



1944
NOVEMBRE

★
Le
Soldat Inconnu

COURRIER

DE L' AIR



AUX ETATS-UNIS

RESONANCES

“Notre but se trouve bien au delà de l'affreux champ de bataille. Quand nous avons recours à la force, comme nous sommes contraints de le faire en ce moment, nous entendons que cette force soit utilisée non seulement pour éliminer les sources actuelles du mal, mais aussi pour assurer le bien futur de l'humanité.”

FRANKLIN D. ROOSEVELT.

(9 décembre 1941.)

“Nous avons fixé comme but et terme de notre tâche, la victoire de la France sur les ennemis et le respect de la souveraineté nationale.”

GENERAL DE GAULLE.

(Discours prononcé à Paris, le 11 novembre 1944.)

11 NOVEMBRE 1918: que ton souvenir nous inspire de rendre justice à nos morts par une paix digne de leur sacrifice!

“FRANCE-AMERIQUE.”

(12 Novembre 1944.)

“Nos forces aériennes, sans cesse accrues, ont toujours été présentes au combat. La guerre continue. Poursuivez votre tâche sublime jusqu'à la défaite totale de l'ennemi hitlérien. L'union de l'armée et de la nation ne sera plus désormais un vain mot. Combattants français dans tous les cieux, combattants français des troupes de la dure lutte clandestine, jeunes Françaises enthousiastes, vous formez déjà la structure de l'armée nouvelle.

“Je m'incline devant vos drapeaux sur lesquels vous avez écrit en lettres de sang, vos exploits dans la lutte contre l'envahisseur.”

CHARLES TILLON,

Ministre de l'Air.

(Ordre Général No. 1 du 29 septembre 1944.)

S O M M A I R E

Ce numero est dedie au Soldat Inconnu



Propos en l'Air

Editorial

par le Lt. Colonel P. MORTIER

Général de Gaulle

L'Aviation allemande

Paris

Miranda

par l'élève THIERRY de SEVIN

illustré par l'E. A. R. DUFETEL

Tuscaloosa

par l'E. A. R. P. BORODINE

Keesler Field

La Grande Peur

par l'E. A. R. BERNARD

Les bien bonnes

par le Sgt. Chef P. HENRY

Bolling Field

Le Vol, ce poème

par le Sgt. P. BRUNEAU

Air Sea Rescue

par le Lt. Colonel MURTIN

illustré par le Lt. NOETINGER

Les Gaietés de la ligne de vol

Dessins par le Sgt. H. P. BOISSOUT

Les Ailes Françaises

Le Saut du Doubs

Le Jura

par le Sgt. VIEILLE-MECET

Poste Aérienne

Chasseur mon frère

illustré par le Lt. NOETINGER

Vol de Nuit

par l'E. A. R. Henry de

BOISBOISSEL

Au Canada

Croquis par le C. C. H. BOURDENS

Tours de Piste

Résonances

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

LE COURRIER DE L'AIR

ORGANE DES ELEVES
DE
L'AVIATION FRANCAISE
EN AMERIQUE



AUX ETATS UNIS

**"Par les Elèves
pour les Elèves"**

No. 3

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

PROPOS EN L'AIR

EDITORIAL

"Un Soldat Inconnu"

Dans le bel ordre du jour, lu le 11 novembre, devant tous les aviateurs français des Etats-Unis, le Général Luguet a évoqué avec une noble et sobre émotion le souvenir de l'Armistice.

Jamais cet anniversaire n'aura été célébré avec plus de ferveur que cette année. Autour du soldat magnifique qui, dans les moments les plus tragiques n'a jamais désespéré de la victoire, les Parisiens se sont pressés en foule devant la dalle sacrée de l'Arc de Triomphe pour écouter la voix silencieuse du Soldat Inconnu. Elle leur a certainement parlé, cette voix, des héros, des martyrs de 1914 à 1918 et rappelé qu'ils avaient, en tombant, l'espérance que leur sacrifice ne serait pas inutile et que l'union du front se maintiendrait dans la paix et dans une paix durable, la paix que leur promettait—mais les promesses ne sont pas toujours tenues!—leur glorieuse victoire.

Elle leur a parlé aussi des héros et des martyrs de la présente guerre. Qu'on pense à un pays qui fut envahi pendant cinquante mois, qui perdit près de deux millions de ses meilleurs enfants, qui dut réparer ses ruines, restaurer ses finances, son commerce, son industrie et son agriculture et assurer en même temps sa défense nationale, à un pays pacifique, confiant dans la valeur de ses traités et de ses alliances et qui, après tant d'épreuves à peine surmontées, fut à nouveau envahi, rançonné, torturé par des hommes de proie qui préparaient depuis longtemps leur coup, leur mauvais coup!...

Et de tout cela, nous sommes tout de même sortis, et la France et Paris se sont d'un seul coup, avec l'aide de nos vaillants alliés, délivrés de leurs bourreaux.

C'est à nouveau la gloire, les cloches de Notre-

Dame, les couleurs sur l'Arc de Triomphe et jusqu'à la flèche de la cathédrale de Strasbourg; c'est un peuple délirant de joie et de fierté.

Pour cette nouvelle victoire, d'innombrables héros, souvent sans armes et sans munitions, se sont battus, nouveaux sans-culottes (en même temps que se battaient nos soldats) comme au temps de la Patrie en danger.

Combien sont tombés que nous ne connaissons pas?

—Ne serait-il pas beau, ne serait-il pas juste qu'un de ces volontaires de la Résistance, homme, femme ou enfant, un de ces martyrs dont nous ignorons tout, dont on aura retrouvé le corps mutilé dans une fosse ou une chambre de torture, fut admis, lui aussi, sous la flamme éternelle, à reposer près de son frère, de son modèle de l'autre guerre?

Ainsi, prouverons-nous à la fois la continuité de l'héroïsme français et la fidélité de notre souvenir. Ainsi, affirmerons-nous notre espoir dans la marche de la France vers ses glorieuses destinées, dans le culte de ses héros, dans sa volonté inébranlable de poursuite et de défense des conquêtes de la dignité humaine.

Lt. Colonel PIERRE MORTIER.

DISCIPLINE DE VOL: UN CAS

C'était en août 1937, à la fête de l'aviation à l'aérodrome de Touchino près Moscou. L'as de l'acrobatie, célèbre par ses victoires en combat et par ses prouesses sur la route du Pôle Nord vers les Etats-Unis, l'aviateur Tchkalov présentait le prototype du nouveau chasseur: I-16.

Après avoir admiré un magnifique répertoire exécuté en toute maîtrise, les quelques centaines de milliers de spectateurs répartis sur l'aérodrome et les collines environnantes virent l'avion prendre

son terrain... et soudain repartir pleins gaz pour s'élever à nouveau, une seule roue du train d'atterrissage ayant pu sortir.

C'est alors que commença quelque chose d'imprévu, d'inouï, le spectacle que peut donner un maître de la voltige aérienne qui, furieux, vient de crier dans sa carlingue: "Cette roue sortira quand je devrais pour cela en briser l'avion."

Avec une brutalité invraisemblable, les loopings se terminaient en tonneaux; les tonneaux se heurtaient littéralement, doubles, triples, à droite, à gauche, suivis de piqués à fond, soudain cassés en chandelles au mépris de tout coefficient de sécurité...

Déjà on avait emmené Madame Tchkalov, en sanglots, pour lui éviter de voir l'avion de son mari éclater en l'air, ou faire explosion au sol... Staline fronçait les sourcils.

C'est en vain qu'un autre avion avait décollé, sur le fuselage duquel on avait hâtivement inscrit: "Par ordre de Staline, jetez-vous en parachute."

Entre les mains de Tchkalov, inexorable, le I-16 continuait de bondir et de rebondir entre le sol et 2.000 mètres, dant toutes les directions, dans toutes les positions, se débattant en des culbutes qui n'avaient plus de nom, au milieu des miaulements suraigus du moteur, et de l'angoisse des spectateurs montée au paroxysme...

Et soudain ce fut la détente, un dernier arrachement se résolvait, comme par enchantement, en une descente dont la calme rapidité amenait l'appareil au sol sans une hésitation, sans un heurt, sans que l'on put voir au juste à quel moment il avait cessé son vol pour commencer sa course en roulant... sur ses deux roues enfin toutes deux sorties...

Les cris de joie, les pleurs, les acclamations de la foule assuraient déjà le pardon de Tchkalov que Staline faisait immédiatement appeler:

"Dites-moi, à quoi pensiez-vous en risquant ainsi votre existence?"

— "Camarade Staline, je pensais que la machine dont la présentation m'avait été confiée, était le chef d'oeuvre, couronnait l'effort de milliers de travailleurs, depuis les ingénieurs des bureaux jusqu'aux manoeuvres d'usines, je pensais qu'elle était la plus merveilleuse machine que j'aie jamais pilotée, et qu'elle serait demain la meilleure arme pour la défense aérienne de notre Pays; devant tout cela, j'ai pensé que je n'avais pas le droit de perdre un tel avion, mais que je devais risquer ma vie jusqu'à la dernière chance de le sauver."

— "Vous avez commis une grande erreur, camarade Tchkalov. La vie d'un bon citoyen est infiniment plus précieuse que n'importe quelle machine. Il n'est pas un des spectateurs, il n'est pas un citoyen, et moi-même compris, qui tout à l'heure, n'aurait donné les meilleurs avions du pays pour sauver votre existence. L'existence, c'est la ressource suprême. Il faut la conserver dans le travail quotidien pour pouvoir la risquer lorsque l'enjeu en vaut la peine, quand il s'agit, comme vous l'avez fait déjà, de sauver d'autres existences, de défendre son pays, de se sacrifier pour que de grandes choses se réalisent. Rappelez-

vous, camarade Tchkalov, vous n'êtes pas comptable de votre existence devant vous-même, mais devant votre Pays."

Et Tchkalov dut se le rappeler, car, lorsque je le vis pour la dernière fois, dans le courant de l'hiver 39-40, exposé sur un catafalque de fleurs, avant les funérailles nationales de héros, et le scellement de ses cendres dans les murailles du Kremlin, il venait de tomber sur un nouvel appareil, au cours d'un de ces accidents, hélas, banals pour les pilotes d'essais, et qui n'engagent pas leur responsabilité devant le Pays, mais au contraire, leur assurent sa pieuse reconnaissance.

VIEILLE HISTOIRE



C'était en 1916 ou 17. La mode des initiales pour désigner les services ou les unités commençait à faire fureur.

Un officier d'état-major de division reçut un jour, du haut-commandement, l'ordre de rassembler 20 J. P. P. et de les acheminer vers le parc de X. ...

Ne sachant pas exactement de quoi il s'agissait, il prit le parti de transmettre l'ordre, sans commentaire, à la brigade qui, ignorant elle-même le sens mystérieux de ces initiales, passa une note de service au régiment.

Ainsi, d'échelon en échelon, de la brigade au régiment, du régiment au bataillon, du bataillon à la compagnie, l'ordre finalement aboutit en ligne dans une section d'infanterie, où il fallut bien passer à exécution.

Un adjudant se mit sur le champ en devoir de recruter 20 volontaires J. P. P. Il les trouva sans peine, les poilus étant toujours disposés à accepter n'importe quel "filon", et prêts à saisir la moindre occasion, même dangereuse, d'échapper à la boue et à la vermine des tranchées.

Les 20 J. P. P. dûment encadrés par un sous-officier se trouvaient donc, au jour dit, rassemblés à l'arrière et présentés à l'officier responsable.

— Où diable sont donc vos J. P. P. ?

— Mais... mon Commandant, les voilà", répond le chef du détachement en indiquant ses braves poilus, "je vous les garantis spécialement qualifiés et triés sur le volet!"

