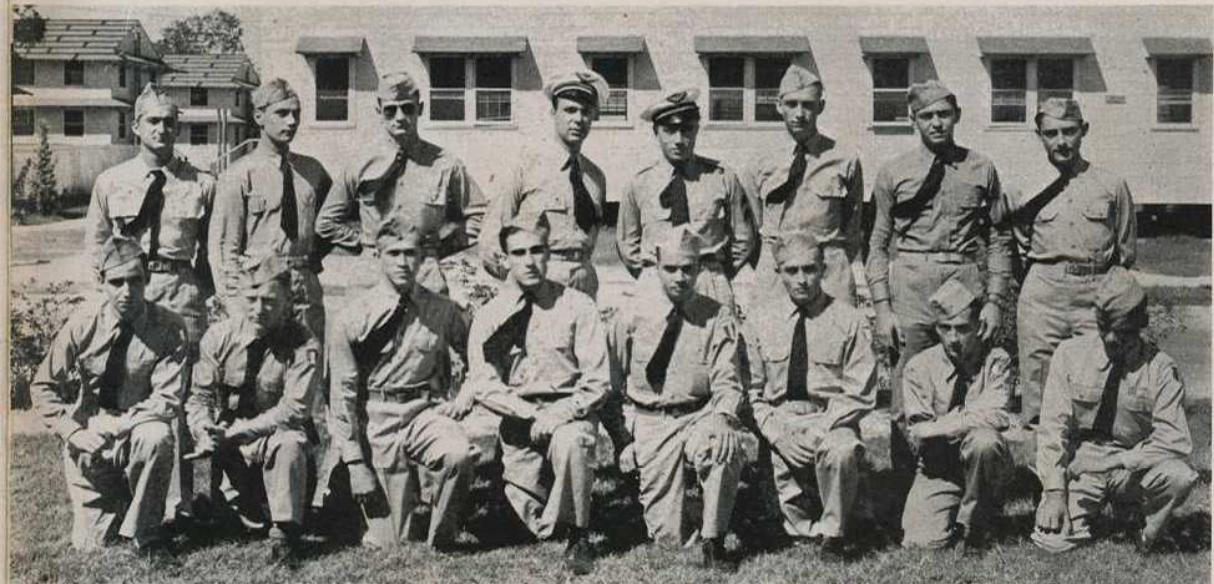
Cne. A. Morand



MIDLAND



KEESLER FIELD



MIDLAND



BATIR LA PAIX

par le General de Gaulle

Dans un univers sanglant, dur et couvert de ruines, nous avions à bâti la paix en commun avec nos alliés. Alors qu'il y a quinze mois, la totalité du sol métropolitain français était encore aux mains de l'ennemi, voici que la France, grâce à son redressement extérieur et intérieur, assume de nouveau les plus hautes responsabilités internationales.

Je ne cacherai pas que cette tâche est rude. L'écroulement de certains états, l'ascension de certains autres, les épreuves endurées par tous ont changé de fond en comble l'ampleur et le caractère des problèmes d'autrefois. Il faut pourtant que la France s'assure de ce qui lui est dû, après cette guerre de trente ans. Il faut qu'elle garde le long du Rhin les portes de chez-elle. Il faut qu'elle fasse en sorte que le grand fleuve occidental et le bassin de la Ruhr ne soient, non plus des sujets permanents d'alarme, mais des liens entre les peuples éternellement menacés. Il faut qu'elle soit en mesure d'exercer dans le vieux et noble Orient d'amicales influences. Il faut qu'elle recouvre la possibilité de conduire l'Indo-chine dans la voie de la liberté et de la prospérité. Il faut, en même temps, qu'elle fasse entrer ce qu'elle a de sagesse, d'expérience, d'esprit de justice dans les traités en gestation et qu'elle concoure à établir cette organisation locale et générale entre les nations du monde, faute de laquelle la race des hommes serait vouée encore une fois au malheur et à la guerre. De tels droits sont lourds à défendre. De tels devoirs lourds à porter. Mais c'est ainsi quand on est la France! Au-dedans, si après un an d'efforts nous avons fait de grands progrès dans notre rétablissement la tâche est seulement commencée. Notre production atteint aujourd'hui la moitié de son niveau d'avant-guerre, alors qu'il faut qu'elle le dépasse pour combler tous les vides, réparer tout ce qui est détruit. A cet égard, chacun de nous est en vérité responsable, qu'il soit paysan, patron, ouvrier, fonctionnaire, commerçant ou ministre, du moment qu'il a des bras, une tête et un cœur.

A mesure que les choses s'améliorent matériellement, nous pouvons aborder les réformes. Il est vrai que nous avons commencé. De chacune de ces réformes, on avait autrefois beaucoup et beaucoup parlé, sans parvenir à les réaliser. En dix-huit mois nous les avons faites.

Et cependant, pour renouveler comme nous le devons et comme nous le voulons notre beau et cher pays, moderniser ses moyens, multiplier ses enfants, assurer à chacun d'eux le plus possible de liberté, de dignité, de sécurité, bref susciter une France plus forte, meilleure et plus heureuse, nous avons à faire bien davantage. Il y faudrait dans la foi, la raison, le travail et l'effort acharné de toute une génération.

Pour notre action de grand peuple parmi les peuples, pour notre labeur de reconstruction française, pour notre tâche de renouveau nous avons besoin de bonnes et solides institutions. Chaque Français, chaque Française ont, j'en suis sûr, éfléchi à tout ce qui doit être fait au dehors et au dedans pour assurer la vie, la position et le progrès de la France, mesuré quelles difficultés sont à vaincre et compris l'extrême importance que revêtent à cet égard l'organisation et le fonctionnement de l'Etat. Chaque Français, chaque Française sont, j'en suis sûr, convaincus que, dans le temps où nous vivons, nous ne pourrions, sans danger grave, ni retourner au système d'impuissance et d'instabilité qui se pratiquait avant-guerre, ni nous exposer nous-mêmes aux crimes et aux aventures.

En vérité, devant l'évidence et l'étendue du devoir national, la combinaison des intrigues, des invectives de mauvaise foi, l'exploitation des mécontentements ont un caractère à la fois absurde et périmé. Ce ne sont là que jeux médiocres et sans issue d'une époque désormais révolue. Le monde tel qu'il est ne permet plus à un grand pays de s'y disperser et de s'y affaiblir.

Les Français et Françaises ont par le suffrage le moyen d'exprimer leur volonté. Ils ont le devoir de le faire. Ils ont le devoir de voter. Demain, j'en suis sûr, ils marqueront que ce qu'ils veulent c'est du neuf et du raisonnable.

Et nous verrons, oui! Nous verrons alors qu'on a toujours raison de se fier au peuple de France!

(Discours radiodiffusé le 22 septembre 1945)



IMPRIME AUX U. S. A.
par MOUNT VERNON PUBLISHING CO.
Washington, D. C.