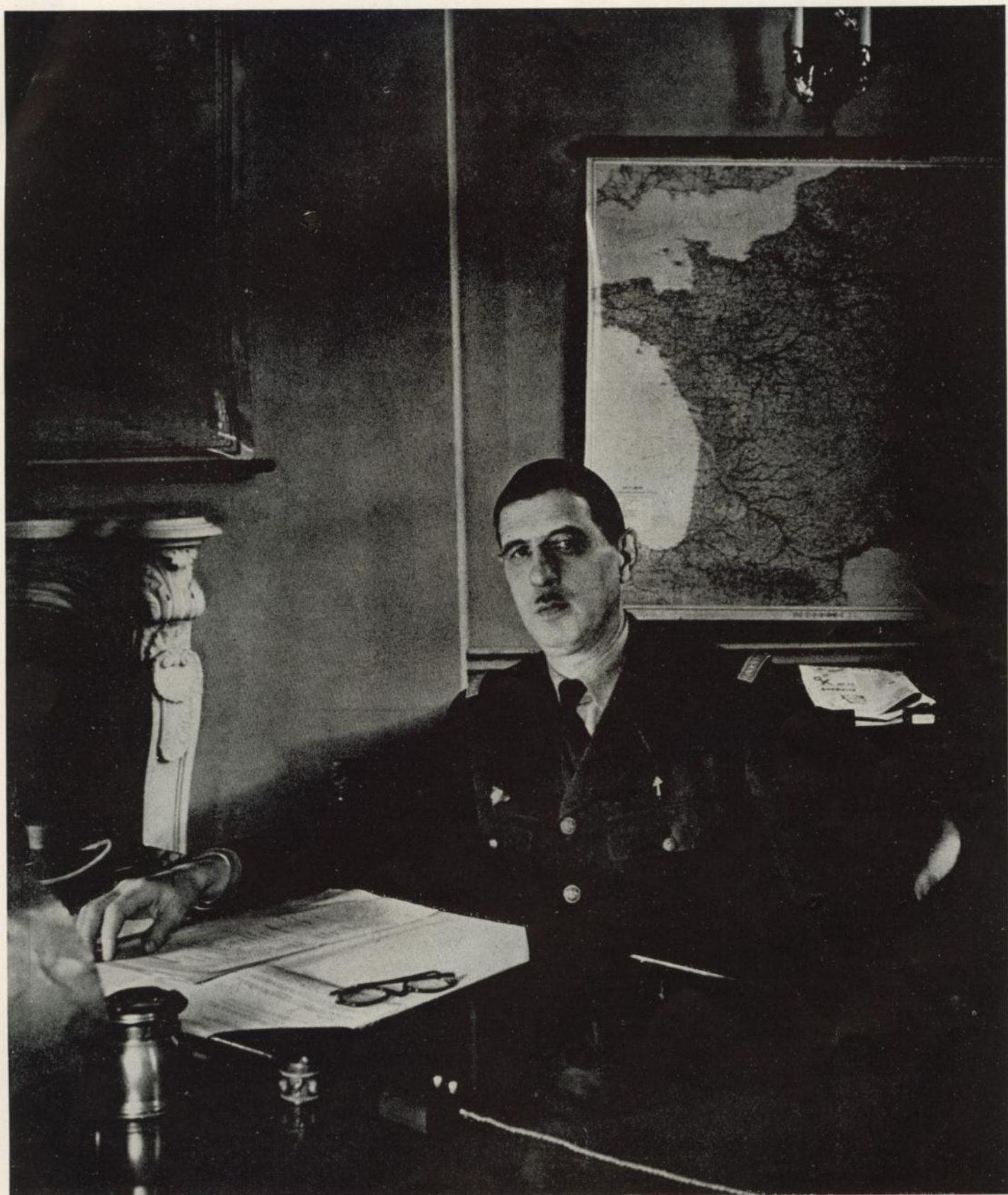
Et l'officier supérieur de s'esclaffer:

— Mon ami, permettez-moi d'en douter. Ce sont 20 juments poulinières pleines que j'attendais!



"LA TOUR"

Illustré par le C. C. BOURDENS.



LE PRESIDENT

du Gouvernement Provisoire de la Republique Francaise

L'AVIATION ALLEMANDE

Illustre par le Lt. Noetinger

II. LA TACTIQUE

Tactique des chasseurs.—D'une manière générale, les chasseurs allemands n'engagent le combat que s'ils sont à peu près certains d'avoir l'avantage du nombre, de la position ou de la surprise. Utilisant au maximum la maniabilité et la grande vitesse ascensionnelle de leurs appareils, ils cherchent à se placer au-dessus de la formation adverse, à attaquer en venant du soleil et s'efforcent, après avoir dégagé, de rejoindre la formation principale en reprenant leur avantage d'altitude. Des échelons sont parfois détachés à des altitudes et dans des directions diverses pour essayer de tromper l'adversaire. En mission, escortés de bombardiers, les chasseurs allemands se divisent généralement en deux échelons : un échelon de défense rapprochée qui "engage" les bombardiers et qui est chargé d'arrêter les attaques dès leur déclenchement ; un échelon de défense éloignée qui a pour rôle d'empêcher les chasseurs adverses de monter des attaques concentrées sur les bombardiers.

On peut noter que jusqu'à présent la chasse allemande ne semble pas s'être engagée par petits paquets, mais que le commandement allemand ait préféré souvent ne l'engager qu'en force, aux points jugés nécessaires. A cet égard, la combinaison très ingénieuse des attaques alliées avec itinéraires différents et objectifs différents, attaqués simultanément n'a jamais été de nature à faciliter une décision rapide et judicieuse de la part du Commandement allemand.

Tactique des bombardiers. L'aviation de bombardement allemande s'est rendue célèbre par ses bombardements en piqué qu'elle a employés d'une façon très intense au cours de toutes les offensives de l'armée allemande. Ces attaques, généralement réservées aux objectifs du champ de bataille, ont été pratiquées avec une grande efficacité tant que l'aviation allemande dominait le ciel européen, ce qui n'est plus le cas actuellement. Elles se font généralement individuellement, de préférence, en venant du soleil.

Dans le bombardement horizontal de jour, les Allemands procèdent de façon très classique : Formation serrée en V ou en losange. Le bombardier de l'avion-guide fait seul la visée, les autres avions déclenchent leurs bombes sur l'ordre du guide.

Le "Courrier de l'Air" recevra avec gratitude toutes vos observations, vos critiques, vos suggestions.

Faites-nous parvenir des idées, des articles, des échos, photos, dessins, caricatures, tout ce que vous aimeriez trouver vous-mêmes dans la revue.



Dans le bombardement de nuit, des avions éclaireurs balisent l'objectif au moyen de fusées.

Depuis que son infériorité numérique ne lui permet plus d'effectuer des attaques massives, l'aviation de bombardement allemande a recours à des attaques isolées sur les objectifs peu défendus et dispersés. L'itinéraire et l'altitude d'approche sont laissés à l'initiative du pilote qui utilise généralement au maximum le couvert des nuages.

Les attaques à la torpille contre les bâtiments adverses se font généralement au lever ou au coucher du soleil, de manière à ce que les avions torpilleurs puissent prononcer leur attaque à très basse altitude en venant du soleil, cependant que des avions à altitude haute ou moyenne font des attaques de diversion destinées à attirer le tir de la D. C. A.

Bien que l'Armée de l'Air allemande, par suite des lourdes pertes en personnel et matériel qu'elle a subies dans l'Est et l'Ouest et des destructions systématiques infligées à son industrie par l'aviation alliée, ne soit plus que l'ombre de ce qu'elle était jusqu'en 1941, elle reste cependant un adversaire redoutable qu'il serait très imprudent de sous-estimer.

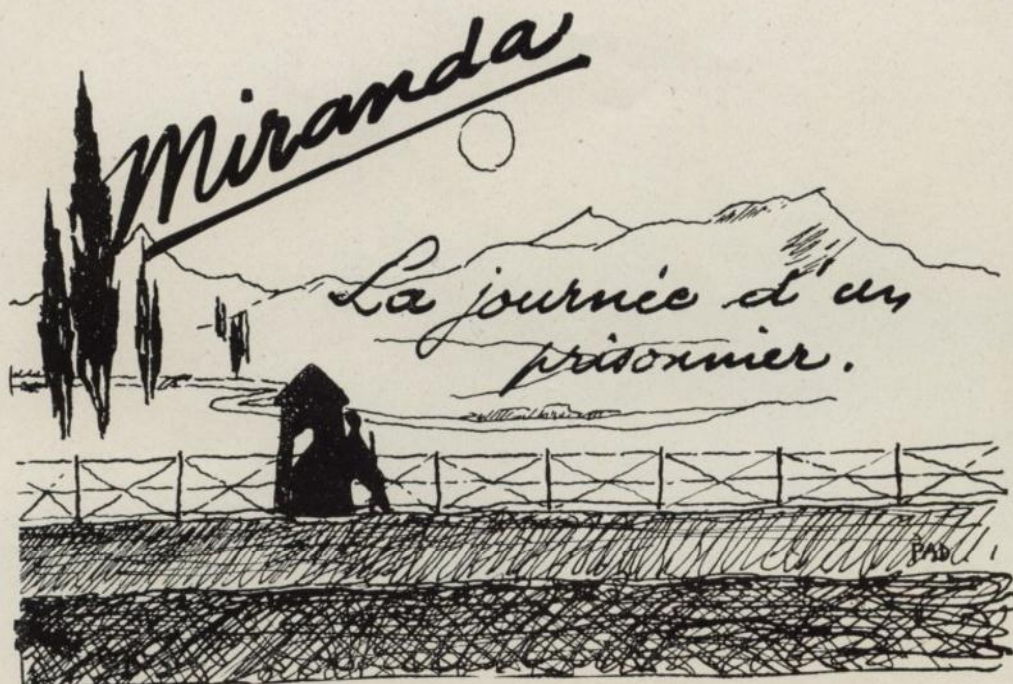
Cette photo de Paris est extraite du Calendrier 1945, publié par l'American Relief For France. La première édition étant déjà épuisée, une nouvelle édition, prête au mois de janvier, se présentera sous deux formes :—1) identique au calendrier, 2) recueil de photos de Paris, sans la partie calendrier.

La photo du Sommaire (Arc de Triomphe) a été extraite du recueil de photos "PARIS D'HIER ET D'AUJOURD'HUI" en vente dans toutes les librairies françaises.



"Je salue Paris, hier martyr, aujourd'hui libre, mais toujours vaillant et fier."

Le General KOENIG.



Recit recueilli
et arrange
par
**THIERRY de
SEVIN**

Illustre par
l'E. A. R. DUFETEL



... "Je dédierai ces quelques croquis à mes camarades de souffrance de Miranda. Pour ceux qui n'y ont laissé ni la vie, ni la santé, il semblera bon de revivre ces heures misérables et de voir le chemin parcouru. Car tout souvenir est doux au coeur des forts.

Vous n'aurez pas de mal à reconnaître la cérémonie glacée de la "bandéra" du matin; contrainte odieuse où chacun se tenait le plus mal possible devant le drapeau détesté.

Vous verrez ensuite les "calles" sordides à deux étages où nos carcasses trouvaient asile dans un fourmillement de vermine.

Voici venir, plus tard, l'huile de colza aux patates qui soutenaient les susdites carcasses (je ne crois pas que l'on ait pu appeler autrement les êtres humains que nous étions).

Le résultat de ces "repas", c'était l'infirmerie dans les 15 jours et jusqu'à la fin du stage. Quelques agonisants chanceux partaient quelquefois à l'hôpital de Vittoria.

Parfois, ces journées brûlantes de haine et de rancoeur étaient adoucies par les charmes de quelques beaux soirs dont certains de nous savaient jouir et qui les consolait de leurs misères.

Je n'oublierai jamais le côté ouest de Miranda, au couchant, avec ses grands cyprès sur le fond des montagnes.

Puis venait la nuit, avec ses ombres furtives, peuplée des hurlements "quindécimaux" des gardes et des patrouilles de "conios" en espadrilles.

On pourrait remplir des bibliothèques avec ces histoires. Néanmoins, je pense que ces esquisses sont assez caractéristiques de la jungle, où nous étions, jungle où ceux qui ne savaient entretenir leur flamme intérieure, étaient foulés aux pieds. Miranda... 'Vae Victis' d'un régime de brutalité".

Extraits d'une lettre de l'E. A. R. Dufetel au "Courrier".

Un autre mois a commencé. Une grande salle, un "patio" ceinturé de barbelés, gardé par des soldats. C'est une prison. Autour, la ville, la liberté, la vie. . .

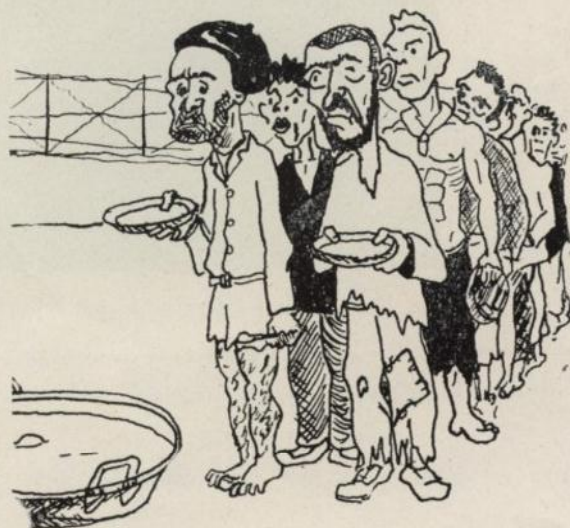
Dans la salle, il y a deux cents hommes couchant épaule contre épaule, sur le ciment froid sans paille, sans couvertures.

Et voici leur journée:

7h.—On se secoue, quelques ronflements persistent dans le tohu-bohu de l'éveil et les hurlements du "vigilante". On s'étire car les courbatures font mal; on rafistole pantalons et chemises, puis rassemblement des prisonniers jurant pour le "caldo".

Les énergiques boivent en vitesse leur mixture pour aller à l'éducation physique. Les autres se recouchent pour reprendre leur sommeil interrompu ou quelque rêve éveillé.

9h.—Rassemblement. On reste là sur place, attendant patiemment. Il faut souvent 15 minutes pour compter le troupeau deux par deux. Quelques



uns réussissent le coup de l'infirmerie. C'est toujours un rassemblement de gagné, puis la matinée s'écoule sans histoire, pareille à hier et semblable à demain. C'est enfin la soupe. Une louche. On passe deux par deux, soucieux de surveiller ses voisins pour comparer les parts. Régulièrement, on se trouve victime d'une mauvaise répartition. Ni bon sens, ni mesure, on braille, on s'emporte pour avoir une bonne place dans la queue du "rab".

2h.—Les prisonniers secouent l'engourdissement dans lequel les a plongés une digestion hélas trop facile. Mais il fait bon de se donner l'illusion d'avoir bien déjeuné. Puis chacun essaie de se distraire, en allant à un cours... ou en jouant au bridge... On refait des listes, les Français, les Canadiens, les Spécialistes... Chacun interprète tout à sa façon et se demande anxieusement ce qu'il vaut mieux choisir, quelle sera la meilleure chance possible de libération.

A nouveau le "patio". Qu'elle est pénible à regarder cette cour dans son hallucinante monotonie! Que cette après-midi est longue! On rentre en salle; il est déjà presque 7 heures. A nouveau la soupe.

Et c'est déjà, et c'est encore la nuit. Alors la vraie souffrance commence! On n'en peut plus d'attendre. Les voyez-vous ces hommes revivant sans cesse leur existence, la remâchant, la retournant, tombant d'illusion en désillusion, inquiets pour ceux qu'ils aiment, lassés de n'entendre que des souvenirs.

Attendre. Ne pas savoir si c'est tout à l'heure ou demain, dans un mois ou dans un an que les portes s'ouvriront. Attendre. Toujours "manana por la manana". Mensonges, promesses se succèdent mais rien ne change. C'est la douche écosaise de l'espoir et de la triste réalité.

Ah! être un homme libre, un homme qui couche



dans un lit, qui tient sa place parmi ses semblables, un homme qui peut enfin combattre et brûler de cette flamme qui purifie tout.

TUSCALOOSA

Pour tous ceux qui ont connu Tuscaloosa—je parle des anciens, des vieilles tiges du CFPNA—cette petite ville représente bien des souvenirs et, parmi les meilleurs, celui du jour où nous avons senti les ailes nous pousser sur le dos, ailes combien faibles et maladroites, mais qui ont grandi! qui grandiront encore...

Aujourd'hui, Van de Graaff Field, avec ses "barracks", son sympathique "Ground School" (où l'on dormait si bien quelquefois), le P.X. . . tout est vide, un peu comme à l'abandon. Les pelouses, si vertes autrefois sont maintenant toutes pelées et seuls s'entendent quelques moineaux perchés mélancoliquement dans les arbres, à présent sans feuilles et tout secs. Sur la piste, dorment quelques petits "cubs" et les débris du dernier PT 17, laissé là par le 11ème détachement.

Notre brave moniteur chef, Mr. Garl, toujours fidèle à Van de Graaff, nous a confié (entre deux Coco Cola) que jamais la base ne lui avait paru si vide, si désolée: "Dites-leur bien à tous, que nous ne les avons pas oubliés et combien nous les regrettons. . . Good luck à tous mes amis français et 'Till we meet again'!"

Avant de reprendre la route de Montgomery, nous avons tenu à passer à l'Université—(qui ne la connaît pas?).

Accueil magnifique, demandes de nouvelles des "French boy friends" partis un peu partout dans d'autres bases américaines—Regrets! . . . et une jolie blonde a résumé le sentiment général en disant: "Well! les cadets français nous manquent beaucoup . . . ils étaient si gentils . . . et puis, vous savez, nous sommes 800 filles et seulement 450 garçons—alors, vous comprenez! . . ."

C'est fini, voilà l'heure du départ. Adieu Tusca! . . . nous y reviendrons peut-être un jour.

* * *

Dernière nouvelle, nos remplaçants seront, en janvier 45, des jeunes filles civiles qui occuperont nos chambres et qui vivront comme nous l'avons fait.

Pierre G. Borodine.

KEESLER FIELD—Rejouissances

La semaine du 6 au 11 novembre 1944 laissera sans doute un souvenir durable à Keesler Field où s'entraînent actuellement les élèves mécaniciens-mitrailleurs français.

Profitant du passage, sur cette base, de la Mission des Ecoles du Colonel SAVART, les "Special Services", avaient décidé, par une intention délicate, de mettre sur pied un programme de fête français.

Le Lt. BENOIT, Commandant d'Armes, chargé de recruter parmi les élèves français quelques virtuoses instrumentistes, chanteurs, boxeurs etc., qui puissent participer au succès de la soirée, découvrit finalement un pianiste et un saxo. Ce dernier se trouva malheureusement dans l'impossibilité de se produire. Mais les soldats HIE et DAUVERGNE acceptèrent de bonne grâce la lourde responsabilité de représenter l'art français, et, c'est tenaillés par un "trac" irrépressible, qu'ils se rendaient vers 9 h. du soir au Club des Officiers de la Base.

Une assistance choisie, parmi laquelle on remarquait outre le personnel de la Mission, hôtes d'honneur, les officiers de l'Etat-Major de Keesler Field et leurs familles, célébrait joyeusement cette fête franco-américaine.

Après un concerto de violon brillamment exécuté par un artiste américain, DAUVERGNE accompagné au piano par HIE, interpréta finement deux chansons de Jean Sablon, qui furent très appréciées et très applaudies; HIE rendit ensuite avec virtuosité la "Czardas" de Monti. Puis, ce fut au tour de DAUVERGNE, dans une aria de l'opérette "Balalaïka".

La Grande Peur

par l'E. A. R. BERNARD

Vous savez tous ce que c'est qu'un parachute, n'est-ce pas? Oui, bien sûr. Mais peu d'entre nous, je crois, ont eu l'occasion de s'en servir, autrement que comme d'un coussin qui se balance dans notre dos lorsque nous quittons la ligne de vol, et que nous calons confortablement sur le siège de notre taxi.

La "regulation" que vous connaissez tous très bien, veut que l'on se serve de cet engin quand, pour une raison quelconque, on doit abandonner l'avion en vol. La même "regulation" veut que le parachute s'ouvre, ce qui arrive quelquefois, et que l'on atterrisse sain et sauf.

Un beau jour donc, un jeune élève pilote partit de Craig Field en A. T. 6. Vous savez, un de ces petits Savoyards, roses comme des filles, un éternel sourire dans leurs yeux bleus. Il adorait le vol, comme tout le monde, et, ce matin-là, moniteur dans le dos, il se payait une petite séance d'acrobatie. Looping, tonneaux, huit cubains, clover leaf, barrel rolls, rien n'y manquait. Soudain, en haut d'un Immelman, il sent que quelque chose ne va pas. De la fumée bleue sort de son moteur, envahit l'habitacle et des flammes claires s'échappent de l'intérieur, entre ses jambes. Le feu à bord.

—Allô... Mon Lieutenant... Il y a le feu dans le moteur. Que dois-je faire?

—Sauter... Vite.

Le moniteur, que les flammes n'atteignent pas

Enfin, une basse-bariton termina ce récital bien français, par le grand air d'"Hérodade" de Massenet.

Des applaudissements nourris et mérités récompensèrent les artistes de leurs efforts.

Pendant ce temps, dans un hangar aménagé pour la circonstance, de furieux combats de boxe s'engageaient.

KERJEAN, un élève mécanicien de 156 livres, affrontait un Américain du même poids; mais notre compatriote manquant d'entraînement, finit les trois rounds réglementaires légèrement essoufflé. Malgré tout, il fit une très belle impression sur un public G. I. remarquable par son esprit sportif. La technique de KERJEAN, beaucoup plus spectaculaire que celle de son adversaire enthousiasma l'assistance. Il ne fut battu que de très peu, aux points. Cette remarquable exhibition valut à notre camarade ce compte-rendu élogieux dans le journal de Keesler Field: "KERJEAN gave a good account of how they fight in Europe and proved very popular for his local ring debut."

Nos félicitations au champion français!

Deux jours plus tard, le 11 novembre à 9 heures du matin et en présence du Colonel SAVART et de sa mission, le détachement observait une minute de silence après lecture par le Lt. BENOIT de l'ordre du jour du Général LUGUET.

La tenue martiale des élèves mécaniciens-mitrailleurs fit comme d'habitude la plus magnifique impression sur les Américains que notre "Changement de direction deux fois... MARCHE!" n'a pas encore fini d'étonner.

encore à la place arrière, met l'avion sur le dos, mâchonnant sans doute dans sa mentonnière: ça n'était pas dans le "schedule". Et notre héros, tant bien que mal arrive à déboucler sa ceinture, et à se laisser glisser, aveuglé par la fumée, les deux jambes gravement brûlées. Le moniteur saute à son tour. On le releva, une jambe cassée.

Dès que cela me fut possible, je bondis à l'hôpital et m'approchai du lit de mon ami.

Il était muet et pâle d'émotion; son sourire, qu'on aurait pu trouver jaune, éclairait sa figure crispée encore par l'effroi.

Qu'il ait eu la frousse! Mettez-vous à sa place! Se trouver très haut, en plein ciel et sentir ses jambes griller doucement, puis se lancer comme cela dans le vide, avec un petit sac vert qui se balance sous votre derrière, résumant tout l'espoir que vous avez d'arriver autrement qu'en pièces détachées sur le plancher des vaches: quelle sensation!

—Tu... tu ne peux pas savoir..., me dit-il.

—Ce sont tes brûlures qui te font mal?...

—Non. Oh! non, ça n'est rien.

—Le saut, alors, ça fait une impression terrible, hein?

—Oh! le saut, ce n'est rien non plus... Mais j'ai atterri dans un buisson... et... alors."... Sa voix se cassa, ses yeux et toute sa face trahirent une immense peur rétrospective... ".... dans... dans le buisson... il y avait un serpent!"



LE VOL, CE POÈME

par le Sgt. P. BRUNEAU

Il est souvent facile d'effleurer un sujet d'un coup d'aile . . . le prendre, le laisser, y revenir à nouveau, voilà qui est un jeu pour une plume habile!

Cette introduction vous dévoile mon intention d'approfondir les choses. Voilà donc où mène la fatuité! Dans l'histoire, mon excuse sera l'amour que je porte à ce qui fut l'objet de toutes mes aspirations . . . le vol!

Mais pourquoi cet amour? oui, pourquoi?

Que mes aînés, les chevronnés, m'excusent d'essayer de rendre ce que je connais si peu, mais qui vit en moi si intensément.

Quel est donc ce souffle chaud qui vous pousse, vous traîne, vous attire?

Avant, ce n'est certainement que le désir de briller, de faire grand, de faire mieux qui vous pousse. Désir qui dort dans l'âme de tout être, désir qui fait rêver les petits enfants, l'adolescent. .

Mais après. Pourquoi ce désir qui n'en est plus un du fait que la chose désirée est acquise, se transforme-t-il en un amour profond, tenace, absorbant? . . .

Ce n'est certainement pas l'attrait du danger qui vous attire. Quelques heures de vol vous le feront complètement oublier.

Ce n'est pas non plus la recherche de l'inattendu. La pratique journalière du vol vous le rendra normal et il vous sera même possible de vous "empantouflarder". Est-ce-donc la perspective de pouvoir raconter force histoires par la suite? Cela est devenu si banal . .

Non, l'explication n'est pas là. Et voici mon interprétation, après 230 heures de vol (seulement!):

Je ne pourrai mieux faire que de comparer l'avion à une délicieuse jeune femme, capricieuse quelquefois, mais toujours, quel que soit son type, parfaitement délicieuse.

Une continuelle attention, une continuelle ardeur lui sont nécessaires, toute brutalité la choque, et si vos gestes deviennent trop entreprenants, la voilà qui tremble, qui se cabre, se révolte. Une vrille pour elle c'est un soufflet! . . .

Par contre, qu'elle n'est pas votre émotion lorsque vous la sentez vivre, vous suivre. Mais bientôt votre émoi se transforme en déception, elle a souri dédaigneusement. . . Vous fûtes maladroit.

Tout est à recommencer; vous n'êtes toujours qu'un petit garçon, et cette incapacité de la faire complètement vôtre vous brûle et empêche la flamme de s'éteindre.

Avec elle, c'est un éternel envol vers des régions éthérées, c'est un éternel essai pour une compréhension mutuelle.

Mais ce but que vous essayerez toujours d'atteindre, vous n'y parviendrez jamais.

Le vol est la poursuite constante d'une insaisissable perfection.



Tuscaloosa

BOLLING FIELD

INVITATION A LA MAISON BLANCHE

Le séjour à Bolling Field qui se prolonge parfois plusieurs semaines, apporte aux élèves en instance de départ un repos bien gagné après les fatigues d'un entraînement des plus intensifs. Bénéficiant d'une liberté relative, ils peuvent visiter Washington et ses environs et même effectuer de courts séjours à New York. Ils sont invités, reçus magnifiquement, fêtés par nos amis américains. A eux la danse, le flirt et l'agréable compagnie des jeunes filles de la capitale.

C'est ainsi que le 31 octobre, un groupe de 40 d'entre eux était convié par l'U. S. O. à un "tour" spécial de Washington.

Les monuments les plus fameux furent visités: le Lincoln Memorial, aux lignes si pures de temple grec, tout revêtu de marbre blanc, le Washington Monument, colossal obélisque de 555 pieds de haut et enfin le majestueux Capitole qui fut inspecté de fond en comble.

A 5 heures, sous la direction du sympathique Lieutenant Boutière, Commandant d'armes français de Bolling Field, ils se rassemblaient à l'entrée, de la Maison Blanche. Fortement conscients du grand honneur qui leur était fait, c'est quelque peu émus qu'ils se rendaient à l'invitation que Mrs. Eleonor Roosevelt leur avait gracieusement adressée.

A l'entrée, on leur ôta malheureusement leurs cartes d'invitation, portant gravée une reproduction de la White House, qu'ils auraient bien voulu conserver en souvenir de cette mémorable journée.

Ils pénétrèrent d'abord dans la grande salle de l'aile gauche où se trouvent exposés les deux vases offerts par le Président Félix Faure. Puis, après avoir traversé successivement les salons vert, rouge et bleu en admirant au passage l'élégante sobriété de l'ameublement, ils furent reçus par Mrs. Roosevelt qui leur adressa quelques mots d'accueil.

"The First Lady of the Land", avec

sa grace habituelle, mit chacun à son aise et, tandis que le service apportait thé, café et gâteaux, la conversation s'engageait dans notre langue que Mrs. Roosevelt parle admirablement. La visite se termina par un "tour du propriétaire" sous la direction du Chef des Gardes.

Nos jeunes camarades ont apprécié l'extraordinaire faveur qui leur a été accordée et cette occasion unique, que des millions d'Américains leur envieraient, restera un des meilleurs souvenirs de leur séjour aux U. S. A.

SOIREE AU SHOREHAM

Halloween est une fête typiquement américaine, sorte de Mardi-Gras où toute licence est laissée à la jeunesse qui s'en donne ce soir-là à cœur joie. L'origine en remonte aux temps lointains de la colonie.

Le centre de Bolling Field avait décidé cette année de marquer la célébration de cette fête traditionnelle par une soirée de bienfaisance au profit des oeuvres de guerre, à l'Hotel Shoreham de Washington.

Le Colonel Wimsatt, Commandant la base de Bolling, demanda aux élèves français de bien vouloir contribuer au succès de cette réunion en participant au bal et en fournissant des amateurs pour la partie artistique de la soirée. Nos jeunes camarades répondirent à son appel avec enthousiasme, et c'est ainsi que le 31 octobre vers 10 h., un groupe d'élèves se réunissait devant le micro du Shoreham. Sous l'habile direction de l'Aspirant Arnoult, ils attaquaient le chœur "Montagnes des Pyrénées". Puis ce fut "Les Africains", "Derrière chez nous y'a une montagne" et finalement "La Marseillaise" longuement applaudie par l'assistance.

Une tombola au profit des oeuvres de guerre avait été organisée. Par une heureuse coïncidence qui ajouta un surcroît d'intérêt à cette soirée réussie, le lot de 100 dollars échut à un sergent-chef français.

Les Bien Bonnes

Communiqué par le Sergent Chef P. HENRY, de Lowry Field.

Amérique:

En 1929, il a fait si sec dans l'Etat du Texas que les vaches ont donné du lait en poudre et que les poteaux télégraphiques couraient après les chiens!

Marius à la chasse:

Un jour où je chassais avec mon aie spécialement dressé pour dépister les lapins dans la montagne, il m'arriva une chose qui ne s'était jamais produite jusque-là. Je poursuivais depuis longtemps un lièvre rendu. Au moment où j'allais le saisir, un précipice se présenta. L'animal vit là son salut. Il sauta sans hésiter dans l'abîme... et mon fidèle coursier le suivit!

Arrivé à 4 mètres du fond, je ne sais pourquoi, je m'écriais "Halte!". Ma monture s'arrêta net. Et je descendis à pied les quelques mètres qui restaient.

Lu dans une feuille locale:

Des petits plaisantins se sont amusés à jeter une bombe sur la mairie de notre ville. Le maire et ses adjoints ont péri sous les décombres. Les dégâts sont insignifiants.

Solution:

En Allemagne, trois condamnés politiques attendent leur exécution.

Goering, bon bougre, décide de leur accorder une dernière grâce.

—Toi, voyons, que désires-tu, mon ami?

—Un bon gueuleton, mon gauleiter.

—Accordé. Et toi?

—Embrasser ma mère une dernière fois.

—C'est naturel. Promis. Et toi?

—Moi, je désirerais me faire inscrire au parti nazi.

—Voyons mon ami, tu es fou. A quoi cela pourrait-il te servir puisque tu seras exécuté demain matin?

—Ben, ça en fera toujours un de moins!!

CE MEME MOIS . . . Dans les airs

1782 Le 15 novembre, première ascension d'un petit aérostat à air chaud, lancé par Joseph Montgolfier, à Avignon.

1907 Le 13 novembre, premier décollage d'un hélicoptère avec son pilote, Paul Cornu, près de Lisieux.

1929 Les 28 et 29 novembre, l'Américain Byrd survole le Pôle Sud.

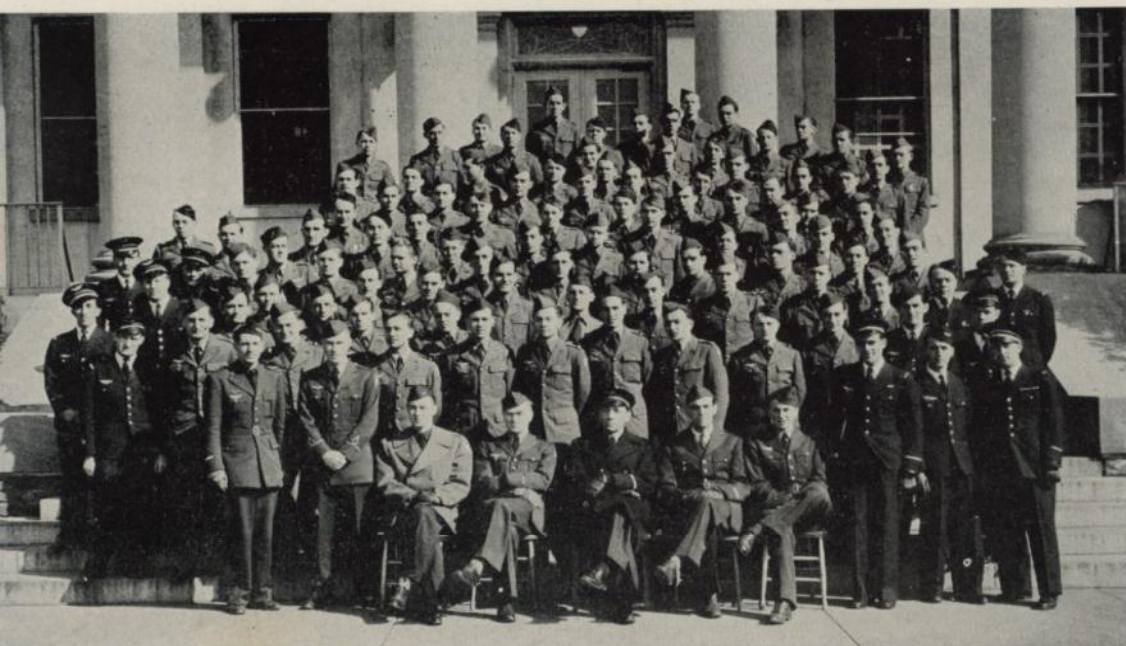
1939 Le 4 ou le 5 novembre, première grande victoire aérienne française. En Argonne, une patrouille de 9 chasseurs rencontre 25 avions allemands, en abat 10 sans pertes de de notre côté.



Visite a la White House

Soiree au Shoreham

Bolling Field—Les partants





Par le Lt. Colonel MURTIN

Inspecteur de la Chasse

Illustre par le

Lt. Noetinger



Le Lt. Colonel Murtin, auteur de cet article, a commandé pendant la campagne de France, le célèbre groupe de chasse "Champagne" ancien 1/5, qui arrive en tête de tous les "squadrons" alliés, par son palmarès, avec ses 120 victoires, dont 103—record de tous les temps—en 33 jours, du 10 mai au 12 juin 1940.

Nos lecteurs ne liront pas sans émotion ce récit dramatique d'un sauvetage en mer où le Colonel Murtin ne dut la vie qu'à une force de volonté surhumaine. Le "Courrier" présente à nos élèves-pilotes cet extraordinaire exemple de courage comme le plus utile des enseignements.

69th British General Hospital
27 février 1944

—Pas de Mae West, mon colonel, pas de dinghy ?

—Non, pas le temps, je volerai comme ça !

Et le Curtiss décolle en trombe, pour rattrapper les Spitfire. Cher vieux Curtiss, tu ne savais pas que ce serait ton dernier vol !

Vingt minutes après, au large de D. . . , à 5.000 pieds, attaque par l'arrière et par dessous. Brusquement, une ombre immense et qui glace le cœur. Tout à gauche ! Trop tard ! Sensation de définitif. . .

Mais non, ce n'est pas encore pour cette fois, puisque me voici parfaitement entier et lucide, bien ficelé sur mon siège. Le choc a été insignifiant. Le seul fait nouveau est que je suis en tonneau déclanché à droite. Non, en vrille, maintenant. Et quelle vrille ! Quelle vitesse ! La côte, bleue et neige, dans mon 180, passe et repasse à un cadence effarante. En bas, la mer tourne autour de mon capot comme une assiette au beurre en folie. Drôle de comparaison, d'autant plus que je n'ai jamais vu d'assiette au beurre, moi ! Vraiment cette vrille est trop rapide, il faut la stopper. . . ! Réduit, tout au milieu, et le manche dans le tableau : pas de coup de frein, pas de changement. J'insiste et je pense—car c'est fou, ce qu'on pense dans les accidents mortels—au sergent Goussin qui, à Thionville, en 1928, fit 47 tours de vrille pour la bagatelle de 47 jours d'arrêts de

rigueur. Je ne sais pas ce que cette vrille va me coûter, mais j'aimerais avoir quelques spectateurs, car c'est une bien jolie vrille. Mais, j'y pense, les gas ! Pleins gaz ! Dans quel sens tourne le moteur ?—Dans le sens des aiguilles d'une montre !—Oui, mais, vu de la place pilote ou vu face à l'avion ? . . .

Vérifiant avec un intérêt déçu que la vieille recette de Villacoublay est inopérante en Méditerranée, je compute qu'à 150 mètres de perte d'altitude par tour, je serai bientôt à l'altitude 0, que j'en mourrai bêtement, et que la guerre est loin d'être finie. . . Ah ! mais j'y suis ! Mon plan droit est cassé ! Tout s'explique ! C'est drôle comme on peut être confiant à 22 ans de service : je ne m'étais même pas demandé si par hasard mon avion n'avait pas quelque chose de cassé ! Maintenant, je le sais. Et qu'il n'y a qu'une solution : bail out.

J'ouvre la cabine et le vent me gifle durement la figure. Je suis écrasé sur mon siège. Jamais je n'arriverai à sauter. Mais je le *veux*. Et voici ma première révélation de "will power" : ce 'je-le-veux' m'arrache de mon avion.

. . . Qui se venge de cet abandon délibéré en me déchirant le mollet droit avec l'acier du cockpit et en me donnant un grand coup de plan de dérive sur le genou gauche : le coup du pied de l'âne, absolument. Un bruit mat, sec, précis et, si je puis dire, insonore, un bruit déjà entendu. La vie est une drôle de maladie récurrente : toujours cette impression de déjà vu, de déjà entendu. . . Je revois ce joli terrain de polo de la Baie de Cédra, l'amiral de Laborde, la mêlée, et je réentends ce bruit, ce bruit de sabot de cheval sur quelque chose de dur, de lointain et d'étranger. C'était pourtant sur mon genou. Je n'avais pas de genouillère, je n'ai pas de gilet flottant. . . Vraiment, il faut faire les sports sérieusement, avec tous les accessoires. . . Mais depuis ce coup de pied de cheval, j'ai une rotule en argent, et elle tiendra je l'espère.

Après 20 ans d'aviation, voici mon premier saut en parachute, et au-dessus de l'eau. Il faut le réussir, comme un chef ! Mais je suis la tête en bas, et en vrille : mon corps, lancé comme une toupie, continue à vriller. Que faire ? Si je déclanche, c'est la mise en torche certaine. Ça tourne, ça tourne, et je me vois perdu, lorsque surgit en moi le souvenir d'un dîner avec William, à Dijon, il y a bien 15 ans. "Si jamais vous êtes en vrille, disait-il, ouvrez les bras, et la vrille s'arrête." William s'est tué, mais son conseil a du bon : ma vrille s'arrête net. Je tire et mon parachute s'ouvre instantanément. Je dois être à 100 mètres de haut. Il était temps. . . .

. . . . Juste le temps, à 7 mètres seconde, de voir que je suis seul dans le ciel, — qu'est donc devenu le Spitfire dans lequel je suis entré ? — que ma jambe gauche pend lamentablement et que le sang gicle sur mon soulier — les gros brodequins G. I., ça va être gai pour mon crawl tout à l'heure ! — qu'il n'y a pas la moindre coque de noix à la ronde, et qu'on est merveilleusement bien en parachute. . .

Mais l'euphorie est de courte durée, car me voici dans l'eau, avant d'avoir pu me désharnacher. J'arrive tangentiellement à une superbe vague. Naturellement, personne ne me croira si je dis qu'il y a 4 mètres de creux ; c'est pourtant vrai. Je glisse confortablement le long du creux tandis que ma coupole blanche se couche avec grâce. Dégraïfons-nous ! Mais une seconde vague m'écrase de sa masse et je disparaîs. Je me sens tiré vers le fond ; n'est-ce pas ce damné paracnute qui m'entraîne ? Et je pense à vous, cher Valentin, qui m'avez converti à la chasse sous-marine. Je me rappelle ces longues et glaciales surveillances, planant au-dessus de paysages féériques, dans un autre monde, et les brusques piqués. . . Soyons maître de nous et, pour nous séparer de ce trop affectueux parachute, profitons de la Paix des Profondeurs ! Mais que se passe-t-il ? Je n'ai plus de jambes pour prendre le moindre appui. Evidemment, la gauche est cassée et la droite me fait un mal horrible. Et mes sangles sont trop bien ajustées. Je n'arriverai jamais à passer les bras. Et je me sens tiré, irrésistiblement. Je me noie. Au secours, mon bon will-power ! Les bras passent, et les jambes. Ça y est, je suis libre. Et, comme un ludion, je remonte à la surface, où j'avale un grand coup d'air, avec un peu d'eau.

Comment, aussi lourdement vêtu, et sans appel des jambes, peut-on revenir ainsi à la surface ?

— Cher principe d'Archimède !

Coup d'oeil circulaire. Dans le ciel ? Rien. La côte ? Invisible. Je suis seul, bien seul, avec ces énormes vagues qui me rouent de coups, qui vont finir par m'assommer, et cette sensation nouvelle et déséquilibrante d'être cul-de-jatte. Mais oui, ma jambe cassée est repliée sous moi, et l'autre me fait si mal que je n'ose pas la regarder, et encore moins la bouger. Mes pieds ne m'appartiennent plus, il n'est pas question de quitter mes chaussures, évidemment. Mais, j'y pense, si je perds mon sang comme je l'ai vu gicler pendant mes 10 secondes de parachute, je n'en ai pas pour longtemps ! Vite, un garrot ! Ma ceinture ? — Impossible, elle est cousue à la combinaison. Regrettable ! Alors, la cravate ! Chic, elle vient ! Pas facile de se cravater la cuisse dans l'eau. At-

tention ! une vague. Trop tard, elle m'a volé ma cravate ! Ma seule dark-green ! Essayons de la ceinture de pantalon. Il faut d'abord ouvrir la combinaison, mais la fermeture-éclair boude. Rien à faire. Tant pis ! pas de garrot ! on verra bien !

D'ailleurs, cela va mieux : j'ai attrapé le rythme des vagues ! Et, m'aidant des bras, je flotte. Mais comme cette mer est froide ! Le ciel est 10/10e couvert, je vérifie une fois de plus que l'Afrique du Nord est un pays froid (ou le soleil est chaud). Et maintenant que je n'ai plus rien à décider ni rien d'autre à faire que d'étaler la vague, voici que brusquement je sens la fatigue. Je n'en ai pas pour longtemps. Pas d'avion, pas de bateau en vue : je suis fichu. A quoi bon lutter ? Je suis bien rasé, bien coiffé sous mon serre-tête, bien habillé : paré pour le grand départ. Et je vais renoncer à cette lutte inégale et sans gaieté, lorsque soudain je me rappelle que feu mon père a été sauvé, jadis, en mer, par la prière. C'est très curieux, je me demande si les gens qui écrivent dans les romans qu'au moment de mourir, on revoit en un clin d'oeil toute sa vie, sont jamais morts ! Car, en ce qui me concerne, je revois le parachutiste William le verre à la main, l'amiral de Laborde sur son poney, le chirurgien de Bizerte sous son masque et mon père avec sa pipe, mais je ne me revois pas, moi, absolument pas !

Donc, illuminé par l'idée d'être sauvé moi aussi par la prière, je rassemble tout ce que je peux de foi, de ferveur, de reconnaissance anticipée, et j'appelle le Bon Dieu à mon secours.

— Pas de réponse.

Naturellement, le parson anglais m'a catéchisé, en m'affirmant après coup, que Dieu ne répond pas comme cela. Mais je peux être sûr que l'esquille d'os qui a coincé mon artère de telle sorte que je n'ai perdu que 3 litres de sang, que la vedette d'air-sea-rescue qui avait ses moteurs chauds dans le port de D. . . , que le Spitfire qui m'a découvert, pauvre tête minuscule, sans mae-west, sans dinghy, et sans sea-marking dans une mer démontée, et que mon idée saugrenue de tenir encore à cause du qu'en dira-t-on, tout cela, m'a-t-il dit, c'est le doigt de Dieu. Maintenant que j'ai eu le temps de réfléchir, j'y crois dur comme fer.

Je m'explique sur cette idée de qu'en dira-t-on. Mon appel demeuré sans réponse, écoeuré, je décide de me laisser aller, et cela dans le plus grand



calme d'une conscience pure, lorsque mon cerveau est brusquement traversé par l'idée que mes camarades qui m'ont sans doute vu sauter, ne savent pas que je suis grièvement blessé, ne le sauront jamais et que, par conséquent, ils s'étonneront de ce que je me soies bêtement noyé. Il m'est difficile de supporter, même à titre posthume, l'ombre d'une critique injustifiée. Et puis, ne pensez-vous pas que ça aura de la gueule d'avoir nagé pendant une heure, avec une jambe cassée, l'autre pourfendue, tout habillé, sans gilet flottant, et sans espoir? Décidément, oui, il faut tenir.

Et, si mes renseignements sont exacts, j'ai dû tenir, ainsi, par le raisonnement, pendant 15 bonnes minutes, jusqu'à ce que le Spitfire en question m'eût repéré. Après, les piqués, les ressources, les évolutions hardies de l'avion au-dessus de ma tête, le fin profil du pilote, la rage contenue de ne pouvoir atteindre sa mae-west audacieusement lancée mais tombée à 50 mètres, la compagnie, en un mot, de ce charmant homme, me tinrent littéralement à bout de bras pendant un bon quart d'heure.

Mais l'être humain est ainsi fait qu'il se lasse vite des meilleures choses, et en particulier des plus excitants spectacles. Et me voici revenu à mon eau salée, à mon eau déchaînée, à mon eau trop légère et à mon corps trop lourd, et à un immense besoin de sommeil.

Je ne sais pas si j'ai dormi longtemps, mais je suis bien sûr que je rêvais lorsqu'enfin la vedette arriva sur moi, puisque, je revois encore cette douce image, elle m'apparut comme un transatlantique avançant majestueusement, dans une gloire de lumières et de chants d'église.

A la vérité, j'eus préféré que ce fut un transatlantique, non pas tant pour les lumières—il était 3 heures de l'après-midi—et les chants d'église, que pour le bain chaud et le grog fumant auxquels mon misérable corps gelé et paralysé aspirait.

Je passe rapidement sur les hurlements de douleur que je m'abstins de pousser au moment du hissage à bord, sur les $\frac{3}{4}$ d'heure de croisière, gisant sur le pont comme un dauphin vaincu, grelottant sous une mince veste de midship, et sur les regards apitoyés des spectateurs à l'arrivée au port, parce que ces choses ne comportent ni enseignements pour le lecteur ni plaisir retrospectif pour l'auteur.

Par contre, je dois faire un violent effort pour ne pas m'étendre de façon indiscrete sur le rechauffage combiné à la lampe à braser et aux boules d'eau chaude, si ardent que j'en porte encore le rougeoyant et cuisant souvenir, sur le pardon magnanime aux chasseurs qui, lorsqu'ils attaquent, ne regardent que l'ennemi, sur les qualités de vol du Spitfire capable de rentrer au terrain avec la queue en miettes, sur les doses mortelles de sulfamides, et sur les piqûres de morphine qui délivrent le sommeil, avec l'oubli des injures et la satisfaction du devoir accompli.

Ce qui advint ensuite fut tout bonnement normal et mon rôle y fut rigoureusement passif. Je revois seulement, comme dans un kaléidoscope, un long voyage en ambulance, sur des routes encombrées de virages et de neige, un immense field-hospital en baraquements-tonneaux, une salle d'opérations admirable, de ravissants yeux verts au-dessus d'un

masque blanc, des bouteilles de sang, un long tube, le regard serein d'un beau Commandant de groupe aux 18 victoires. . .

Un grand trou noir, et, 3 jours après, le retour à la vie, et le point final, parfaitement britannique.

Le Chirurgien:—Ca va très bien, tout à fait bien . . . (après un temps) Saviez-vous que le Wing Commander Bader, avec deux jambes artificielles, avait abattu 17 avions, sur Spitfire?

Moi:—Ah! oui? Etonnant, extraordinaire, incroyable. . . Mais je n'en suis pas là. . . Dieu merci, vous m'avez sauvé la jambe . . . je sais ce que je vous dois. . .

Le Chirurgien:—Oui, naturellement. . . Mais, vous savez, on ne pilote pas très bien avec une jambe raide. . . Et. . .

Moi:—Et? . . .

Le Chirurgien:—Et savez-vous ce qui est arrivé à Bader, ensuite?

Moi:—Non.

Le Chirurgien:—Eh! bien, un jour, au-dessus de l'Allemagne, il a été obligé de sauter en parachute et, en se recevant, il a cassé ses 2 jambes artificielles.

Moi:—Zut, alors!

Le Chirurgien:—Mais un de ses pilotes lui en a parachuté 2 neuves, au-dessus de son camp de prisonniers. Et, une nuit, il s'est évadé.

Moi:—Bravo!

Le Chirurgien:—Non, parce que les Boches l'ont repris. Et depuis, ils lui confisquent ses jambes chaque soir, à l'appel.

Moi:—Les salauds!

Le Chirurgien:—Oui, mais il s'évadera, croyez-moi. Car c'est inouï ce qu'on arrive à faire avec des jambes artificielles . . . et de la volonté, bien sûr. . . Et, c'est encore mieux lorsqu'il ne vous manque qu'une seule jambe, naturellement.

Moi:—Naturellement . . . (après un temps) Mais, dites-moi. . . Pensez-vous que dans mon cas? . . .

Le Chirurgien:—Je me demande s'il ne vaudrait pas mieux.

Moi:—(souriant jaune). . .

Le Chirurgien:—Je vous le dis, vous pourrez tout faire comme avant: piloter, skier, monter à cheval, danser, que sais-je encore. . . D'ailleurs votre jambe ne valait plus grand' chose. . .

Moi:—Valait? . . .

Le Chirurgien:—Oui . . . vous ne l'avez plus depuis 2 jours.

Moi:—(un croûton dans la gorge). . .

Le Chirurgien:—Votre capitaine D. . . était d'accord.

Moi:—Peut-être, mais pas moi, que je sache!

Le Chirurgien:—Excusez-moi, mais vous dormiez. . .

Moi:—Pourtant, je la sens toujours cette jambe?

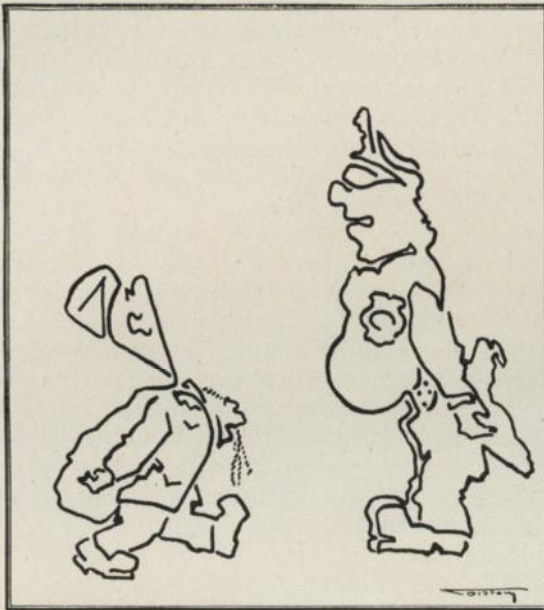
Le Chirurgien:—Phantom pain. (Prenant congé, on ne peut plus aimable): A demain, et rappelez-vous le Wing Commander Bader. D'ailleurs, je ne suis pas inquiet pour vous, vous avez beaucoup de courage.

Moi:—Ah? . . .

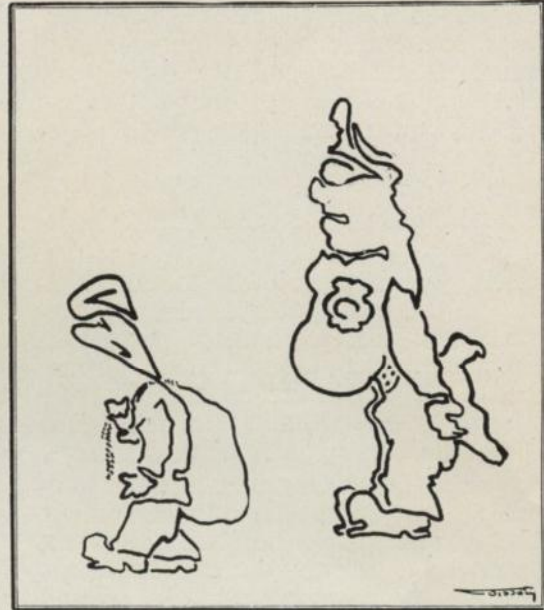
Après cela, il serait indécent d'en manquer. . . Et quelque chose me dit que c'est maintenant que je vais en avoir besoin.

Les Gaietes de la Ligne de Vol

Dessins par le Sgt. P. BOISSOUT—Hawthorne Field, S. C.

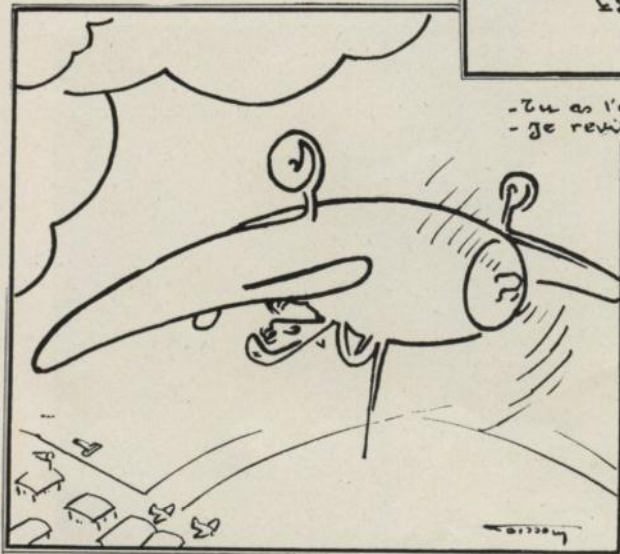
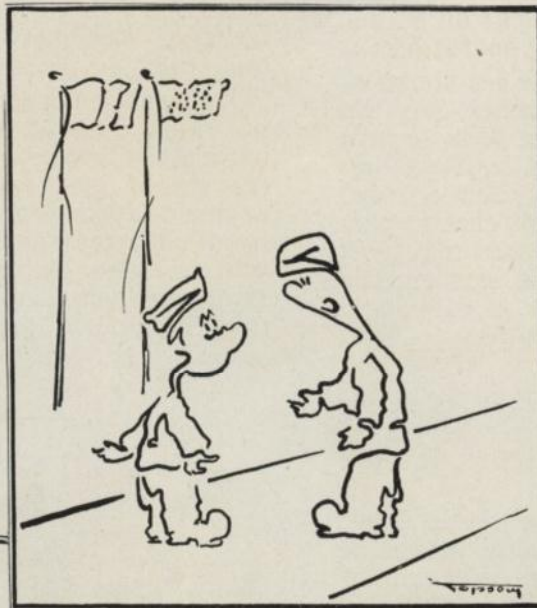


L'illumine

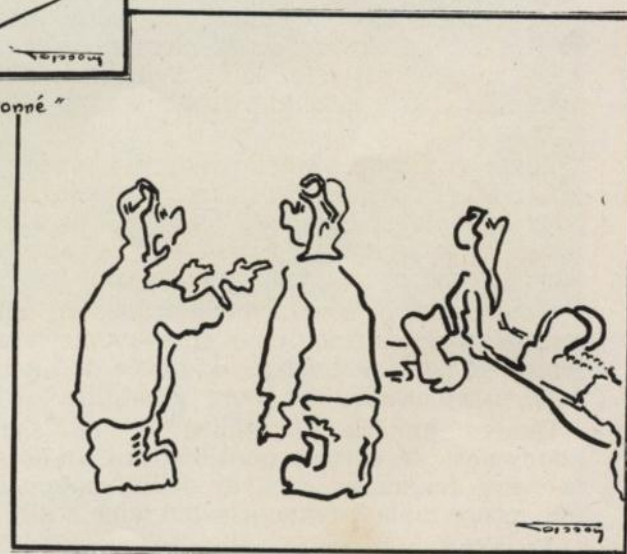


L'éliminé

LES EXTREMES



FIN D'ACRO: Quelle purée... où est donc le Terrain?



- Il s'est éteint en fin de chandelle.

Les Ailes Françaises dans la Guerre

PAR UN OFFICIER ANGLAIS

J'ai dans ma poche un petit briquet qui vient de France, c'est un souvenir que je garde de la France du temps de paix, souvenir d'un mois de vacances joyeuses passées en Normandie, en 1938. J'espère retourner en Normandie et bien que, jusqu'à maintenant, je n'aie pas quitté mon propre pays, je porterai sur moi des souvenirs de la France en guerre.

"Pourquoi?", me demanderez-vous. Eh bien, je vais vous l'expliquer :

L'année passée, j'ai eu la joie de participer à l'entraînement en Grande-Bretagne des pilotes français. Vous savez bien que nombre de pilotes français étaient parmi ceux qui volèrent au-dessus de la France un beau jour d'été de l'année 1944 où l'on entrevoyait la libération de la France et l'écrasement de l'Allemagne, ce fameux 6 juin.

Mon intérêt particulier à ce moment-là, se portait sur les pilotes du groupe de bombardement lourd français appartenant au Bomber Command de la R.A.F., parce que chacun de ces pilotes était passé par l'école où je suis moniteur. Du colonel qui commandait, jusqu'au sergent-pilote, le plus jeune, chacun m'était familier. Je puis vous assurer que nous ne nous doutions pas du succès d'une partie au moins de cette vaste opération.

Nous connaissons bien le mérite de ces hommes-là. Nous les avons regardé travailler avec un dévouement sacré et un élan joyeux pour se préparer à la grande épreuve. Ce n'était pas un travail facile pour eux, croyez-le. C'étaient des pilotes très expérimentés; ils avaient chacun plus de 1.000 heures de vol, mais plusieurs n'avaient pas volé depuis deux ou trois ans à leur arrivée en Angleterre.

Mais plus il y avait de difficultés, plus il y avait d'enthousiasme.

Si vous pouviez voir ces gens-là, vous seriez plus fiers que jamais du rôle joué par les pilotes français en Grande-Bretagne, au cours de cette guerre mondiale.

"Entente cordiale" est un terme assez étroit dans le sens politique; mais pour nous, pilotes de la R.A.F., qui avons eu la chance de travailler avec vos compatriotes de l'Armée de l'Air, ce terme-là a pris une signification plus intime et plus vraie.

Nous avons découvert pendant l'année passée, une nouvelle admiration, une nouvelle affection pour les pilotes français. Ils ont travaillé avec nous, ils ont partagé nos espoirs et ont eu leur part des succès qui nous sont venus.

Tout court, ce sont nos camarades du temps de guerre; nous saurons nous en souvenir lorsque le temps de paix reviendra. L'armée de l'Air française a repris sa place dans la bataille.

Quatre années de gloire et de sacrifices anonymes, de sorties quotidiennes au-dessus de la terre française, séparés d'elle seulement par une mince mais infranchissable lame d'air.

Le monde oublie vite. Mais la France ne devrait jamais oublier que plus de 500 aviateurs français,

de quoi former plus de quarante escadrilles, combattant au côté de la R.A.F. dans les Forces aériennes françaises, y ont perdu la vie. D'autres sont revenus comme des fantômes décharnés, carbonisés, sans visage, sans mains, les yeux brûlés, la chair dévorée par l'essence en feu, déchiquetés par les obus explosifs — 500 spécialistes d'élite.

Les forces aériennes françaises en Grande-Bretagne ont volé plus de 50.000 heures en vol de guerre. Les chasseurs ont détruit ou mis hors de combat 400 avions de la Luftwaffe. Nos bombardiers ont lâché sur les installations militaires et industrielles des Allemands, des milliers de tonnes de bombes.

Les plus grands honneurs militaires britanniques, russes et américains leur ont été décernés. Il est des gens nouveaux qui prendront place dans l'Histoire de France à côté de Guynemer et de Navarre.

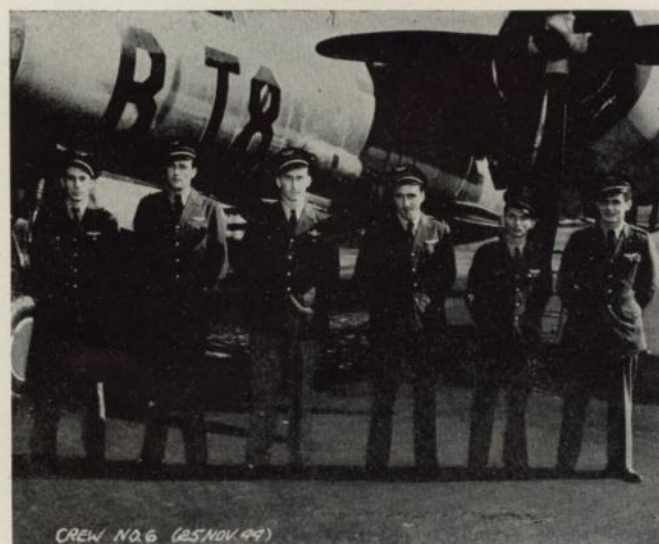
Il faut associer dans le même hommage les chefs qui les ont soutenus et encadrés, et les noms glorieux des groupes "Lorraine", "Alsace", "Ile-de-France", "Berry", "Cigogne", "Guyenne", "Tunisie", "Normandie".

L'Aviation française n'a jamais cédé, n'a jamais cessé de combattre, n'a jamais capitulé. Tous ces hommes se sont battus dans l'exil, ont souffert, sont morts pour défendre et perpétuer une tradition glorieuse.

La France ne pourra payer la dette de reconnaissance contractée envers les pilotes des forces aériennes françaises, qu'en soutenant et en travaillant avec enthousiasme à construire une armée de l'Air nouvelle plus puissante, plus nombreuse et mieux équipée que jamais. Il nous faut vite des avions français, construits dans des usines françaises, sur des plans français, et pilotés par des Français.

(de "COMBAT")

Barksdale





PAYSAGE JURASSIEN

Le Saut du Doubs



Nantua et son lac

Notre Chère France: **LE JURA**

Par le
Sgt. Vieille Mecet

Quelques aviateurs stationnés aux U. S. A. ont célébré la beauté de certaines régions de France, principalement les ALPES et les PYRENEES, aussi vais-je, dans cet article, essayer de vous parler des MONTS DU JURA qui, peut-être moins abrupts et moins hauts que les ALPES, n'en sont pas moins pittoresques.

Le voyageur venant de LYON, traverse d'abord la plaine de la BRESSE célèbre par ses poulardes et ses pêches miraculeuses dans les étangs des DOMBES. Le paysage est assez monotone, mais les yeux du promeneur sont arrêtés par une chaîne de montagnes qui ferme complètement cette immense plaine à l'est. Ce sont les premiers contreforts du JURA. Après NEUVILLE-sur-AIN, la route perd le dessin rectiligne qu'elle avait en BRESSE, pour suivre la vallée sinueuse de l'AIN, rivière poissonneuse et connue pour ses truites saumonées. A PONT DE PREAU, la montagne commence vraiment. Sur sept kilomètres de côte, la route serpente à travers les vignes sur des flancs abrupts. Après le pont de l'Enfer qui mérite bien son nom tant le lieu semble désolé, un paysage merveilleux s'offre à nos yeux. Tout au fond de la vallée, la petite ville de CERDON semble dormir au milieu de ses vignes, sous la garde de sa Vierge Miraculeuse. La légende de cette Vierge Miraculeuse est assez simple. Un jour, il y a bien longtemps, les habitants de CERDON décidèrent d'élever une statue à la Vierge. Une petite colline terminée par un rocher escarpé dominait la ville. L'accès à ce rocher était assez difficile, néanmoins les habitants de CERDON pleins de courage voulurent ériger leur statue au sommet. Le transport des matériaux nécessaires s'avérait difficile et les CERDONNAIS désespéraient de voir leur Vierge surplomber un jour la ville. Mais un matin, à leur grande surprise, il trouvèrent tous leurs matériaux transportés miraculeusement sur le rocher.

Ils attribuèrent ce miracle à la Vierge qui, voyant leurs efforts, avait eu pitié d'eux. Ils érigèrent alors leur statue qui est encore la fierté de la ville. Mais les habitants de CERDON sont aussi très fiers de leurs vignes. Ils en tirent, en plus d'un bon vin de pays, un petit mousseux naturel appelé MOETCH qui rivalise avec la ROUSSETTE de SEYSSEL.

Mais ne nous arrêtons pas trop longtemps sur ce sympathique pays et continuons notre route. Dès MOULIN-CHABEAU, la route traverse un plateau. Des bois de sapins et des champs où paissent des troupeaux de vaches, forment le paysage. On aperçoit au loin la Forêt de MEYRIAT couvrant les flancs du plateau du BONAIR, où se trouve le centre très réputé des sanatoria d'HAUTEVILLE.

Le voyageur arrive alors à NANTUA ; la diversité du paysage charme l'oeil. Le pli montagneux que suivait la route, est brusquement coupé par une vallée ou plus exactement par une cluse. Un lac, le lac de NANTUA y fait miroiter ses eaux au soleil. Les MONTS D'AIN formant le versant sud de la vallée, couverts de sapins, s'élèvent jusqu'au SIGNAL (1031 m.) d'où, lorsque le temps le permet, les touristes, après une intéressante escalade à travers bois, peuvent voir le lever du soleil sur le MONT-BLANC. Le versant nord, appelé le MONT, plus abrupt et plus aride, nous offre ses grands rochers, avec la falaise de la GRANDE ROCHE. Le MONT D'APREMONT avec la ROCHE MERVEILLEUSE, d'où l'on peut voir les trois lacs de la région (lac de NANTUA, lac de SYLANS, lac GENIN) ferme la vallée à l'est ; à l'ouest la plaine de BRION prolonge le lac. La chaîne du col de BERTHIAINT met un terme au paysage et permet au soleil couchant de faire ressortir ses plus beaux effets sur le lac. La petite ville de NANTUA s'étend entre le lac et le

MONT D'APREMONT. Ses multiples toits rouges serrés comme un troupeau de moutons sous la garde du fin clocher de la vieille église romane, ajoutent dans les eaux du lac leur couleur vive au vert sombre des sapins.

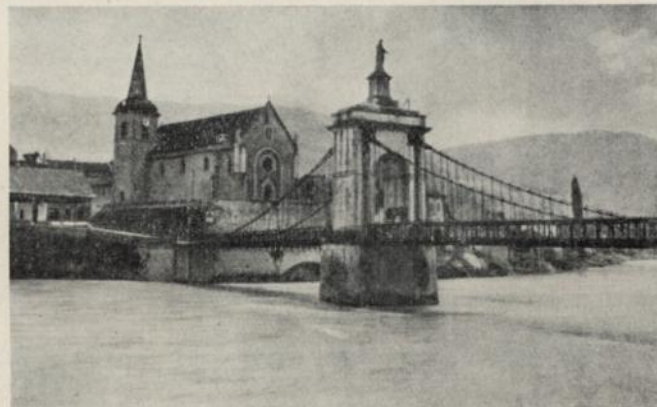
Tous les fins gourmets connaissent les bonnes truites au beurre, les délicieuses quenelles de brochet et les fameuses écrevisses à la NANTUA. Ces écrevisses si réputées représentent d'ailleurs une curiosité car on en trouve très peu dans les rivières. Elles sont toutes importées. Une autre spécialité du pays est la FONDUE, plat plus populaire, bien connu des Jurassiens et des Savoyards. Sans aller plus loin dans le domaine gastronomique, reprenons notre voyage. La route suivant la vallée des NEYROLLES, franchit le col de SYLANS et longe le lac du même nom. Le paysage est le même que celui de NANTUA. Quelques maisons formant le village de MOULIN-CHARIX, semblent être le seul signe de vie dans ce sauvage décor. Les sapins qui l'entourent donnent au lac une couleur vert sombre. Avant la GRANDE GUERRE, les Glacières du lac de SYLANS alimentaient les GRANDES GLACIERES DE PARIS. En hiver, des équipes spécialisées sciaient la glace du lac et la stockaient dans de grands bâtiments situés sur les rives. Mais, depuis que les procédés de fabrication artificielle de la glace se sont développés, les bâtiments des Glacières ne sont plus que des ruines.

Après BELLEGARDE, nous prenons la vallée du RHONE qui, au fort L'ECLUSE, se resserre. Le fleuve sépare le JURA des premiers contreforts des ALPES. Devant nous s'étend la plaine du pays de GEX, fermée par le SALEVE, LES ALPES, le lac de GENEVE et la chaîne du CRET DE LA NEIGE. Poursuivant notre route à travers cette plaine, nous arrivons à GEX. De là, la route déroule ses lacets jusqu'au col de la FAUCILLE. Du col, la vue est magnifique sur GENEVE, le lac et les ALPES. Nous descendons sur la petite ville de MOREZ, en longeant un torrent dont les eaux écumeuses joignent leur bruit au chant des

oiseaux et au murmure du vent dans les grands sapins. Puis, nous arrivons à SAINT-CLAUDE, le pays de la pipe. Le vieux pont suspendu et le nouveau pont en ciment armé réunissent les deux flancs de la vallée à plus de cent mètres au-dessus de la ville. Nous terminons notre voyage en passant à OYONNAX, une des premières villes de FRANCE pour le travail de la matière plastique et nous terminons notre circuit en arrivant de nouveau à NANTUA.

C'est dans ce pays que les Lyonnais, les Parisiens, les Anglais, et même quelques Américains venaient en été goûter les joies de la montagne et de la baignade, en hiver les plaisirs des descentes vertigineuses en skis. Mais un jour, les bottes du Germain vinrent fouler ce sol. Ces montagnes et ces forêts qui n'étaient troublées que par les coups de feu des chasseurs abritèrent alors l'armée vengeresse des patriotes qui, dans une lutte sanglante et héroïque, chassa l'envahisseur.

Maintenant tu es libre Cher Pays et, bientôt, tu retrouveras ta Paix d'antan. De nouveau les touristes viendront se reposer à l'ombre de tes forêts et au bord de tes lacs, débarrassés à jamais de l'envahisseur germain qui les avait souillés! . .



Le Rhone à Seyssel

Poste Aérienne

Le Général VALIN vient d'être nommé chef d'état-major général de l'Armée de l'Air.

Il était commandant en chef des Forces Aériennes Françaises Libres depuis juin 1941, et était Commissaire à l'Air dans le Comité National de Londres depuis septembre 1941.

Le Général BOUSCAT est nommé inspecteur général de l'Armée de l'Air.

Le Lieutenant Colonel de RANCOURT a reçu la Croix de la Libération.

CITATIONS

Les anciens des CFPNA à l'honneur.

Du 1er détachement de mitrailleurs:

Les Sergents Maurice CORDEL et RENAULT Louis, les Caporaux-Chefs JUILLIARD Jacques, ROUX Edmond et LOTHIE Pierre.

Du 3ème détachement de mitrailleurs:

Sergent-Chef RECHARD Lucien, Sergents BELZ Raymond, LANGIER Maurice, Caporal-Chef SUBRIN Maurice, 2e. Classe ISNARD Jacques.

Du 4ème détachement de mitrailleurs:

Caporal-Chef LETOFFET Robert.

La citation des C. C. ROUX, LETOFFET, LOTHIE et SUBRIN comporte l'attribution de la Croix de Guerre avec étoile d'argent. Celle du Sergent-Chef RICHARD, des Sergents CORDEL, RENAULT, BELZ et LANGIER leur donne droit au port de la Croix de Guerre avec étoile d'argent.

Les 11 cités appartiennent tous au G. B. GASCOGNE (ex: 1/19).

Nos félicitations à ces valeureux champions des CFPNA.

On annonce de Moscou que les Capitaines ALBERT, MOURIET, POU-

JADE et SCHALL du groupe NORMANDIE, ont été décorés de l' "Ordre de l'Etoile Rouge" et que les lieutenants de LA COIVE, MARTELEAU et Maurice SCHALL appartenant à la même formation ont été décorés de l' "Ordre de la Guerre Nationale."

Nous apprenons de source officielle l'affectation dans des groupes de chasse déjà engagés, et stationnés en France de nos camarades des 1er, 2ème et 3ème groupes pilotes de P.47: MELCHIOR, GUILLAUME, DUCHATELLIER, LEJEUNE, BALLEREAU, CHAUVINE, RIGAUD, DURAIN, COUTRAY de PRADEL, DECAGNY, DUCHANGE, LECEA, DERIVIERE, du BARRY de LA-SALLE, GALIBERT, THUAULT, HUAS, BARBOU, SARRABAY-ROUSE, ROMBI, DESREUMAUX,

(Suite p. 23)



Illustre par le Lt. NOETINGER

Tu appartiens à la plus belle subdivision de la plus noble des armes. N'oublie pas que noblesse oblige.

L'aviateur est comme la langue: il n'y a pas mieux ou il n'y a pas pire; sois de la première catégorie.

Ah! les poules sur le terrain! elles ont tué plus d'aviateurs que les boches...

Ne bois pas, si tu n'as pas soif.

Pisse avant de partir pour une patrouille de deux heures.



Ah! les poules sur le terrain...

Le tabac t'écoeure, ne fais pas d'efforts héroïques pour t'y accoutumer.

A l'atterrissage ne dis pas: "Avec un peu de chance..." Puisque tu expliques encore le coup, c'est que tu en as eu ta part.

Si j'osais, j'écrirais: "La chasse individuelle exige 70% de cran 25% de chance, le reste étant réparti entre le pilotage et le tir..." Mais je n'ose pas.

Par contre, je ne crains pas d'affirmer qu'en patrouille, tout n'est qu'une question de pilotage et de tir. Fais-en ton profit.

Tu es seul, j'admets une défaillance. A plusieurs tu ne peux pas te dégonfler. Tu es Français.

Tu viens de l'échapper belle. N'est-ce pas qu'il fait bon dans les étoiles, ce soir?

Ne sois pas superstitieux; d'abord cela porte malheur!

PILOTAGE

Apprends à virer, apprend à virer, apprend à virer!

Faire un tonneau ou un looping, enfantin! Mais un virage...

On n'a jamais descendu un Boche à coups de tonneaux.

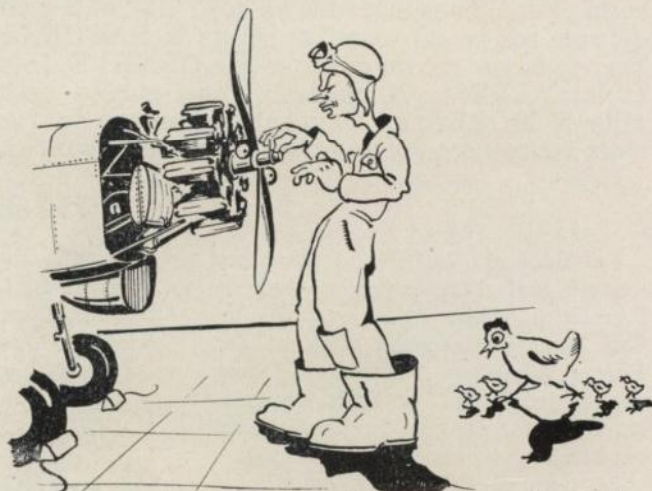
En pilotage, tu es toujours perfectible.

Aie pour ton moteur la sollicitude d'une mère pour ses poussins. Il te le rendra au centuple.

Les piqués à la verticale dépassent rarement 45°.

Il est absolument anormal qu'un moteur chauffe chaque fois qu'il dépasse les lignes.

Apprends à virer, apprend à virer, apprend à virer!



Aie pour ton moteur la sollicitude d'une mère poule pour ses poussins.

TIR

Apprends à tirer, apprend à tirer, apprend à tirer!

Ton armement est bon; encore demande-t-il quelques soins. Ne laisse à personne la charge de les donner. Une mitrailleuse vous "plaque" comme une femme!

Ne tire donc pas au retour sur l'armurier, il fait ce qu'il peut. C'est ta faute, c'est ta très grande faute.

C'est une erreur de croire que le levier de réarmement a été inventé pour accroître le nombre des doubles alimentations.

Les balles traçantes traversent toujours l'avion d'en face; il n'y a pas d'exemple qu'elles l'aient descendu.

Après tout, un viseur . . . c'est peut-être bien fait pour viser.

Pour avoir vu, moi intact, l'état de ma carlingue au retour de certains combats, on ne m'ôtera pas de l'idée que les balles ne suivent pas toujours une trajectoire rectiligne. . .

Apprends à tirer, apprend à tirer, apprend à tirer!

NAVIGATION

Le soleil se lève à l'Est, il est au Sud à midi, il se couche à l'Ouest.

Ne te crois pas obligé de ne jamais savoir où tu te trouves.

Il n'est pas déshonorant d'avoir un compas sur son avion.

Car il est prouvé qu'on faisait erreur en 1918; la boussole ne s'affole pas dans les nuages. . .

Une carte même, ça peut servir . . . à condition de ne pas s'asseoir dessus.

Méfie toi, il y a des quantités de gares, dont on ne peut pas lire le nom.



Méfie-toi: il y a des quantités de gares dont on ne peut pas lire le nom.

MANOEUVRE de COMBAT

Ne te crois pas f . . tu quand tu attaques sous le feu de l'ennemi; il faut en moyenne 30,000 balles pour avoir la peau de l'adversaire.

Ne t'attarde pas néanmoins dans le secteur . . . pour toi, la première balle sera peut-être la mauvaise.



Apprends à tirer. . .

Oui, mais un autre aura droit à 59,999.

Regarde devant toi, c'est évident, mais regarde aussi et souvent derrière. Les chasseurs ne combattent pas à la loyale, ce sont des assassins.

Sois un assassin le plus souvent possible.

Fonck a été le roi des assassins.

"Chevalier de l'Air" c'est bien joli, mais le coup du lapin, c'est si pratique.

Attaquer devant soi en regardant derrière, voilà le fin du fin.

Tu observes une patrouille d'adversaires, brusquement tu en perds un de vue; n'aie pas de cesse que tu ne l'aies retrouvé, c'est le plus dangereux.

Tu as l'occasion d'attaquer, avec plusieurs camarades, un seul adversaire. Tonnerre, qu'attendez-vous? Tous à la curée avec ensemble. Finis les combats singuliers et les batailles de Fontenoy.

Scruter le ciel pendant deux heures c'est dur mais indispensable.

Au retour, tu pourras penser à loisir à la fragilité des choses ici-bas . . . et là-haut. . .

Tu attaques un adversaire, il ouvre le feu de loin et par longues rafales. Veinard! Tu es tombé sur un froussard ou un nerveux; tu l'auras à l'enrayage.

Fais face, en combat, contre des monos quel que soit leur nombre.

Et si, mal parti, tu peux prendre trois cents ou quatre cents mètres de champ, sors leur un de ces piqués de derrière les fagots. . .

Après chaque rafale, ne viens pas au ras de la carlingue du mitrailleur voir comment il prend la chose.

Tu as l'impression que tu vas couper la queue de l'adversaire, ne tire pas, tu es trop loin.

Pas de confusion: quand la limite du secteur est la ligne des ballons, sache bien qu'il s'agit de ballons ennemis.

Et maintenant, fais ce que tu veux: mais marche ou crève.

B I G S P R I N G

Mission de Nuit

Notre avion roule lentement vers la piste d'envol, laissant derrière lui le scintillement de la rampe.

Assis au siège du co-pilote, la fenêtre grand ouverte, je goûte, après une journée écrasante, la fraîcheur du soir. L'air est calme, une légère brise agite les feux de piste; le ciel étoilé incite à la rêverie. La lueur des phares, à notre droite, révèle les indices d'une grande activité. A gauche, s'étend l'obscurité silencieuse du terrain, trouée seulement par le vert et le rouge du T d'atterrissage.

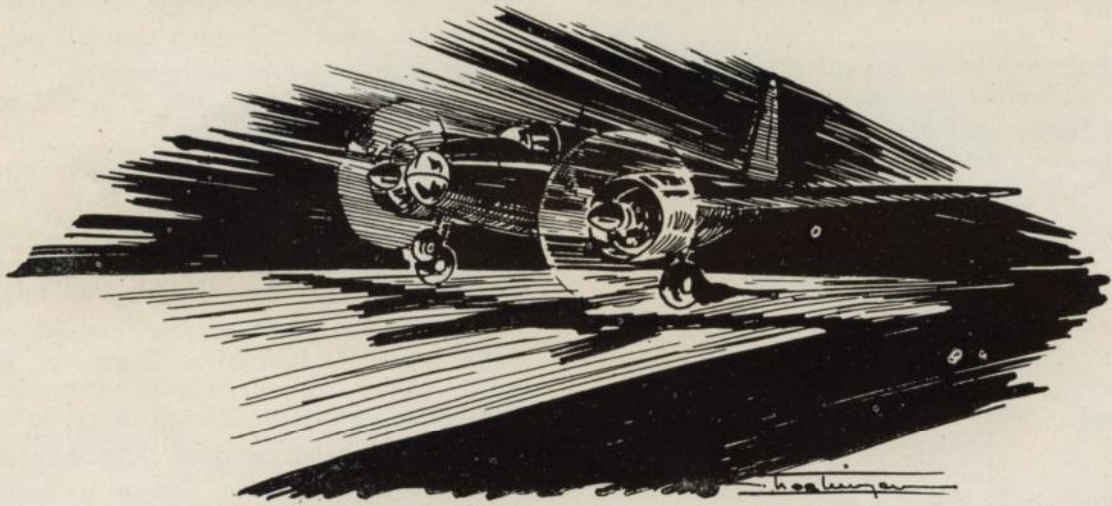
En avant, des avions roulent aussi, en une longue ligne qui s'étire et se contracte, tel un immense serpent. Certains nous suivent, impatients, pointant leur nez comme une meute de chiens de chasse.

Voici les premiers qui décollent. Un à un, ils prennent position, loin, dans la nuit. Je vois leurs feux de bord démarrer lentement, hésitants, puis décidés soudain. La lumière de queue s'élève, un reflet d'argent miroite et d'un coup, les étoiles

Voici notre tour. Droit devant, l'aire d'atterrissage s'étend, large ruban jaune se perdant dans la nuit. Nous partons, arrachés par toute la puissance des moteurs. Les balises défilent de chaque côté, lentement d'abord, puis plus vite, pour devenir enfin deux longues traînées de feu. Elles s'éloignent d'un coup: nous sommes en l'air, brusquement environnés de ténèbres.

Un fourmillement de clartés étincelantes surgit de l'obscurité; nous passons au-dessus de Big Spring, immense jouet illuminé, de toutes les couleurs blanc domine, les lumières s'espacent: nous voici de nouveau dans la nuit.

Nous montons dans un monde silencieux, inconnu, et d'étranges figures apparaissent: ce sont des carrés brillants, des cercles nombreux, d'où partent des antennes formidables: les "targets", dispersés ça et là, repères géants dont l'éclat paraît épaissir l'ombre alentour. Nous en laissons de chaque côté. Mais nous voici maintenant face au



multicolores montent et s'éloignent, happées par la nuit. Déjà, d'autres points scintillants avancent, et la chaîne immense se déroule. La tête du serpent bondit dans l'air.

Nous roulons lentement. En proue, les feux se raréfient. Les avions deviennent plus distincts.

Soudain, le flot s'arrête. D'immenses lucioles vertes et rouges, errent au-dessus du terrain. Les voici qui s'approchent. Deux phares inondent brusquement le sol endormi: le premier avion plane pour atterrir. Nous sommes tout près maintenant; les rayons nous éclairent un instant, puis se fixent sur la piste, longues antennes directrices. Dans un mouvement de glissade, les leurs: rouges, roses, bleues, vertes, jaunes. Les enseignes semblent décorer un lieu de fête, marquer la célébration de quelque 14 juillet. Puis le appareils passent en face de nous, effleurent le sol et se posent, légers, avant de disparaître dans l'ombre. Soudain, là-haut, d'autres lumières viennent rompre l'unité de la ligne. Un "étranger" arrive: c'est un Douglas, des "American Air Lines" dont les feux se balancent d'un bord à l'autre.

nôtre. Un "run" assez court: "Bombs away"! Une demi minute plus tard, une brève lueur rouge-orange troue la nuit: la "Factory" est atteinte. Dix lueurs semblables ont bientôt éclaté.

Nous voici sur le chemin du retour.

Non loin du bloc lumineux de la ville, nous apercevons une multitude de points blancs: notre home. Autour, le velours de la nuit est piqueté de points rouges et verts, errant en tous sens, comme des abeilles nocturnes qui voleraient attirées par une grosse fleur à butiner. A intervalles réguliers, un de ces insectes fantastiques se détache du groupe, et se pose. A notre tour, nous arrivons au-dessus d'un long et mince rectangle brillamment éclairé. Le ronflement des moteurs s'apaise. Le couloir lumineux semble monter vers nous. Près de nous atteindre, il bascule soudain. Un léger choc: nous sommes chez nous. Nous roulons vers la rampe, îlot de clarté après ce long voyage dans la nuit noire. Quelques uns de nos camarades nous y ont précédé. Nous nous rangeons à leur côté. "Mission remplie".

Henry de Boisboissel.

illustré par le Lt. NOETINGER.

Poste Aérienne

(Suite)

L'EPEE, DUSSEL, NEYS, KERLO-VEOU.

Tous ont vu le feu et ont accompli des missions dangereuses: bombardement en piqué, strafing, reconnaissances d'armée etc.

L'Aspirant ABOUDARAM, du 3ème détachement de pilotes a eu un accident en AFN en service aérien commandé. Blessé, il a repris depuis son entraînement.

L'American Relief for France a généreusement invité un certain nombre d'élèves aviateurs français à passer les Fêtes de Noël et du Nouvel An à New York.

Deux groupes de 50 aviateurs chacun recrutés parmi les élèves en instance de départ à Bolling Field seront formés. Ils séjourneront à tour de rôle, du 23 au 26 décembre et du 30 décembre au 2 janvier, à New York où un programme des plus intéressants a été préparé à leur intention.

A la date du 4 novembre, le Bureau Militaire du Ministère de l'Information communique les informations suivantes relatives à l'aviation française.

Le palmarès total des groupes de chasse français est le suivant:

Le groupe CHAMPAGNE: 120 victoires, le groupe NORMANDIE: 102 victoires, le groupe CORSE: 99 victoires, le groupe LAFAYETTE: 92 victoires. Enfin rappelons qu'à l'heure actuelle la totalité des groupes de chasse français ont abattu depuis le début de la guerre plus de 1500 appareils ennemis.

NOUVELLES DE FRANCE:

On nous signale que les usines aéronautiques du Sud-Ouest viennent de reprendre leur activité. D'ores et déjà, les chaînes marchent à plein rendement et on sort en série les Chasseurs D-520 ainsi que les Bloch 161.

Un groupe a été constitué sous le commandement de Marcel Doret qui comprend une trentaine d'appareils D-520. Ce groupe est engagé quotidiennement dans des opérations contre les forces allemandes résistant encore sur la côte. On a pu achever dans l'un de ces ateliers une chaîne de Junkers 88 laissés par l'ennemi avant son départ. Ces appareils ont été mis aussitôt en service; ils sont

actuellement utilisés par le groupe de bombardement du Commandant Doret, combattant contre les forces nazies du sud-ouest. C'est là un beau succès pour l'industrie et les ailes françaises.

Depuis quelques jours les trains franchissent de nouveau la Loire au pont d'Orléans. Ainsi deux mois et demi après le début des travaux de réfection sur le Pont de Vierzon à Orléans, artère essentielle pour le ravitaillement de la Région Parisienne, le transit reprend. Une centaine de trains circuleront quotidiennement sur une voie unique. Le temps gagné sur le délai prévu est de près d'un mois.

Mais pour cela, 500 ouvriers ont travaillé nuit et jour dans des conditions souvent très difficiles.

Des quinze arches que le pont com-

portait, plusieurs avaient été complètement détruites, et trois endommagées. La brèche totale mesurait plus de 200 mètres. Dès le premier septembre on se mit au travail. Jusqu'au 12 octobre, on déblaya les milliers de mètres cubes de maçonnerie effondrés dans la Loire, puis ce fut la confection des maçonneries nouvelles (900 mètres cubes). A 11 heures 30, les assises étaient terminées. Alors commença la pose du tablier. Elle se fit à une allure record: une travée composée de 6 poutrelles de 8 tonnes lancée toutes les 36 heures. 16 jours après, ce furent les essais, et 2 jours plus tard le passage.

Les ouvriers français viennent par leurs seuls efforts de gagner une grande bataille.

K E E S L E R



Col. Robert E. M. GOOLRICK
Commandant la Base de Keesler Field (Ala.)

COMMEMORATION...

Le 11 novembre 1944, les Eléments français de l'Air aux Etats-Unis ont commémoré l'anniversaire de l'Armistice qui consommait, il y a 26 ans, la défaite des armées impériales allemandes.

Dans la plupart des Ecoles, la cérémonie s'est déroulée dans la forme traditionnelle: prise d'armes et défilé. Mais sur certaines bases ou les exigences d'un entraînement intensif ne sauraient tolérer la moindre relâche dans le travail de préparation au combat, cette célébration a eu lieu au lever des couleurs, marquée seulement par la lecture de l'ordre du jour du Général, Commandant les Eléments de l'Air aux Etats-Unis, et l'observation d'une minute de silence.

Voici le texte intégral de cet ordre du jour No. 19:

"Officiers, Sous-Officiers et Soldats de l'Armée de l'Air aux Etats-Unis.

"Nous commémorons aujourd'hui un anniversaire de gloire et de sacrifice: l'immense Victoire et l'immense Sacrifice de 14-18, en train de se répéter à 30 ans d'intervalle.

"Le 11 novembre 1918, après 4 ans de guerre, la sonnerie "Cessez le feu" annonçait le silence de la Paix aux 1.500.000 Français tombés en

combattant pour la défense de leur terre et des libertés démocratiques. L'Allemagne était à la merci des Alliés.

"Sur les mêmes champs de bataille, le vacarme de la guerre est venu réveiller nos morts, si tôt qu'on croit rêver. Les fils sont repartis et tombés à leur tour; le pays, encore plus lourdement accablé, s'est encore battu jusqu'au bout, avec l'aide cette fois de tous ses civils, femmes, vieillards, enfants, maniant des armes de fortune. A nouveau la Victoire brille pour nous et nos valeureux alliés.

Les droits et les devoirs que nous donnent ces victoires et ces sacrifices du présent et du passé, le Général de Gaulle les a résumés dans son mot d'ordre en entrant à Paris:

"GUERRE - UNITE - GRANDEUR"

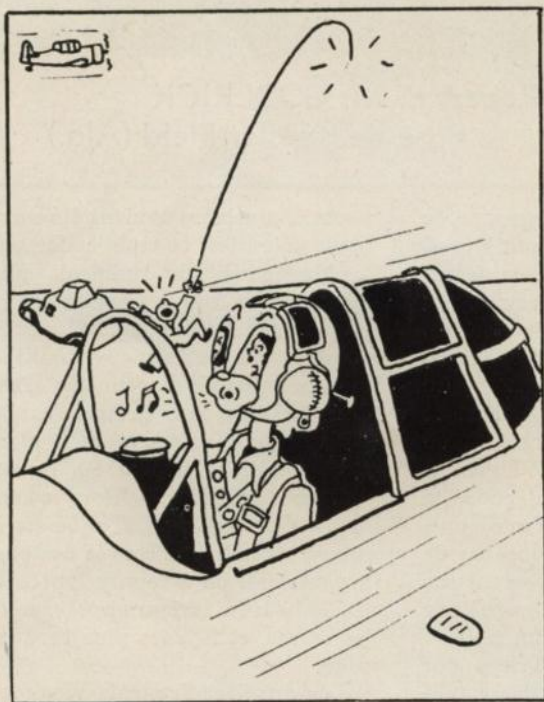
"Mettons ce mot d'ordre dans nos coeurs en songeant, pendant une minute, en silence, à tous les héros inconnus, à tous les Français, en uniforme ou non, de tout âge, hommes et femmes, tombés dans ces devoirs, pour ces droits, et qui ne veulent pas être tombés en vain.

"A nous désormais d'honorer leur mémoire en conservant leur Patrimoine."

Signé: Général LUGUET.

CANADA

Croquis par le C. C. Henri BOURDENS, North Battleford, Sask.



Avant



Après

TOURS DE PISTE



BIG SPRING

9eme Detachement



BIG SPRING

9eme Detachement



BARKSDALE

